

Anregungen zum Entwurf des Nahverkehrsplans für den Landkreis Göppingen

Synopse („Querliste“) der vorliegenden Anregungen aus der Bürgerbeteiligung Vorschlag der Verwaltung für die Einarbeitung in den Nahverkehrsplan

Nr.	Anregung	Stellungnahme
Ausstattung von Bushaltestellen		
Bauliche Elemente (Wetterschutz/Sitzgelegenheiten) – Zuständigkeit bei den Kommunen		
1	In Unterböhringen sollte es eine überdachte Haltestelle geben - es ist furchtbar, wenn man auf den Bus wartet und zwangsläufig im Regen stehen muss. Komischerweise hat fast jede Haltestelle, die ich kenne, eine überdachte Haltestelle - außer in Unterböhringen. Zudem finde ich es nicht gut, dass es kein Fahrplan aushängt. Gerade ältere Leute, die eben auf Papierpläne angewiesen sind, haben keine Möglichkeit, zu schauen. Unterböhringen hat nur eine Haltestelle - ich würde mir sehr wünschen, dass es wenigstens eine Überdachung gibt! Dann wäre ich schon zufrieden!	Die baulichen Elemente von Haltestellen werden von der zuständigen Kommune (Straßenbaulastträger) hergestellt. Auf die Ausstattung der Haltestellen mit Wetterschutz und Sitzgelegenheiten hat der Landkreis leider keinen Einfluss. Im Nahverkehrsplan werden in Anlage 4.1b die Ausstattungsstände der Haltestellen lediglich dokumentiert. Ggf. ist es den zuständigen Kommunen möglich, im Zuge des barrierefreien Ausbaus auch die Ausstattung mit Wetterschutz und Sitzgelegenheiten nachzurüsten, da dabei auch den Fahrgastauffstellflächen besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden muss. In den kommenden Jahren wird die Haltestelle in Unterböhringen in die Reichenbacher Straße verlegt. In diesem Zuge wird dort eine barrierefreie Haltestelle mit Häuschen erstellt. Bis dahin wird seitens der Gemeinde die Einrichtung eines Häuschens am jetzigen Standort geprüft.
2	Es gibt an der Unterböhringer Haltestelle keine Überdachung! Da wir nur eine Haltestelle für das gesamte Dorf haben wäre ich schon sehr froh, wenn es wenigstens eine Überdachung gäbe!	
3	Regenschutz an der Unterböhringer Haltestelle	
4	Evtl. Überdachung der Haltestelle	
5	Gammelshausen Kreisverkehr (Richtung Auendorf) hat weder Häuschen noch Bänkchen	

Nr.	Anregung	Stellungnahme
6	Sitzgelegenheit und Überdachung bei schlechtem Wetter	
7	Es gibt zu wenig Sitzgelegenheiten für Ältere.	
8	s.o. bei 1.grundsätzlicher Witterungsschutz an den Haltestellen, wie Überdachung, Ausnützen von vorhandenen Dachüberhängen usw.	
9	Wettergeschütztere Unterstellmöglichkeiten.	
10	Gammelshausen Kreisverkehr Richtung Auendorf / Gruibingen gibt es keine Möglichkeit unterzustehen.	
Unterböhringen – Fahrgastinformation an Haltestellen		
11	In Unterböhringen gibt es keinen Fahrplan zu sehen! Das ist gerade für ältere Menschen ein großes Problem!	Der Landkreis bedankt sich für den Hinweis. Die Ausstattung der Haltestelle mit einem aktuellen Fahrplan wird umgehend veranlasst.
12	Keine Fahrpläne in Unterböhringen direkt an der Haltestelle.=> Fahrpläne sichtbar, aktuell aushängen	
Da der Nahverkehrsplan ein Rahmenplan für die Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis darstellt, wird jedoch auf eine Übernahme verzichtet. Eine Klärung erfolgt außerhalb des Beteiligungsverfahrens.		
Haltestellenwände aus Glas		
13	Haltestellenwände grundsätzlich aus Glas, um Sicht auf Straße zu ermöglichen, bzw. Fahrpersonal Sicht auf Wartende ermöglichen	Wie aus den beiden Stellungnahmen zu erkennen ist, gibt es unterschiedliche Einschätzungen zur Gestaltung von Fahrgastunterständen. Die Zuständigkeit liegt hier allerdings in den Händen der Straßenbaulasträger (i. d. R. die Kommunen), die je nach Örtlichkeit über die Gestaltung entscheiden müssen und sollen. Die Empfehlungen des Landkreises beschränken sich in erster Linie auf die Herstellung der Barrierefreiheit und die Ausgestaltung der Fahrgastinformation. Die Zuständigkeit der Kommunen wird respektiert: Aus diesem Grund wird von einer Übernahme von Vorgaben zur Gestaltung von Wartehäuschen abgesehen.
14	An vielen Haltestellen gibt es Wartehäuschen aus Glas. Diese Wartehäuschen sind für Vögel eine Todesfalle, wenn das Glas nicht schraffiert oder auf eine andere Art für Vögel sichtbar gemacht wird. Immer wieder liegen an solchen Wartehäuschen tote Vögel, weil sie bei ihrem schnellen Flug das Glas nicht erkennen konnten. Ich bitte Sie, darauf zu achten, dass solche Glas-Wartehäuschen entsprechend gestaltet werden, dass sie keine Todesfallen für Vögel darstellen.	
Digitale Fahrgastinformationsanzeiger		
15	DFIs mit Echtzeitinformationen an möglichst vielen Haltestellen wären wünschenswert.	Für die DFI-Light-Anzeiger läuft noch bis Mitte des Jahres eine Rahmenvereinbarung zwischen dem VVS und einem Hersteller. Da der Landkreis Göppingen diesem Rahmenvertrag beigetreten ist, haben alle Kommunen im LK GP die Möglichkeit, gegen Kostenübernahme über diesen Vertrag DFI-Light-Anzeiger abzurufen. Sollten die Anzeiger erst
16	Digital anzeigen	
17	1. Digitale Fahrplan-Paneele an den Haupthaltestellen, die auch evtl. Verspätungen, Ausfälle usw. anzeigen.	

Nr.	Anregung	Stellungnahme
18	Digitale Anzeigen an allen Haltestellen. Zusammenführung der Normal- und Schul-Linie auf einem Aushang. Differenzierter Aushang führt zu Verwirrung, insbesondere wenn man selten fährt.	später umgesetzt werden, können die Kommunen direkt bei einem Hersteller bestellen, dann ohne die Bedingungen des Rahmenvertrages und ohne die Koordination durch den VVS. Auch bei diesem Ausstattungsmerkmal liegt die Zuständigkeit bei den Kommunen. Der Landkreis kann hier nur bedingt Einfluss nehmen. Der VVS steht jedoch im engem Austausch mit interessierten Kommunen. Auf eine Übernahme dieser Thematik in den Nahverkehrsplan wird verzichtet.
19	Bitte mehr Informationen über Buszeiten	
20	In anderen Städten ist es sehr angenehm, wenn es eine elektronische Anzeige gibt, die die nächsten Fahrten anzeigt.	
21	Frühere Informationen über Ausfälle/Verspätungen.	
22	Es sollte so bald wie möglich überall ein digitaler Fahrplan sein, dass jeder aktuell über Änderungen informiert ist	
23	Mehr Haltestelle mit digitalen Anzeigen, wann der nächste Bus kommt bzw. wie lange er sich verspätet, konkret für die Haltestelle Bahnhofstraße Bad Boll.	
Neue Haltestellen		
24	Ein Verbesserungsvorschlag wäre, eine weitere Bushaltestelle um das Neubaugebiet herum zu errichten (Unterböhringen). Kinder haben oft einen langen Schulweg bis zur Haltestelle. Das ist in anderen Ortschaften nicht so.	In Kapitel 5 des NVPs (Tabelle 5-1) werden Siedlungsbereiche betrachtet, die nicht vom ÖPNV erschlossen sind und außerhalb der 500-m-Radien von Haltestellen liegen. Die Schaffung von Erschließungsmöglichkeiten wird abgewogen. Da jede zusätzliche Haltestelle zu einem Fahrzeitmehrbedarf führt, der die Busfahrt für durchfahrende Fahrgäste etwas weniger attraktiv macht und betrieblich notwendige Puffer- oder Pausenzeiten auf ein kritisches Maß verkürzen kann, soll mit deren Einrichtung eher sparsam umgegangen werden. Hinweis zum Bad Überkinger Ortsteil Unterböhringen: Hier ist künftig ganztägig die Anbindung mit einem On-Demand-Shuttle vorgesehen, ein Verkehrssystem, das ohne klassische Haltestellen auskommt. Die Haltestelle wird perspektivisch in die Reichenbacher Straße verlegt. Hinweis zu Hattenhofen: Eine Ausweitung der Stichfahrt der Linie 921 wird aus den o.g. Gründen nicht befürwortet.
25	Mehr Haltestellen in Orten, damit nicht zu weite Strecken dazwischen sind	
26	Innerhalb GP-Bezgenriet - zusätzliche Haltestelle Richtung Bad Boll in der Badstraße (920) sowie Richtung Hattenhofen (921)	
27	Linie 921: Eine Haltestelle in Hattenhofen beim Sportplatz wäre nicht nur für Besucher des Sportplatzes, sondern auch für die Anbindung des Industriegebiets an den ÖPNV sinnvoll. Das in Hattenhofen erforderliche Wenden könnte durch die Friedhofsstraße erfolgen.	
Barrierefreiheit		
28	Viele Fahrer oder Fahrerinnen fahren nicht richtig nahe an den Bordsteinen heran, auch nicht, wenn extra die neuen Haltestellensteine gebaut wurden und es dem Busreifen nicht schaden würde! Mit Rollator ist das ein Riesenproblem.	Dem Landkreis ist diese Problematik bewusst. Gemeinsam mit dem VVS wurden bereits Empfehlungen zum Ausbau von barrierefreien Bushaltestellen erarbeitet. Unter anderem beinhalten die Empfehlungen eine Bordsteinhöhe von 18 cm. Diese 18 cm Hochbord gepaart mit einem passenden Anfahrswinkel minimieren die von Ihnen beschriebenen Hemmungen des Fahrpersonals zum bordsteinnahen Anfahren der

Nr.	Anregung	Stellungnahme
		Haltestelle. In den in Kap. 6.3.5 geforderten Schulungen ist die Thematik den Personalen auch zu vermitteln.
29	Kinderwagen, Rollstuhl	Ziel des Bundesgesetzgebers ist es, an allen Haltestellen im ÖPNV die vollständige Barrierefreiheit zu erreichen (§ 8 Abs. 3 PBefG). Auch dem Landkreis ist es ein großes Anliegen, dass der ÖPNV schnellstmöglich vollständig barrierefrei ausgestaltet ist. Der Nahverkehrsplan enthält deshalb hierzu ebenfalls Zielsetzungen (Kap. 4.1.3).
30	Der VVS-Beitritt war sehr gut. Danke dafür. Bitte aber noch sehr schnell alle Haltestellen barrierefrei umbauen, vor allem der ZOB ist ein Graus!	Je nach Örtlichkeit ist der Haltestellenumbau aber eine durchaus knifflige Aufgabe, die gelegentlich auch größere Gestaltungsmaßnahmen im Haltestellenumfeld oder auch eine Veränderung der Betriebsabläufe erfordert. Der Landkreis berät und unterstützt hier gemeinsam mit dem VVS die Kommunen, kann aber kommunale Planungsprozesse nicht beschleunigen.
Sonstiges		
31	<p>Göppingen: Haltestelle Jahnstraße Richtung WHG - dort wird ein Radweg durchgeführt - täglich mehrfach extrem gefährliche Situationen!</p> <p>Haltestelle Freibad GP Richtung Innenstadt - kurz vorher wird ein benutzungspflichtiger Radweg mittels Schild abrupt beendet - die meisten fahren dennoch durch die Haltestelle durch, weil es keine Alternative gibt und man nicht auf die Straße kommt (Bordstein hoch). Bushaltestellen sollten immer VOR Radwegen liegen und beides zusammen so geplant werden</p>	<p>Landkreis und VVS danken für die Hinweise. Die bauliche Ausgestaltung von Haltestellen (einschließlich der Herstellung der Barrierefreiheit) obliegt den Städten und Gemeinden. Die Hinweise richten sich daher größtenteils an die zuständigen Kommunen.</p> <p>Hinweise zur Fahrgastinformationen (Haltestellen- und Positionsbenennung) werden an den VVS weitergeleitet und dort geprüft. Die Notwendigkeit der Einrichtung weiterer Haltestellen zur Verbesserung der Erschließung ist in Kapitel 5 (Tabelle 5-1) des NVPs analysiert; aus Sicht von Landkreis und VVS notwendige Anpassungen sind dort zu finden.</p>
32	An der Haltestelle "Kreisverkehr Gammelshausen" gibt es zwei Halte-Positionen für die Busse. Die eine an der Dürnauer Straße, die andere in der Hauptstraße. Schaut man im Fahrplan, so wird nicht angezeigt, an welcher Halte-Position der Bus hält. Ständig hat man die Befürchtung, dass der Bus evtl. von der anderen Seite aus Richtung Dürnau bzw. aus Richtung Wiesensteig kommt und man könnte den Bus verpassen. Daher mein dringender Vorschlag, die eine Haltestelle mit "Gammelshausen Dürnauer Straße" zu bezeichnen, die andere Haltestelle mit "Gammelshausen Hauptstraße" umzubenennen. Somit wäre die Ankunft- und Abfahrtsposition am Kreisverkehr Gammelshausen eindeutig benannt.	
33	<p>Haltestelle Dürnau Rathaus nur noch für Schülerverkehre nutzen (Linie 983A), Entfernung zur Haltestelle Boller Str. ist sehr kurz, aber Umweg durch Ortsmitte Dürnau kostet Zeit bei wenig extra Nutzen für Linie 983.</p> <p>Haltestelle für Linie 981 und 983 beim Kreisverkehr Heiningen zur Erschließung des Gewerbegebiets und des Einkaufsmarktes.</p>	

Nr.	Anregung	Stellungnahme
34	Mehrere Haltestellen in Salach	
35	Barrierefreiheit - der ZOB in Göppingen sollte da mal als Negativbeispiel gesehen werden, hier tummeln sich drei Busse um einen Stellplatz und keiner weiß dann, welcher Bus fährt welche Linie. Besonders die Li 983 ist immer zu spät und der Verkehr am ZOB Göppingen ist auch so eine Sache - warum kann der Autoverkehr nicht generell hier rausgehalten werden. Die Schleife beim ZOB Göppingen ist nur eine Geduldsprobe, wenn man Umsteigen muss - dann ist der Anschlussbus weg. Es wäre schön gewesen den Bahnhofsvorplatz mit in die Bushaltestellen einzubeziehen, denn da ist Platz ohne Ende und leider auch kein Schatten in der sehr heißen City.	
36	Der ZOB Göppingen ist auch sehr schmutzig und viel zu eng für die Menschen an den Haltestellen wie auch die Schüler wissen nicht mehr, wo sie ausweichen sollen, wenn die Busse dann alle auf einmal wegfahren.	
37	Eschenbach Feuerwehrhaus mit barrierefreiem Bord anlegen. Sonn- und Feiertags ist Eschenbach aktuell nicht barrierefrei erreichbar. Hierzu sollte das Bord in der Bahnhofstr. Fahrtrichtung Kreisverkehr angelegt werden. Der Bus kommt von Heiningen, verlässt den Kreisverkehr an der ersten Ausfahrt, fährt direkt in den Vorplatz des Feuerwehrhauses ein und verlässt ihn im Uhrzeigersinn wieder auf die Bahnhofstraße und hält dann an der Haltestelle. Weiterer Vorteil: Haltestelle könnte auch von regulären Kursen der Linie 984 ohne spürbaren Zeitverlust mit bedient werden.	
38	Haltestelle Enzbachweg / Birkenweg keine Beschilderung der Linie 980. Haltestelle Kaiserbau (Agentur für Arbeit) noch Linie 3 vermerkt und nicht 980 nach Schlat.	An der Haltestelle Enzbach/Birkenweg verkehrt ausschließlich die Linie 980A. Die Linien im Ausbildungsverkehr werden nicht auf der Fahne der Haltestelle eingefügt.
39	Leider teilweise nicht immer aktuelle Zeittafeln an den Haltestellen hinterlegt. Abfahrtsinformationen über VVS-App dafür sehr gut. Leider haben die Kids gelegentlich mal keinen Akku mehr...	Der Landkreis bedankt sich für Ihren Hinweis. Leider kann Ihrer Stellungnahme nicht entnommen werden, um welche Haltestelle es sich handelt, bei der die Fahrpläne nicht aktuell sind. Sobald Sie dem Landkreis diese Information zukommen lassen, wird umgehend um eine Nachbesserung angestoßen. Von einer Übernahme in den Nahverkehrsplan sehen wir ab.
40	Enzbachweg / Birkenweg Schlat	Leider kann anhand der vorhandenen Informationen keine Stellungnahme abgegeben werden. Der Landkreis bittet um Verständnis.
Schienerverkehr		
Ausstattung von Bahnhöfen/Haltepunkten – Zuständigkeit von DB Station & Service		

Nr.	Anregung	Stellungnahme
41	Die Unterstellmöglichkeit bei Regen ist am Bahnhof Kuchen unzureichend und vergleichbar auch an anderen kleineren Bahnhöfen. Die Instandhaltung und Unterhaltung der Anlage ist rückständig. Wohl eine Frage des Outsourcings. Mauer aus Kalksandstein (ungeeignetes Material) bröckelt weg. Sanierung, bevor Schaden noch größer.	Die Ausstattung von Anlagen der Deutschen Bahn obliegt der DB Station & Service AG. Über den Nahverkehrsplan des Landkreises kann hier kein Einfluss genommen werden.
42	Mehr Regenschutz (Salach)	
43	Funktionierende Aufzüge...tiefergesetzte Einstiege. Größere und wettergeschütztere Unterstellmöglichkeiten.	
Aktuelles Verkehrsangebot		
44	Die Ausstattung der 1. Klasse in den MEX - Zügen ist verbesserungswürdig. Es gibt nicht einmal eine Gepäckablage. Durch die Lüftung sehr zugiges gesundheitsschädigendes Abteil, zudem sehr laut (ohne Kopfhörer geht es nicht), Gebläseheizung kühlt statt heizt. Der 1. Klasse - Zuschlag ist außer Relation. Z.B. Tagedicket Stuttgart 13 Euro, Zuschlag 2x 4,40 = 8,80 Euro. Der Preis soll wohl eher abschreckend wirken. 10er Abo sollte nicht auf einen Monat beschränkt sein, sondern flexibler sein. Pünktlichkeit der MEX ist gegenüber der früheren Bahn zwar deutlich besser, aber täglich bei hin und zurück nach oder von Stuttgart summiert sich doch viel auf. Bisher Vorrang ICE künftig durch die neue Bahnstrecke auf der Filstalbahn besser? Oder bekommt nun der Güterzug mehr Vorrang vor dem Nahverkehr? Gestaltung des 1.Klasse - Zuschlags beim neuen 49 Euro Ticket? Wie verhält es sich in BW mit der geplanten Nahverkehrsabgabe zum 49-Euro Ticket? Welchen vergleichbaren Vorteil bekommen Auto-Pendler, die den ÖPNV so nicht nutzen können, weil es am Angebot etwa von Bussen fehlt oder die Fahrt mit ÖPNV zum Arbeitsplatz schlicht zu lange dauert?	<p>Die Beschaffung von Fahrzeugen für den Regionalzugverkehr sowie die Ausgestaltung des möglichen Instruments Nahverkehrsabgabe fallen in die Zuständigkeit des Landes Baden-Württemberg. Der Nahverkehrsplan des Landkreises kann hierauf keinen Einfluss nehmen.</p> <p>Die Gestaltung des VVS-Tarifs obliegt den Gremien des VVS, in denen der Landkreis Göppingen nur anteilig vertreten ist. Der VVS-Tarif bietet allerdings bereits mehrere Varianten eines 1. Klasse-Zuschlags an, die allesamt in überschaubaren Stückzahlen verkauft werden. Eine weitere Diversifizierung des Angebots um Zuschlagskarten zum TagesTicket ist daher nicht vorgesehen.</p> <p>Über eventuelle verbundbezogene Zusatzangebote zum 49 Euro-Ticket wird in den Verbundgremien aktuell noch beraten, Beschlüsse hierzu sind noch nicht gefasst.</p>
45	Leider ist zur Pendlerzeit 7/8 Uhr eine sehr schlechte Zug-Verbindung (Göppingen - Geislingen)	Die Vertaktung des Regionalzugangebots auf der Filstalbahn ist trotz jüngster Verbesserungen zweifellos noch nicht optimal. Die Zuständigkeit für das Verkehrsangebot dort liegt allerdings beim Land Baden-Württemberg. Der Nahverkehrsplan des Landkreises hat hierauf keinen Einfluss.
Ausbauplanungen		
46	Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Bahnlinie Göppingen Schwäbisch Gmünd einstellen bzw. nicht weiterverfolgen. Kosten bzw. Fahrgastpotenzial stehen in keinem Verhältnis. Durch Umfragen bei den anliegenden Gemeinden und deren Bevölkerung käme ein - mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit - anderes Ergebnis zustande.	Die mögliche und vom Land Baden-Württemberg als durchaus aussichtsreich bewertete Reaktivierung der sog. Hohenstaufenbahn und der Voralbbahn wird derzeit im Auftrag der Landkreise Göppingen, Esslingen, Ostalbkreis und der Region Stuttgart vertieft untersucht. Nach dem Abschluss dieser Gutachten werden die Ergebnisse auch öffentlich

Nr.	Anregung	Stellungnahme
	Zudem ist die alte Bahnlinie ein überaus beliebter und stark frequentierter Radweg und sollte als solcher erhalten bleiben. Nun wird wieder einmal über die Köpfe der Menschen hinweg entschieden und Steuergelder verschleudert. Bitte verhindern Sie diesen Wahnsinn.	zu diskutieren sein. Auch der Landkreis Göppingen wird erst dann eine Einschätzung der Projekte vornehmen. Es darf allerdings als gesichert gelten, dass im Falle einer Reaktivierung auf beiden Bahnstrecken keine Fahrzeuge mit Dieselmotoren zum Einsatz kommen werden.
47	Einstellung der Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Bahnlinie Göppingen - Schwäbisch Gmünd und dafür eine höhere Frequenz der Busverbindungen Göppingen - Schwäbisch Gmünd, nach Möglichkeit mit Elektro - oder Wasserstoffbussen der Umwelt zuliebe. Dieselfahrzeuge auf der Bahnlinie sind ein Rückschritt, der wiederum nur mit sehr viel Steuergeldern wieder rückgängig gemacht werden kann.	
48	Boller Bahn, Expresslinie Göppingen-Schorndorf	
49	Zweigleisige elektrifizierte Straßenbahn von Göppingen über Geislingen nach Wiesensteig	Der Bau einer Bahnstrecke zwischen Göppingen und Geislingen parallel zur bestehenden Filstalbahn ist wenig wirtschaftlich und damit auszuschließen. Im oberen Filstal teilen sich die Verkehrsströme in Richtung Geislingen und Göppingen/Voralb auf und sind daher nur schwer auf einer Schienenstrecke zu bündeln. Der Landkreis sieht daher auch dort kaum Chancen für den Bau der vorgeschlagenen Straßenbahnverbindung.
Linienführung (Stadtverkehr) Göppingen		
50	984 künftig Göppingen-Jebenhausen-Heiningen-Mörikestr.-Eschenbach-Schlaf-Süßen 983 ohne Mörikestr. und ohne Dürnau Rathaus, dafür in Bad Boll verlängert bis Kurklinik	Eine Anpassung des Fahrplans auf der Linie 984 gestaltet sich schwierig. Diese Linie ist so konzipiert, dass sie eine Zu- bzw. Abbringerfunktion auf den MEX16 sowohl in Göppingen als auch in Süßen übernimmt. Linien, die an beiden Enden auf die Schienenverkehrsmittel getaktet sind, können i.d.R. nicht umgeleitet werden. Jede zusätzliche Strecke gefährdet an einem oder an auch an beiden Enden die Anschlüsse. Eine zusätzliche Bedienung von Jebenhausen ist auf dieser Linie daher leider nicht möglich. Die Linie 983 hingegen erfüllt die Funktion der Feinerschließung in Dürnau. Ein Wegfall der von Ihnen angesprochenen Haltestellen würde eine drastische Reduzierung der Halte und somit längere Fußwege für die Einwohnerinnen und Einwohner in Dürnau bedeuten. Da diese Haltestellen ausschließlich von der Linie 983 angedient werden, sind diese Haltestellen erschließungsrelevant und können nicht gestrichen werden. Aufgrund des Anschlusses in Göppingen an den MEX16 ist eine weitere Fahrtzeitverlängerung durch das Anfahren der Reha-Klinik nicht möglich.
51	Linie 921 von Ottenbach nach Göppingen mit reduzierten Halten in Eislingen (z. B. nur Stadtmitte) im Hinblick auf die sehr gute Anbindung der Stadt Eisingen nach Göppingen	Aufgrund der beschriebenen Linienführung wird davon ausgegangen, dass sich die Anregung auf die Linie 941 beziehen.

Nr.	Anregung	Stellungnahme
		<p>Generell ist die Relation Eislingen/Fils – Göppingen mit dem MEX16 erschlossen. Bei den Linien 941 und 942 handelt es sich um Linien, die die Feinerschließung des Stadtgebiets Eislingen/Fils bereitstellen. Die Linie 942 übernimmt hierbei die Erschließung des nördlichen Stadtgebiets, während die Linie 941 die Erschließung des südlichen Stadtgebiets sicherstellt.</p> <p>Eine Reduzierung der Halte auf der Linie 941 würde der Feinerschließungsfunktion im südlichen Stadtgebiet entgegenstehen. Daher ist eine Ausdünnung des Fahrplans an dieser Stelle leider nicht möglich.</p> <p>Generell ist die Relation Eislingen/Fils – Göppingen mit dem MEX16 erschlossen. Bei den Linien 941 und 942 handelt es sich um Linien, die die Feinerschließung des Stadtgebiets Eislingen/Fils bereitstellen. Die Linie 942 übernimmt hierbei die Erschließung des nördlichen Stadtgebiets, während die Linie 941 die Erschließung des südlichen Stadtgebiets sicherstellt.</p> <p>Eine Reduzierung der Halte auf der Linie 941 würde der Feinerschließungsfunktion im südlichen Stadtgebiet entgegenstehen. Daher ist eine Ausdünnung des Fahrplans an dieser Stelle leider nicht möglich.</p>
52	<p>Linie 941 muss dringend wieder DURCH Göppingen geführt werden und nicht wie derzeit an Göppingens Zentrum vorbei (Jahnstraße). Es gibt nicht mal einen Fahrzeitgewinn durch diese Führung und der Bahnhof ist genauso gut vom ZOB bzw. der Haltestelle zuvor (Marktstraße) erreichbar.</p>	<p>Die Linien 941 hält laut dem aktuellen Fahrplan an der Haltestelle „Göppingen ZOB“. Vom ZOB aus ist das Zentrum in Göppingen gut fußläufig erreichbar. Die Linie 941 dient darüber hinaus zur Feinerschließung des südlichen Stadtgebiets. Von einer Anpassung des Linienvverlaufs wird daher abgesehen.</p>

Nr.	Anregung	Stellungnahme
53	Die Schleife beim ZOB Göppingen ist nur eine Geduldsprobe, wenn man Umsteigen muss - dann ist der Anschlussbus weg. Warum kann die Taktung nicht so angepasst werden, damit auch Menschen mit Behinderung - sprich Krücken - Rollator oder ein anderes Handicap beim Gehen nicht völlig außer Atem an die nächste Haltestelle sich durchkämpfen müssen oder zur Bahn sich so beeilen sollten, damit der Zug nicht weg ist.	<p>Der Landkreis bedankt sich für die Übermittlung der Hinweise zur Linienführung im Stadtverkehr Göppingen.</p> <p>Eine der grundlegenden Herausforderungen der Verkehrsplanung ist die Herstellung verkehrlich sinnvoller Verknüpfungen zwischen einzelnen Verkehrsmitteln mit realisierbaren Umsteigezeiten. Durch Verkehrshindernisse (Staus etc.) können die Anschlusszeiten teils etwas knapp werden. Daher sind – sofern betrieblich möglich – Pufferzeiten eingeplant, die die Anschlüsse auch bei hohem Verkehrsaufkommen möglich machen. Die Busverkehre im Kreis werden so getaktet, dass die Anschlüsse auf die Schienenverkehrsmittel sichergestellt werden. So entstehen in der Region Stuttgart Verkehrsnetze, an denen jede/r Einwohner/in partizipieren kann.</p>
54	Ringverkehr - mehrere Busse fahren gleichzeitig im - oder gegen den Uhrzeigersinn durch Göppingen ohne den Busbahnhof anzusteuern. an den Kreuzungspunkten zu anderen Linien gibts Umsteigemöglichkeiten. ebenso wird im Bus auf einer Anzeigetafel auf mögliche Fahrtrouten hingewiesen.	<p>Eine Umstrukturierung des Stadtverkehrs ist trotz allem zu prüfen. Da es sich bei den im Stadtverkehr Göppingen primär um Radiallinien handelt, die die Funktion erfüllen, einzelne Stadtteile an die Schiene anzubinden, wird aktuell untersucht, ob durch die Umstellung einzelner Linien auf Durchmesserlinien der Binnenverkehr gestärkt werden kann.</p> <p>Dieser Hinweis ist bereits im Nahverkehrsplan enthalten.</p>
55	Linie 901 immer bis zum Galgenberg verlängern	Das Angebot auf der Linie 901 wird mit dem vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplans deutlich ausgeweitet. In diesem Zuge gilt es zu prüfen, ob die Linie 901 jenseits der Haltestelle John-F. Kennedystraße geteilt werden kann, wobei die Busse alternierend zum Stauferpark sowie zu der Haltestelle "Gartenfreunde" fahren würden.
Anbindung Schorndorf		
56	Ringlinie Rechberghausen - Börtlingen - Rattenharz - Kirneck - Wäschenbeuren - Rechberghausen ggf. von und nach Göppingen und Anbindung nach Schorndorf. Der Schurwald ist ÖPNV-Notstandsgebiet! Die Mehrheit im östlichen Schurwald ist Remstal orientiert.	Das Wesen des ÖPNV besteht in der räumlichen und zeitlichen Bündelung von Verkehrsströmen. In einer ersten Stufe bildet das Verkehrsnetz daher im Sinne der Daseinsvorsorge die zentralörtliche Gliederung ab. Netzergänzungen sind dann zu erwägen, wenn signifikante Nachfragepotenziale erkannt werden. Es erscheint nicht vorstellbar, dass eine zusätzliche Anbindung von Börtlingen und Breech an Rattenharz und Kirneck einen Linienbusverkehr angemessen auslasten könnte. Solche Netzergänzungen werden auch längerfristig allenfalls über bedarfsgesteuerte Systeme abgebildet werden können. Da es sich beim angesprochenen Korridor um eine landkreisüberschreitende Verbindung

Nr.	Anregung	Stellungnahme
		handelt, wäre der Bedarf mit dem Ostalbkreis zu erörtern. Dies erfolgt ergebnisoffen im Vorfeld der Vergabe des Linienbündels 5.
57	Alternativ eine Schnellverbindung zwischen Schorndorf und GP. Es gibt viele Pendler aus dem Rems-Murr-Kreis und die Busfahrzeiten inkl. "Rundfahrt" durch Adelberg sind im Gegensatz zum Pkw zu lang.	Die Bedienung der Relation Göppingen – Schorndorf mit einer „schnellen“ und einer „langsamen“ Busverbindung wäre zweifellos eine Ideallösung, die aber einen erheblichen zusätzlichen Betriebsaufwand erfordern würde. Als landkreisüberschreitende Verbindung wäre hier auch das Interesse und eine Finanzierungsbereitschaft im Nachbarkreis erforderlich. Dies wird ohne Vorfestlegung im Vorfeld des Vergabeverfahrens zum Linienbündel 5 auszuloten sein.
Uhingen		
58	Sparwiesen - Uhingen - Holzhausen ü. Uhingen Bahnhof/Uditorium	<p>Der Busverkehr in und um Uhingen wird mit dem vorliegenden Entwurf umstrukturiert und deutlich ausgebaut. Eine Direktverbindung zwischen Sparwiesen und Holzhausen ist leider nicht vorgesehen. Durch die unten aufgelisteten Änderungen haben sich zum Fahrplanwechsel 2022/2023 jedoch auch neue Umsteigebeziehungen in Uhingen ergeben:</p> <p>Die aus Göppingen kommenden Busse der Linie 915 fahren ab Holzhausen weiter nach Rechberghausen und übernehmen im weiteren Verlauf die Aufgaben der bisherigen Linie 930. Die aus Rechberghausen kommenden Busse (bisher Linie 930) sind in Holzhausen zur durchgehenden Linie 915 nach Göppingen verknüpft. Dadurch wird eine umsteigefreie Fahrmöglichkeit von Rechberghausen und Wangen nach Uhingen geschaffen.</p>
Geislingen		
59	Buslinie 966 Geislingen – Wiesensteig nur die Haltestellen außerhalb der Dörfer anfahren. Quasi immer auf der B466 bleiben. Das spart viel Zeit und macht diese Verbindung endlich wieder attraktiver. Der Gipfel ist: Durch Bad Überkingen fahren sogar zwei Buslinien. Das muss wirklich nicht sein.	<p>Die Linie 966 erfüllt mehrere verkehrliche Funktionen. Zum einen stellt sie die Verbindungsachse für das obere Filstal an den Bahnhof in Geislingen/Steige dar, zum anderen erfüllt sie auch Feinerschließungsfunktionen in einzelnen Ortschaften. Ein Aussparen der innerörtlichen Fahrten ist in Hinblick auf die Erschließungsrelevanz nicht möglich.</p> <p>Mit dem Ausbau der Linie 966 zum verlässlichen MEX-Zubringer im Zuge der Vergabeverfahren, wird der Takt wochentags auf einen 30-Minuten-Takt auf dem Korridor Mühlhausen/Täle – Hausen – Geislingen/Steige verdichtet. In Mühlhausen wird die Linie alternierend Gruibingen und Wiesensteig bedienen, sodass hier der 60-Minuten-Takt erhalten bleiben kann.</p>

Nr.	Anregung	Stellungnahme
Schlat		
60	<p>Linie 980 GP-Schlat: Busse über Jahnstr. nicht standardmäßig über Manzen obere Siedlung und Ursenwang Kiefernsteige fahren lassen (geringer Bedarf) sondern auch „schnelle“ Verbindungen einrichten, die direkt GP-Schlat fahren. Schlat Rommentaler Str. wieder (wie früher) öfter anfahren anstatt nur zum morgendlichen Schülerverkehr.</p>	<p>Die Linie 980 erfüllt in Manzen den Zweck der Feinerschließung. Dementsprechend ist die Linie hier erschließungsrelevant und kann nicht eingekürzt werden. Die geringe Nachfrage auf der Linie kann nicht bestätigt werden. Auf dem Korridor Göppingen ZOB – Ursenwang – Schlat erreicht sie einen Nachfragewert von 880 Fahrgästen. U. E. ist die bestehende Linienführung als bedarfsgerecht einzustufen. Von einer Anpassung wird abgesehen.</p>
Linie 983		
61	<p>Linie 983 ohne den Weg über Heiningen Mörikestraße und Dürnau Rathaus, dafür in Bad Boll verlängert bis Rehaklinik. Betrieb auch an Wochenenden und Feiertagen mindestens im 2h-Takt. Heutiger Endpunkt Bad Boll Kirchstraße schlecht mit Linie 920 und 924 verknüpft, Linie endet im Nichts.</p> <p>Durch Verlängerung bis Rehaklinik auch nutzbar für Pendler nach Eckwälden aus Heiningen, Gammelshausen und Dürnau. Wünschenswert wäre eine geschickte Verknüpfung mit Linie 984 in Heiningen "Alter Bahnhof"/Friedhof als Verbindung für Pendler aus Eschenbach, Ursenwang und Schlat Richtung Bad Boll/Eckwälden. Linie 984 von ZOB über Jebenhausen nach Heiningen, dann über Mörikestraße weiter nach Eschenbach. Dadurch Herstellung einer Verbindung zu den beiden Gewerbegebieten in Jebenhausen und per Umstieg zur Klinik am Eichert aus dem östlichen Voralbraum. Linie 984 in Schlat künftig immer über Rommentaler Straße und den neuen Weilerbachweg direkt zum Kreisverkehr und dann weiter nach Süßen und auch umgekehrt. Dafür kann der Halt in der Bachstraße entfallen und die Haltestelle Kirche wird mit weiteren zwei Steigen auf Höhe des Gebäudes Rommentaler Straße 1 bedient. Bisherige Haltestelle Rommentaler Str. verlegen in den Weilerbachweg.</p> <p>Unterschiedliche Linienvläufe der Linie 980 durch unterschiedliche Liniennummern kenntlich machen. Kurse, die durch Manzen fahren und in Ursenwang Kiefernsteige enden als Stadtverkehrslinie 908 bezeichnen. Kurse, die in Schlat enden und in Manzen nur die Haltestelle "Obere Siedlung" und in Ursenwang nicht über Kiefernsteige fahren als Linie 980 bezeichnen. Vorteil: klare Erkennbarkeit, welche Haltestellen welche Linie bedient.</p>	<p>Die Linie 983 erfüllt die Funktion der Feinerschließung in Dürnau. Ein Wegfall der von Ihnen angesprochenen Haltestellen würde eine drastische Reduzierung der Halte und somit längere Fußwege für die Einwohnerinnen und Einwohner in Dürnau bedeuten. Da diese Haltestellen ausschließlich von der Linie 983 angedient werden, sind diese Haltestellen erschließungsrelevant und können nicht gestrichen werden. Aufgrund des Anschlusses in Göppingen an den MEX16 ist eine weitere Fahrtzeitverlängerung durch das Anfahren der Reha-Klinik nicht möglich.</p> <p>Eine Anpassung des Fahrplans auf der Linie 984 gestaltet sich schwierig. Diese Linie ist so konzipiert, dass sie eine Zu- bzw. Abbringerfunktion auf den MEX16 sowohl in Göppingen als auch in Süßen übernimmt. Linien, die an beiden Enden auf die Schienenverkehrsmittel getaktet sind, können i.d.R. nicht umgeleitet werden. Jede zusätzliche Strecke gefährdet an einem oder an auch an beiden Enden die Anschlüsse. Eine zusätzliche Bedienung von Jebenhausen ist auf dieser Linie daher leider nicht möglich. Die vorgeschlagene veränderte Linienführung in Schlat hätte zwar eine verbesserte Bedienung des östlichen Siedlungsbereichs, aber eine deutlich verschlechterte Zugänglichkeit des ÖPNV aus dem Ortskern und dem südlichen Ortsrand zur Folge und wird daher nicht befürwortet.</p> <p>Nicht alle Kurse der Linie 980, die durch Manzen fahren, enden in Ursenwang. Die vorgeschlagene Nummernvergabe löst die Problematik daher nicht zu allen Verkehrszeiten, sondern stiftet dann ggf. zusätzliche Verwirrung. Im Zusammenhang mit der Neuvergabe des Liniensbündels 1 wird aber routinemäßig geprüft werden, ob sich die Bedienungsfunktionen stringenter zuordnen lassen.</p>

Nr.	Anregung	Stellungnahme
	Eislingen: Verlegung der Haltestellen für alle Linien aus der Poststraße in die Stuttgarter Straße. Ermöglicht flüssigere Fahrweise da keine parkenden Autos im Weg stehen und die Holzheimer Straße nicht kreuzt. Ehemaliger Grund der Führung durch Poststr. ist durch B10-Umfahrung weggefallen. Führung der Linie 972 über Stuttgarter und Ulmer Straße, statt über Poststr. und Bergstr.	Ein Heranrücken der Buslinienführungen in Eislingen an die Filstalbahn verschlechtert die bahnergänzende Feinerschließung im Süden Eislingens. Der Landkreis macht sich den Vorschlag daher nicht zu eigen.
62	Li 983 nach Boll und Li 981 - könnten diese Linien nicht bei Dürnau in den Nachmittagsstunden ab 15 Uhr bis 18 Uhr eine Schleife nach Dürnau machen, so wie es vor der Umstellung zum VHS war. Damit würden sich die Pendler bedanken. Die Li 983 fährt immer jede Stunde 45 Min. vom ZOB Gp die Li 981 alle volle Stunde GP weg. Dürnau hat leider nur einen Stundentakt, da sonst keine andere Li fährt und somit wären wir nicht vollkommen abgehängt.	s. Stellungnahme Nr. 61 Die Festlegung der Bedienungshäufigkeit einzelner Kommunen wird anhand eines Schlüssels auf Einwohnerzahl und Nachfrage berechnet. Für Dürnau ergibt sich hieraus eine 60-minütige Bedienung. Die Anbindung von Dürnau an den Bahnhof Göppingen sowie die 60-minütige Verbindung nach Bad Boll sind gemäß ÖPNV-Pakt als „halber“ Korridor für verlässliche MEX-Zubringer definiert.
Rechberghausen		
63	<p>Die Linienführung der Linie 915 ab 11.12.2022 über Holzhausen, Wangen, Rechberghausen ist sehr gut! Allerdings sollte diese Linienführung auch samstags/sonntags umgesetzt werden, da die Direktverbindung vor allem zum Einkaufen oder für Unternehmungen am Wochenende sehr sinnvoll ist.</p> <p>Ein Schnellbus (X91), die folgenden Haltestellen bedient: Göppingen ZOB -> Faurndau Bahnhof -> Uhingen Uditorium Position 1 -> Albershausen Ortsmitte -> (evtl. Kirchheim Marktplatz) -> Kirchheim Bahnhof. Die Linie 914 wird aktuell sehr stark nachgefragt. Am Wochenende gibt es nur einen Zwei-Stunden-Takt, die Busse werden immer sehr voll. Hier könnte man immer abwechselnd einen normalen 914er fahren lassen (wie aktuell, 43 min. von GP nach Kirchheim) und dann einen Schnellbus, der ordentlich Zeit einspart. Am Wochenende einen Stundentakt -> abwechselnd 914er und X91.</p> <p>Bünzwangen sollte am Wochenende besser angebunden werden, bislang überhaupt nicht der Fall. Beispielsweise über die Linie 911.</p>	<p>Für die Wochenenden ist kein Basisangebot auf dem von Ihnen angesprochenen Korridor (Linie 915) definiert. Die Verbindung ist als wichtige Verbindung außerhalb des Basisangebots festgelegt (s. Anlage 4.2b). Auf Verbindungen dieser Klassifikation ist kein Wochenendverkehr vorgesehen.</p> <p>Die Einrichtung von Express-Bussen obliegt generell dem Verband Region Stuttgart. Aktuell liegen Planungen eine Express-Bus-Linie auf der Relation Göppingen – Kirchheim/Teck vor. Sollte eine regionale Expressbuslinie zwischen Göppingen und Kirchheim/Teck eingeführt werden, ist zu prüfen, inwiefern die Fahrpläne dieser neuen Linie und der ebenfalls zwischen Kirchheim/Teck und Göppingen verkehrenden Linien 914 aufeinander abgestimmt werden können, damit ein integriertes Gesamtangebot entsteht.</p> <p>Nach Auswertung des Basisangebots kann in Bünzwangen – die wirtschaftliche Umsetzbarkeit vorausgesetzt – das Basisangebot im Spät- und im Wochenendverkehr mit einem On-Demand-Shuttle durchgeführt werden. Der Ebersbacher Ortsteil Bünzwangen liegt im Planungsgebiet des On-Demand-Shuttles "Ebersbach" mit der maximalen Betriebszeit im Spät- und Wochenendverkehr.</p>

Nr.	Anregung	Stellungnahme
64	<p>Die Linie 934 könnte nach der Haltestelle Schlosshofstraße über die Oberhäuser Str. - Albstraße - Rechbergstraße - Graf-Degenfeld-Straße fahren. Hier könnte man zur besseren Anbindung des Sonnenbergs zwei neue Haltestellen anbringen. Birenbach Geißberg sollte häufiger befahren werden - bislang nur einzelne Schulbusse. Auch am Wochenende sehr relevant, der Ort Birenbach hat nur eine Haltestelle, der Bus sollte die Menschen direkt im Wohngebiet abholen! Haltestellen Birenbach Rathaus, Birenbach Brückenstraße, Birenbach Schurwaldweg, Birenbach Geißberg. Wäschenbeuren Bahnhofstraße und Schillerstraße sollten häufiger befahren werden, auch am Wochenende. Bislang nur sehr vereinzelt!</p> <p>Die Wohngebiete in Lorch sollten auch am Wochenende besser angebunden werden, z.B. durch die Linie 931. Hier könnte die Linie 931 in Lorch die Wohngebiete Kellerberg und Haldenberg mitnehmen. Abwechselnd 931 nach Schwäbisch Gmünd über Lorch Bahnhof und 931 nach Lorch via Kellerberg und Haldenberg.</p>	<p>Die Verkehrsleistung im Raum Rechberghausen wird durch die Definition der Standards für verlässliche MEX-Zubringer auf dem Korridor Wäschenbeuren – Rechberghausen – Göppingen deutlich ausgeweitet. In diesem Zuge sind zur Vergabe des dortigen Linienbündels die folgenden Änderungen vorgesehen:</p> <p>Auf der Relation Göppingen ZOB-Wäschenbeuren sollen künftig die Standards für verlässliche MEX-Zubringer gelten. Das bedeutet, dass z.B. montags bis samstags tagsüber durchgehend ein 30-Minuten-Takt gelten soll. Im Hinblick darauf, dass es zwischen Göppingen und Rechberghausen zwei Linienwege gibt (via Bartenbach und via Faurndau) sollte dieser Standard möglichst über einen einheitlichen Linienweg (via Bartenbach) gewährleistet werden. Denkbar wäre z.B., dass die Linie 931 und X93 einen gemeinsamen 30-Minuten-Takt zwischen Wäschenbeuren und Göppingen ZOB bilden und die Linie 932 mit abweichender Linienführung via Faurndau zusätzlich angeboten wird.</p>
65	<p>Die Linie 934 könnte abwechselnd über den Sonnenberg und über das Wohngebiet Berg nach Breech fahren. Berg wird aktuell am Wochenende überhaupt nicht angefahren! Alternativ könnte die Linie 912 das Wohngebiet Berg als Rundkurs anfahren.</p>	
66	<p>Linie 930 ab Wäschenbeuren über Rechberghausen, Oberwälden, Wangen, Holzhausen nach Uhingen. Und umgekehrt. Linie 912 als gegenläufige Ringlinie GP - Rechberghausen - Oberwälden - Wangen - Faurndau - GP.</p>	<p>Bereits zum Jahresfahrplan 2023 wurden die Buslinien 915 und 930 miteinander fusioniert und von Rechberghausen über Holzhausen und Uhingen nach Göppingen durchgebunden. Dadurch konnte bereits eine umsteigefreie Fahrmöglichkeit von Rechberghausen und Wangen nach Uhingen geschaffen werden.</p> <p>Die Erschließung der Wohngebiete außerhalb des Landkreises Göppingen obliegt dem zuständigen Aufgabenträger im ÖPNV. Eine Abstimmung zwischen dem Landkreis Göppingen und dem Ostalbkreis wird im Vorfeld der Vergabeverfahren stattfinden.</p>
<p>Neue Verbindung</p>		
<p>Kreis-/Verbundüberschreitende Linienverkehre</p>		
67	<p>Noch sehr verbesserungswürdig, z.B. Birenbach, in Richtung Göppingen vorbildlich - in Richtung Lorch nix!!!</p>	<p>Landkreisüberschreitende Verkehre erfordern stets die Abstimmung zwischen den betroffenen Landkreisen. Dies erfolgt unter anderem im Vorfeld der jeweiligen Vergabe.</p> <p>Die Aussage, dass zwischen Birenbach und Lorch keine Busverbindung existieren würde, ist nicht richtig. Mit der Buslinie X93 besteht täglich ein</p>

Nr.	Anregung	Stellungnahme
68	Stündlicher Direktbus Göppingen - Schorndorf wie X93	schnelles, stündliches Verkehrsangebot von Betriebsbeginn bis Mitternacht. Ergänzend kommen noch Fahrten der Buslinie 931 hinzu.
69	Verbesserte Anbindung an den Flughafen Stuttgart - der neue Bahnhof Merklingen ist für weite Teile des LK nicht gut erreichbar	Die Planung für Express-Busse obliegt dem Verband Region Stuttgart und entzieht sich somit der Zuständigkeit des Landkreises. Die Anbindung an Stuttgart wird im Filstal über die bestehenden Schienenverkehre MEX16/RE5 gewährleistet. Die Busverkehre dienen als Zubringer auf diese Linien. Die Anbindung des Bahnhofs Merklingen im Mittelbereich Geislingen wird über die Busverkehre hergestellt (neue Linie 967/968).
70	Expressbusverbindung von Göppingen nach Stuttgart. Idealerweise Start oder Haltestelle am P&M Parkplatz A8 Aichelberg	
71	Anbindung der Umlandgemeinden Schnelle Verbindung an die großen Industriegebiete (z.B. Stuttgart Vaihingen) mit einer direkten Verbindung. Bspw. von Zell u.A. dauert diese über 1,5h	
72	Lange durchgängige Verbindungen zb von Göppingen nach Geislingen oder auch Ulm...Bessere Anbindung auf die Alb - z.b.Laichingen.	Die Verbindungen von Göppingen über Geislingen/Steige nach Ulm wird mit dem Schienenverkehr abgedeckt. Parallele Busverbindungen sind daher aus Sicht der Kreisverwaltung nicht notwendig.
73	Durch die Vollintegration in den VVS wäre es schön, wenn die Vernetzung zwischen den Landkreisen verstärkt wird. Konkret geht es um den Vorschlag eine Verbindung Uhingen <-> Nassachtal <-> Schorndorf (evtl. auch nur bis Schlichten mit gutem Anschluss an die bereits bestehende Busverbindung (Schorndorf <-> Plochingen)). Dies würde das Remstal näher an das Filstal heranbringen.	
74	Nicht nur die Stadt berücksichtigen, sondern auch das Land. Kreis-Gemeindegrenzüberschreitend denken und handeln. Nahverkehr kreisüberschreitend planen. Leider sind hier auf dem Land zu wenig grüne Wähler, daher gilt der grüne Focus nur auf ihre Klientel, welche primär in der Stadt wohnt. Somit ist diese Umfrage aus meiner Sicht eine Alibi Umfrage, um sagen zu können wir haben ja alle zu Wort kommen lassen...	Im Zuge der Nahverkehrsplanung werden sowohl ländliche als auch städtische Bereiche berücksichtigt. Bei dem Instrument des Nahverkehrsplans handelt es sich keineswegs um ein Planungsinstrument, das von bestimmten Parteien beauftragt wird. Die Erstellung der Nahverkehrsplans ist im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in § 8 Abs. 3 niedergeschrieben und ist somit Bundesrecht. In Kapitel 6 des Nahverkehrsplans ist die Herleitung des Basisangebots bzw. der ausreichenden Verkehrsbedienung beschrieben. Diese Mindestbedienniveaus werden zwar nicht unabhängig von Verkehrsraum (Stadt- oder Regionalverkehr) betrachtet, die Berechnung erfolgt jedoch nach einem klaren Muster.

Nr.	Anregung	Stellungnahme
		<p>Im Landkreis Göppingen gibt es zwei Verkehrsräume, die als Stadtverkehr definiert werden: die Stadt Göppingen und die Stadt Geislingen/Steige.</p> <p>Bei allen anderen Verkehren im Kreisgebiet wird eine Unterteilung in Haupt- und Ergänzungsnetz vollzogen. Die Berechnung des Angebots erfolgt hierbei nach einem Schlüssel aus Einwohnerzahl und Nachfrage.</p> <p>Da im Busverkehr Verkehrsinteressen gebündelt werden müssen, um zu verhindern, dass Fahrten angeboten werden, die nicht nachgefragt werden, stellt sich das Basisangebot in ländlichen Gebieten oftmals geringer dar als in städtischen.</p> <p>Um eine Diskriminierung einzelner Kommunen zu verhindern, sind diese Parameter gleich zu wählen, abhängig von der Netzstruktur. Die Übersicht über Haupt- und Ergänzungsnetze finden Sie im Nahverkehrsplan in der Anlage 4.2b.</p> <p>Die Bürgerbeteiligung hat sich als probates Mittel erwiesen, Verkehrsinteressen der Bevölkerung zu erfahren. Anmerkungen, die die Kompetenzen des Nahverkehrsplans als Rahmenplan für die Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis übersteigen, können jedoch leider keine Berücksichtigung finden.</p>
Unterböhringen		
75	Ich fände es grundsätzlich super, wenn auch ein Bus von Unterböhringen nach Süßen und Deggingen fahren würde. Das würde einigen Menschen die Autofahrt ersparen - Energiebewusstes Denken und der Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel fördert das Stehenlassen des Autos!	<p>Unterböhringen ist mit dem Bus der Linie 965 an den Bahnhof Geislingen/Steige angebunden. Von hier aus ist ein Umstieg auf den MEX16 möglich, mit dem Süßen erreichbar ist. In Bad Überkingen besteht innerhalb weniger Minuten Anschluss auf den Bus in Richtung Deggingen.</p> <p>Eine direkte Busverbindung ist aufgrund der abschnittweisen Parallelität zur Schiene nicht vorgesehen.</p>
76	Wie zuletzt bei der Umleitung, die Linie 966 über Unterböhringen zu führen. Somit ist eine Anbindung an Schulen und vor allem Ärzt*innen im Täle ohne Umstieg möglich. Der Umstieg hindert viele daran öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, da er eine weitere Barriere darstellt.	Unterböhringen ist mit dem Bus der Linie 965 an das Mittelzentrum Geislingen/Steige angebunden, das jede Stunde direkt erreichbar ist. Hier bestehen Anschlüsse auf den MEX16. In Hausen/Fils oder Bad Überkingen bestehen Anschlüsse auf die Linie 966.
77	Durch Unterböhringen, dass Kinder u. Ältere nicht erst ab Hausen einsteigen müssen, Richtung Täle	

Nr.	Anregung	Stellungnahme
		<p>Eine Führung der Linie 966 über Unterböhringen ist betrieblich leider nicht möglich. Die Linie stellt Anschlüsse auf die Schienenverkehrsmittel dar. Aufgrund der Länge der Linie besteht für eine Ausweitung der Linienführung leider kein Spielraum. Sie würde von den Fahrgästen aus dem oberen „Täle“ wegen der Fahrzeitverlängerung auch nicht goutiert werden. Der Umstieg von der Linie 965 in Richtung „Täle“ (Gegenrichtung entsprechend) ist relativ komfortabel an der Haltestelle Bad Überkingen Autalhalle möglich.</p>
78	<p>Gar keine Bus- Verbindungen zwischen Unterböhringen und Gingen!!! Es wird kein Nahverkehr angeboten.-> Unterböhringen an Gingen im Nahverkehr anbinden</p>	<p>Auf dieser Relation ist keine Verbindung im Haupt- oder Nebennetz vorgesehen (s. Anlage 4.2b), was u. a. auch in der Tonnagebegrenzung der Straße zwischen Grünenberg und Gingen, welche aktuell dort keinen Busverkehr zulässt, begründet liegt. Die Verbindung von Unterböhringen nach Gingen/Fils ist über die Linie 965 mit Umstieg auf den MEX16 in Geislingen/Steige vorgesehen.</p>
79	<p>Verbindung zwischen Unterböhringen und Gingen (Bahnhof) bspw. für Linie 965 Und Linie 966 über Unterböhringen und evtl. direkt nach Reichenbach (wie bei der Umleitung vom 14-17.Oktober</p>	<p>Generell orientiert sich die Ausgestaltung des ÖPNV an den Vorgaben aus der o.g. Anlage 4.2b, in welcher unterschiedliche Netze definiert sind. Die Definition dieser Netze ergibt sich aus der verkehrlichen Funktion bzw. aus dem Fahrgastaufkommen. Dies hilft der Verkehrsplanung, Verbindungen zu priorisieren. Die von Ihnen genannte Verbindung weist ein geringes Fahrgastpotenzial auf. Von einer Übernahme in den Nahverkehrsplan wird abgesehen.</p>
Schlat		
80	<p>Süßen-Schlat-Reichenbach i.T.</p>	<p>Während auf dem Korridor Göppingen – Schlat die Standards für verlässliche MEX-Zubringer gelten (werktags 30-Minuten-Takt), ist Reichenbach/Täle primär an den Bahnhof in Geislingen/Steige angebunden (Linie 966). Auf dem Korridor Geislingen/Steige – Deggingen – Mühlhausen/Täle finden die Standards für verlässliche MEX-Zubringer ebenfalls Anwendung. Somit ergeben sich aus dem vorliegenden Nahverkehrsplan deutliche Verbesserungen für Schlat und Reichenbach/Täle. Die Primäranbindung der Bahnhöfe ist aus der Sicht des Landkreises verkehrlich sinnvoll gewählt. Hinzu kommt, dass für die L1208 zwischen Reichenbach und Schlat eine Tonnagebeschränkung auf 6 Tonnen besteht, welche dort aktuell keinen Busverkehr zulässt. Der Landkreis sieht daher von einer Anpassung ab.</p>
81	<p>Schlat / Göppingen nach Reichenbach im Täle / oberes Filstal</p>	

Nr.	Anregung	Stellungnahme
82	Ab 11.12.22 wird Schlat vom Nahverkehr abgehängt. Statt der bisherigen halbstündigen „schnellen Direktverbindung“ gibt es diese dann nur noch stündlich. Alternativ geht es mit Umsteigen in 38-40 (!) Minuten nach Göppingen. Wen bitte soll man überzeugen, auf den ÖPNV umzusteigen, wenn man mit dem Auto über die B10 in 10 Minuten in der Stadt ist, während der Bus 4mal so lange braucht, um alle Dörfer abzuklappen?! Ein Trauerspiel!	<p>Die verbesserte Anbindung von Schlat an den Bahnhof Süßen sollte nicht geringgeschätzt werden, da Bahnnutzer und -nutzerinnen hier nach einer nur zehninütigen Busfahrt den MEX 16 erreichen.</p> <p>Aber auch für den Korridor Schlat – Göppingen sieht der Nahverkehrsplan Verbesserungen vor. Hier werden mit der vorliegenden Fortschreibung die Standards für verlässliche MEX-Zubringer gemäß ÖPNV-Pakt gelten. Das bedeutet, dass mit Neuvergabe der Verkehre ein 30-Minuten-Takt werktags abgestimmt auf die Abfahrtszeiten des MEX16 verfügbar sein wird. Fahrgäste zur Klinik können am ZOB Göppingen auf die häufig verkehrende Linie 902 umsteigen.</p> <p>Leider können nicht alle Straßenverbindungen, die zwischen dem oberen Filstal und dem Voralb-Gebiet existieren, mit Buslinien belegt werden. Der Landkreis muss sich hier aus wirtschaftlichen Gründen auf solche Relationen konzentrieren, die eine bestmögliche Bündelung von Verkehrsströmen erlauben. Nachdem Deggingen bereits gemeinsam mit Bad Ditzenbach über die Linie 982 mit dem Voralb-Gebiet verbunden ist, wird für eine weitere Verbindung von Deggingen nach Schlat kein ausreichender Bedarf gesehen.</p> <p>Die perspektivische Integration der Verbindung in ein erweitertes On-Demand-Angebot wird zu prüfen sein.</p>
83	Von Schlat (und anderen naheliegenden Orten) direkt zur Klinik am Eichert	
84	LINIE Schlat-Göppingen benötigt mehr Anbindung. Da sonst Busfahren unattraktiv wird.	
85	Nur eine Fahrt von Schlat nach Göppingen (und von GP nach Schlat) pro Stunde????? Besser wären zu Hauptverkehrszeiten mehr Fahrten	
86	Von Deggingen nach Göppingen über Schlat, wenn dies möglich. Der Weg nach Göppingen von hier dauert 45 Minuten. Das ist sehr lange.	
87	Die Linie 980 Göppingen - Schlat, sollte unverändert bestehen bleiben, da sonst Schüler aus der Ortschaft Schlat, erheblichen Unannehmlichkeiten auf ihrem Schulweg zu den jeweiligen weiterführenden Schulen in Göppingen, ausgesetzt wären! Außerdem würde Busfahren für Schlater Bürger an Attraktivität verlieren und nicht gerade zum Umsteigen auf den ÖPNV animieren. In Zeiten des Klimawandels sollte doch gerade der ÖPNV weiter ausgebaut werden, um möglichst vielen Mitbürgern den Umstieg darauf schmackhaft zu machen und dadurch Ressourcen zu sparen.	
88	Des Weiteren soll der halbstündige Fahrplan von Schlat nach Göppingen und wieder zurück beibehalten bleiben	
Salach - Süßen		
89	Salach-Süßen - wie früher mit Linie 7680. Derzeit gibt es nur die Zugverbindung und die B10-Busse. Für alle die im Norden von Salach wohnen (vor allem nördlich des Freibads) ist beides sehr unkomfortabel und mit langem Fußweg verbunden.	<p>Der Norden Salachs wird von der Linie 941 erschlossen. Diese Linie bietet Anschlüsse am Bahnhof Salach zum MEX16 an. Die Anbindung Salachs in Richtung Stuttgart bzw. Ulm ist über diese Verbindung vorgesehen. Die Einrichtung einer zusätzlichen Linie parallel zur Schiene wird als nicht zielführend erachtet. Parallelverkehre sind gemäß der Regularien des Landkreises prinzipiell zu vermeiden. Dementsprechend wird von einer Anpassung im Nahverkehrsplan abgesehen.</p>
90	Bus Verbindung von Göppingen bis Süßen über Salach Nord	
Bad Boll		
91	Auendorf- Bad Boll und umgekehrt	<p>In Auendorf verkehrt die Linie 982 die an beiden Enden Anschlüsse auf Busse in unterschiedliche Richtungen herstellt.</p>

Nr.	Anregung	Stellungnahme
		<p>Hierbei sind sowohl Anschlüsse in Richtung Bad Boll als auch in Richtung Göppingen zu erreichen.</p> <p>Nach den Vorgaben des Basisangebots kann im Bad Ditzenbacher Ortsteil Auendorf – die wirtschaftliche Umsetzbarkeit vorausgesetzt – das Basisangebot ganztägig mit einem On-Demand-Shuttle durchgeführt werden. Der Ortsteil Auendorf liegt im Planungsgebiet des On-Demand-Shuttles "Geislingen" mit ganztägiger maximaler Betriebszeit.</p>
92	<p>Am Wochenende ist keine Busverbindung zwischen 73105 Dürnau und Boll Li 983 mehr möglich. Es wäre schön, wenn vielleicht alle zwei Stunden ab 10 Uhr, 12, 14, 16 Uhr eine Verbindung samstags möglich wäre für einen Umstieg nach Zell u. A. Li 923. Außerdem ist leider keine Möglichkeit, auch in den Werktagen (Mo- Fr) wie auch Sa - Son. direkt wieder von Zell u. A. Li 923 nach Dürnau über Boll Li 983 direkt zu fahren. Denn leider ist der Bus Li 983 mit der Taktung immer um die volle Stunde 16 Min. schon weg. Der Umweg nach Göppingen und dann wieder nach Boll zu fahren ist doch ein Wahnsinn - erstmals die Zeit und dann der Spritaufwand.</p>	<p>Die Anbindung der Gemeinde Dürnau über das Bus-Hauptnetz ist im Nahverkehrsplan auf Göppingen festgelegt, was auch der vorhandenen Fahrgastnachfrage gerecht wird. Bei der Verbindung von Dürnau nach Bad Boll handelt es sich um eine Verbindung des Bus-Ergänzungsnetzes, für welche am Wochenende in der Tat kein Basisangebot definiert ist.</p> <p>Die Siedlungsstruktur im Voralb-Bereich erlaubt es dem Landkreis mit vertretbarem Aufwand leider nicht, jeden Ort mit seinem Nachbarort zu allen Verkehrszeiten direkt mit Linienbussen zu verbinden. Ggf. können Kommunen durch Zubestellungen ein über dem NVP-Standard liegendes Verkehrsangebot initiieren, was dort aber erst im Vorfeld der Neuvergabe der Verkehrsleistungen zu diskutieren sein wird. Möglicherweise kann aber auch erst ein perspektivisches Ausrollen von On Demand-Verkehren als Ergänzung des Linienverkehrs solche Relationen überbrücken.</p>
93	<p>Direkte Verbindung von Albershausen nur mit Haltestellen entlang B297 zum Bahnhof Uhingen ohne lange Umstiegszeiten zum mex 16</p>	<p>Auf dem Korridor Albershausen – Göppingen gelten die Standards für verlässliche MEX-Zubringer gemäß ÖPNV-Pakt. Der Anschluss der Busverkehre auf den MEX16 sind somit obligatorisch. Auch die Bedienung aller Haltestellen auf dem Korridor muss gemäß ÖPNV-Pakt gewährleistet sein.</p> <p>Verkehrsplanerisch werden jedoch für Albershausen die folgenden Anpassungen geprüft:</p> <p>Die Linien 911, 914 und 915 fahren zwischen Uhingen und Göppingen parallel. Nach Möglichkeit sollten die drei Linien auf dem gemeinsamen Abschnitt in einem gemeinsamen Takt fahren und Konvoi-Bildungen vermieden werden.</p> <p>Die Linie 914 soll zwischen Kirchheim/Teck und Uhingen (ggf. auch Göppingen) künftig die Standards für verlässliche MEX-Zubringer erfüllen. Das würde die Einführung eines durchgehenden 30-Minuten-Taktes von Montag bis Samstag bedeuten. Vor der Umsetzung dieser Angebots-</p>

Nr.	Anregung	Stellungnahme
		<p>ausweitung sollte geprüft werden, ob diese Taktung nach Göppingen für alle betroffenen Orte (v. a. Schlierbach und Albershausen) durch die Überlagerung von Linien erreicht werden kann. So könnte es ggf. gelingen, dass Schlierbach durch eine Überlagerung der Linien 914 und 921 einen 30-Minuten-Takt nach Göppingen erhält. In Albershausen wiederum könnte es gelingen, durch die Entzerrung der Linien 911 und 914 einen 30-Minuten-Takt nach Göppingen zu verwirklichen.</p>
Uhingen		
94	<p>Uhingen Neubaugebiet (Haltestellen Uhingen Wasserberg, Uhingen Burgstall, Uhingen Weilenberger Hof) ist bislang nur mit einem Umstieg von der Linie 922 angebunden, eine Direktverbindung ist hier auch sinnvoll, da die Linie 922 sehr eingeschränkt und am Wochenende so gut wie gar nicht fährt. Eine Direktverbindung würde die Hürde nehmen, mit dem Bus zu fahren. Andere Wohngebiete (z.B. Haier, Sonnenberg, etc.) sind sehr gut angebunden, warum ein immer größer werdendes Neubaugebiet nicht? Die Linie 911 könnte über das Wohngebiet fahren.... -> Uhingen Marienstraße -> Uhingen Rathaus -> Uhingen Wasserberg -> Uhingen Burgstall -> Uhingen Weilenberger Hof -> Uhingen Uditorium Position 3 -> ...alternativ könnte die Linie 913 als Rundkurs verkehren. Hinfahrt wie aktuell und dann über Uhingen zum ZOB. ... -> Sparwiesen Albstraße -> Sparwiesen Marktplatz -> Sparwiesen Gewerbegebiet -> Uhingen Weilenberger Hof -> Uhingen Burgstall -> Uhingen Wasserberg -> Uhingen Uditorium Position 3 -> ... Faurndau ist sowieso durch die Linie 912 angebunden, dann könnte die Linie 913 als Rundkurs über Uhingen zurück zum ZOB fahren.</p>	<p>Im Nahverkehrsplanentwurf (Liniensteckbrief Linie 922 sowie Anlage 4.2b) ist ersichtlich, dass die Verbindung Sparwiesen – Uhingen künftig dem Bus-Hauptnetz, welches ein tägliches Angebot aufweist, zugeordnet ist. Demnach ist künftig auch am Wochenende ein Verkehrsangebot gegeben. Der aktuelle Fahrplan der Filsbahn mit nahezu zeitgleichen Abfahrten der MEX-Züge in Richtung Stuttgart und Göppingen ermöglicht optimale Umsteigeverbindungen mit kurzen Übergangszeiten, sodass keine Notwendigkeit zur Schaffung einer direkten Busverbindung nach Göppingen besteht, da dies ein Parallelverkehr zur Schiene wäre.</p>
95	<p>Bus 922 Zell-Uhingen im Moment nur stündlich. Vorschlag: Einführung einer zusätzlichen innerstädtischen Linie Sparwiesen-Holzhausen im</p>	<p>Sparwiesen verfügt neben der Busverbindung nach Uhingen auch über eine Busverbindung nach Göppingen. Deren Angebot entspricht den</p>

Nr.	Anregung	Stellungnahme
	Stundentakt: Dadurch würde sich z.B. ein 30 Minuten Takt Sparwiesen - Uhingen - Holzhausen ergeben. Dadurch besserer Anschluss an den Filsbahntakt.	kreiseinheitlich geltenden Vorgaben zum Angebotsvolumen in Abhängigkeit der Einwohnerzahl. Eine innerstädtisch Durchmesserlinie müsste bei Herstellung von optimalen MEX-Anschlüssen für beide Stadtteile in Uhingen bei den aktuellen Fahrplanlagen des Zugverkehrs stets eine Wartezeit von mindestens 10 Minuten absolvieren. Eine solche Wartezeit führt den Effekt einer Durchmesserlinie ad absurdum.
Sonstiges		
96	Gewerbepark Kuchen (Einkaufsmöglichkeit)	Leider ist keine Stellungnahme möglich, da Angaben zur gewünschten Verbindung fehlen. Zur Prüfung Ihrer Anregungen werden Informationen über Starthaltestelle, Zielhaltestelle, Abfahrtszeit und Liniennummer benötigt.
97	Bessere Verbindungen auch zu den kleineren Orten bzw. Teilorten.	
98	Busverbindung zwischen Holzheim und Eislingen	Die Umlenkung einer der zwischen Eislingen 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 Liniensteckbrief zur Linie 940 wird deshalb ein entsprechender Prüfauftrag ergänzt.
Taktung		
Stadtverkehr Göppingen		
99	Engere Taktung der Linien 920 und besonders 921 zur Nutzbarmachung des ÖPNV im Alltag in GP-Schopflenberg	Der Verkehr in Hattenhofen wird mit der Vergabe des dort verkehrenden Linienbündels umstrukturiert:
100	2 Busse pro Stunde also alle 30 Minuten zwischen Hattenhofen und Göppingen	<p>Die Linien 921 und 924 werden jeweils südlich von Hattenhofen nur sehr schwach nachgefragt. Aus diesem Grund sollte geprüft werden, ob beide Linien in Hattenhofen zu einer durchgehenden Linie 921 (Ebersbach - Roßwälden – Schlierbach – Hattenhofen – Göppingen) verbunden werden könnten.</p> <p>Auf der Linie 921 wird ein Basisangebot von 22 Fahrtenpaaren wochentags definiert. Ein ganztägiger 30-Minuten-Takt ist aufgrund der Voraussetzungen wirtschaftlich nicht umsetzbar.</p> <p>Die Linie 920 soll zwischen Zell/Aichelberg und Göppingen künftig als verlässlicher MEX-Zubringer ausgebaut werden. Das bedeutet unter</p>

Nr.	Anregung	Stellungnahme
		<p>anderem, dass von Montag bis Samstag tagsüber ein 30-Minuten-Takt angeboten wird. Der VRS plant die Einführung einer regionalen Expressbuslinie von Kirchheim/Teck via Bad Boll nach Göppingen. Sollte dieser regionale Expressbus zwischen Zell/Aichelberg und Göppingen einen Fahrplan erhalten, der weitestgehend parallel zur Linie 920 ist, könnten dieser Expressbus und die Linie 920 gemeinsam den "Standard für verlässliche MEX-Zubringer" erfüllen. In diesem Fall würde zwischen Zell und Göppingen via Bad Boll stündlich alternierend der regionale Expressbus sowie die Linie 920 fahren, sodass sich in Summe ein 30-Minuten-Takt ergibt.</p>
101	<p>Verbindung mind. Im Halbstundentakt werktags auf Linie 933 nach Hohenstaufen, am Wochenende mind. Im Stundentakt. Abstimmung mit Taktung auf der Filstalbahn nach Stuttgart und Ulm.</p>	<p>Das Angebot auf einem Buskorridor definiert sich nach kreiseinheitlich geltenden Vorgaben zum Angebotsvolumen in Abhängigkeit der Einwohnerzahl. Die relativ niedrige Einwohnerzahl Hohenstaufens lässt keine ausreichende Fahrgastnachfrage für die geforderte Taktdichte erwarten.</p>
Linie 941		
102	<p>DRINGEND Einführung (mindestens) eines 30-Minuten-Taktes zwischen Salach und Göppingen. Seit einigen Jahren gibt es (werktags) nur noch einen Stundentakt, wo es zuvor zumindest teilweise einen 40-Minuten-Takt gab. Dies war eine eklatante Verschlechterung - und im Zusammenspiel mit der veränderten Führung in Göppingen (Jahnstraße statt Zentrum) kann man dies nur als katastrophal bezeichnen. Die zusätzlichen Zugabfahrten ab Salach konnten/können dies nur bedingt wettmachen, vor allem im Hinblick auf die teilweise sehr weiten Fußwege von Salach Nord zum Bahnhof.</p>	<p>Die Anbindung von Salach an Göppingen erfolgt primär über den MEX16, der im 30-Minuten-Takt verkehrt.</p> <p>Für die nördlichen Siedlungsgebiete wird die Erschließung über die Linie 941 sichergestellt. Auf dem Korridor Ottenbach – Eislingen/Fils ist eine ausreichende Verkehrsbedienug von 23 Fahrtenpaaren werktags vorgesehen. Die ausreichende Verkehrsbedienug ergibt sich aus einem Schlüssel von Einwohnerzahl, Nachfrage und verkehrlich sinnvollem Status Quo.</p>
103	<p>Eine Verdichtung des Taktes der Linie 941 zu einem Halbstundentakt, da Salach relativ schlecht per Bus an Eislingen und Göppingen angebunden ist.</p>	<p>Da die Linie 941 in erster Linie die verkehrliche Funktion erfüllt, die Einwohnerinnen und Einwohner von Ottenbach an den MEX16 anzubinden, ist die Buslinie so getaktet, dass der Zug zu erreichen ist. Hieraus ergibt sich die gehäufte Bedienung der Relation zu den Zugabfahrtszeiten.</p>
104	<p>Ich möchte die Linie 941 Göppingen Ottenbach als Halbstundentakt. Dieser sollte dann versetzt zu den 2 stündlichen Zugverbindungen eingesetzt werden. Somit hätte Salach dann eine viertelstündliche Anbindung an den ÖPNV. Momentan fahren Zug um x.48 und x.05....der Bus fährt x.37. somit hat man in einer halben Stunde 3 mögliche Verbindungen und dann eine halbe Stunde keine Verbindung. Wenn eine zusätzliche Linie nicht möglich ist, wäre zumindest die Taktung des Busses auf Uhrzeit x.25 jede Stunde zumindest wünschenswert, denn dann gebe es alle 20 Minuten eine Verbindung von GP nach Salach. Dies wäre auch morgens</p>	<p>Da diese Anbindung der Einwohnerinnen und Einwohner Ottenbachs nicht vernachlässigt werden kann, ist eine Verschiebung der Fahrtzeiten leider nicht möglich.</p>

Nr.	Anregung	Stellungnahme
	wünschenswert, wenn man eine Taktung von Salach nach GP alle 20 Minuten hinbekommen könnte. Momentan fahren teilweise Züge im 10 Minutenabstand und dann fast eine Stunde gar nichts.	
Allgemeines		
105	Busse sollten öfter fahren, vor allem auch in ländlicheren Gegenden. Und abends/nachts sollten auch gute Möglichkeiten bestehen.	Der Landkreis hat Verständnis für die Forderung der Ausweitung eines 30-Minuten-Takts im Busverkehr. Mit dem vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplans wird der 30-Minuten-Takt insbesondere durch die Definition von verlässlichen MEX-Zubringern gemäß ÖPNV-Pakt auf Linien, die die Kriterien erfüllen. Gegen eine Ausweitung auf das gesamte Busverkehrsnetz spricht insbesondere die wirtschaftliche und ökologische Sinnhaftigkeit. Mit der Umsetzung des Basisangebots auf die einzelnen Korridore werden Angebote definiert, die nach den Erfahrungen im gesamten Verbundgebiet mit dem Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung gut korrespondieren. Es ist nicht die Absicht des Landkreises, dauerhaft Angebote zu schaffen, die schlussendlich nur marginal genutzt werden. Von dem Nahverkehrsplan profitieren viele Kommunen im Landkreis. Insbesondere das Angebot an Wochenenden und im Spätverkehr wird an vielen Stellen ausgebaut. Auch wurden erstmals On-Demand-Verkehre in die Planungen einbezogen. Insbesondere im ländlichen Raum und zu nachfrageschwachen Zeiten kann so ein Grundangebot geprüft werden, das bedarfsgerecht eingesetzt werden kann.
106	Halbstündige Taktung auf allen Linien! Zuverlässige Busse!	
107	Höhere Taktung während den Berufsverkehrszeiten, mind. 1/2 stündlich.	
108	Es sollte ein Nahverkehrszugang Rund um die Uhr und in angemessenen Abständen (10-15 Minuten) zum Krankenhaus existieren. (Nachts halbstündlich) Wie die aktuelle Verbindung ist, ist es nicht attraktiv mit dem Bus zur Arbeit in der Klinik zu fahren, man kommt abends auch nicht mehr nach Hause, Patienten kommen außerhalb der normalen Zeiten überhaupt nicht mit dem Nahverkehr in die Klinik. Das finde ich für ein kommunales Krankenhaus elementar, dass es die Möglichkeit gibt mit dem Nahverkehr anzukommen, und das zu jeder Tages- und Nachtzeit. Mein Vorschlag: Buslinie zwischen Busbahnhof und Klinik zwischen 05:00 und 21:00 regelmäßig alle 10-15 Minuten, zwischen 21:00 und 05:00 halbstündlich bis stündlich oder als Ruftaxi. Das wäre ein Traum.	Auch der Landkreis ist daran interessiert, die Klinik am Eichert gut an den ÖPNV anzuschließen. Hierzu liegen Planungen vor, die vor allem das Obere Filstal an die Klinik anschließen. Die Vergabe eines Klinikshuttles ist jedoch geplant, das gezielt zur Klinik fährt bzw. von der Klinik ab befördert. Im Busverkehr wurden bereits Anpassungen zum Fahrplanwechsel 2022/2023 durchgeführt. Die Busse der Linie 902 verkehren ab Göppingen ZOB zu den Hauptverkehrszeiten im 15-Minuten-Takt. In den Nebenverkehrszeiten wird im 30-Minuten-Takt gefahren. Der Status Quo zum Fahrplanwechsel wird in dem vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplans berücksichtigt.

Nr.	Anregung	Stellungnahme
Fahrgastinformation		
Haltestellen		
109	Mangelnde Klarheit beim Fahrplan	Hinweise Nr. 109 und 110 müssen konkretisiert werden, damit ggf. Abhilfe geschaffen werden kann.
110	Schilder kaputt, dreckig und unübersichtlich	
111	An den Bushaltestellen hängt kein Fahrplan für die Sonderlinien aus (Schulbus 941 A). Sollte mein Sohn sich nicht sicher sein, wann der Schulbus kommt bzw. wann der zweite fährt, muss er immer sein Handy zücken und online nachsehen.	Da es bei Ausbildungslinien (A-Linien) relativ häufig zu Änderungen kommt und in der Folge die Fahrpläne dann oft ausgetauscht werden müssen, werden diese Fahrpläne im VVS grundsätzlich nicht an der Haltestelle ausgehängt. Alle Fahrpläne sind jedoch – wie dargestellt – online verfügbar.
Fahrzeug		
112	Die Haltestellenansage in den OVG-Bussen ist oft zu leise oder kommt gar nicht. Oft sind die Haltestellennamen so lange, dass sie nicht ganz auf die Anzeige passen. So kann man z.B. nur Stuttgarter Straße lesen, und den Rest nicht. Die Stuttgarter Straße ist aber lang. Wer sich nicht auskennt, weiß nicht wo man genau ist.	Die OVG wird über die Hinweise informiert und gebeten, diesen nachzugehen. Im Sinne der Fahrgäste wäre es wünschenswert, technische Lösungen zu finden, die genannten Probleme zu lösen.
Allgemeines		
113	bessere Informationen bei Verspätungen / Ausfall	Die Unternehmen im VVS sind grundsätzlich immer bemüht, spontane Fahrplan-Änderungen, Fahrtausfälle und Verspätungen zu vermeiden. Dies ist in Einzelfällen nicht möglich, da diese auch durch nicht beeinflussbare Faktoren oder Zwischenfälle verursacht werden. Landkreis und VVS werden aber in jedem Fall die Unternehmen darauf hinweisen, betriebliche Störungen verlässlich zu kommunizieren.
114	Änderungen, Ausfälle, Verspätungen	
Fahrgastinformation via App/Homepage		
115	Bisher wurde in der App bei Eingabe Hausen - Deggingen die direkte Verbindung mit Linie 966 angezeigt. Inzwischen kommt nur noch Linie 965 via Bad Überkingen und dort Umstieg in 966 nach Deggingen (also ein Umweg). Das muss in der App korrigiert werden.	Der Hinweis kann nicht nachvollzogen werden. Bei der Eingabe „Hausen“ als Ort wird eine Direktverbindung ab Haltestelle B466 angezeigt. Für den Nahverkehrsplan als Rahmenplan ist der Hinweis ohne Relevanz.
116	Die Abfahrtszeiten der regulären Linienbusse sind gut aus dem Online-Fahrplan ausgewiesen. Die Abfahrtszeiten der Schulbusse, die ebenfalls vom Landkreis bezahlt werden und auch von allen Mitbürgern benutzt werden können, sind jedoch nicht im Online-Fahrplan ausgewiesen. Somit fällt diese Mitfahrmöglichkeit für viele Fahrgäste einfach weg, wenn man im Online-Fahrplan nach einem geeigneten Bus sucht, der einen günstigen Anschluss zum Umsteigen ermöglichen könnte. Daher die Bitte, auch alle Schulbusse in allen Fahrplänen mit aufzunehmen, denn auch diese werden von den Mitbürgern finanziert.	Die Busse der Schülerverkehre können von allen Fahrgästen genutzt werden. Da die Fahrpläne der Schulbuslinien häufigen Änderungen unterworfen sind, wird im gesamten VVS-Gebiet darauf verzichtet, Aushangfahrpläne an den Haltestellen anzubringen. Die Fahrten sind jedoch in der elektronischen Fahrplan-Auskunft (EFA) enthalten. Es gibt zudem die Möglichkeit, die Fahrplantabellen der Schulbuslinien in der VVS-App oder auf der VVS-Homepage herunterzuladen. Für den Nahverkehrsplan als Rahmenplan ist der Hinweis ohne Relevanz.
117	Die Anzeige der Busse auf der Live-Karte in der VVS-App kann nicht stimmen. Zumindest sind bei der OVG während der Umleitung wegen der	Grundlage für die Darstellung in der Live-Karte ist nicht das hinterlegte Straßennetz, sondern die darauf eingepflegten Routen der Busse. Dies

Nr.	Anregung	Stellungnahme
	Overfly Baustelle die Busse so angezeigt wurden, wie sie ohne Umleitung gefahren wären. Also ist das doch ein fake und keine echte Live-Karte. Die Leute verlassen sich aber darauf.	erlaubt anhand des ebenfalls eingespielten Fahrplans eine präzisere Lokalisierung der Fahrzeuge als nur die Auswertung von GPS-Signalen. Wenn bei Umleitungen der abweichende Linienweg – aus welchen Gründen auch immer (Geringfügigkeit, Kurzzeitigkeit, Versäumnis...) – aber nicht georeferenziert ist, dann kommt es zu dem beschriebenen Effekt. Für den Nahverkehrsplan als Rahmenplan ist der Hinweis ohne Relevanz.
Tarif		
118	Ein Stadtmonatsticket für Göppingen - also wie das Cityticket, das es schon gibt.	Das Angebot des StadtTickets ist von vorneherein für Nutzer des so genannten Gelegenheitsverkehrs konzipiert und kalkuliert worden. Ein Alternativ-Angebot für regelmäßige ÖPNV-Nutzer sollte bewusst nicht geschaffen werden, denn für diese Zielgruppe gibt es die Zeittickets (u. a. Abos, JahresTickets), die bei regelmäßiger Nutzung im Vergleich zu den EinzelTickets bereits rabattiert sind (zudem: Flatrate-Charakter). Ein Abo für ganz Göppingen bzw. die Zone 5 oder 6 käme derzeit im Monat auf 63,08 Euro (günstiger im Firmen-Abo). Ab 1. Mai 2023 wird es dann nochmals günstiger und attraktiver: Zu diesem Zeitpunkt wird aller Voraussicht nach das Deutschland-Ticket zum Preis von nur 49 Euro im Monat eingeführt. Dieses Ticket gilt dann sogar im ÖPNV in ganz Deutschland.
119	Mehr Varianten des Kurzstreckentickets/Citytickets	Das Angebot des StadtTickets – es wird davon ausgegangen, dass Sie mit dem CityTicket das StadtTicket – ist nur möglich, wenn sich eine Kommune bereit erklärt, dem VVS einen entsprechenden Ausgleich zum Regeltarif zu bezahlen - meinen. Ein StadtTicket für eine Person kostet nur 3,50 Euro im Vergleich zu zwei EinzelTickets für eine Zone, die bereits 5,80 Euro kosten. Das Modell des StadtTickets kommt sehr gut an im Bereich des VVS. Mittlerweile beteiligen sich daran insgesamt 57 Kommunen, davon 12 im Landkreis Göppingen.
120	Verbilligung des Fahrpreises, besonders für Einzelfahrten.	Der VVS hat verschiedene Ticketarten im Angebot: Von sehr günstigen Zeittickets (z. B. das 14-Uhr-JuniorTicket für monatlich 19,33 Euro) bis hin zu den vergleichsweise teureren EinzelTickets. Die Preislogik, die dahinter steckt - und die auch in anderen Branchen üblich ist - lautet wie folgt: Wer häufiger fährt und sich langfristig bindet, erhält einen Preisnachlass. Dass aus Kundensicht die Fahrpreise natürlich immer noch günstiger sein sollten, ist nachvollziehbar, das ganze muss aber wirtschaftlich darstellbar sein. So wie beispielsweise bei der großen Tarifzonenreform zum 1. April 2019, als für viele durch die drastische Reduzierung der Anzahl der Tarifzonen die Nutzung von Bus und Bahn spürbar preisgünstiger wurde. Diese Reform war nur deshalb möglich, da das Land Baden-Württemberg, die Stadt

Nr.	Anregung	Stellungnahme
		<p>Stuttgart und die Verbundlandkreise seither jährlich 42 Mio. Euro dafür dem VVS zur Verfügung stellen. Für junge Menschen wird es jetzt zum 1. März 2023 erheblich attraktiver, um mit Bus und Bahn zu fahren, denn zu diesem Zeitpunkt kommt das JugendTicketBW, das in ganz Baden-Württemberg im Nahverkehr gültig ist für gerade mal einen Euro am Tag (365 Euro pro Jahr; Finanzierung des Angebots im Bereich des VVS durch das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart und die Verbundlandkreise). Und als letztes noch der Hinweis auf das Deutschland-Ticket, mit dem ab 1. Mai 2023 die Nutzung des ÖPNV dann nicht nur für junge Menschen erheblich attraktiver wird. Es wird davon ausgegangen, dass dieses Angebot auch für viele bisherige Nutzer von Tickets des Gelegenheitsverkehrs (z. B. EinzelTickets, TagesTickets) interessant werden dürfte. Mit Blick auf diese beiden neuen Angebote wird es daher bald zu spürbaren Veränderungen im Kauf-/Nutzungsverhalten der VVS-Fahrgäste kommen. Der VVS wird die Entwicklung mit Spannung verfolgen, diese analysieren und entsprechende Schlüsse daraus ziehen (z. B. bestehende Ticketangebote gar nicht mehr anbieten, die Preisgestaltung von Tickets des Gelegenheitsverkehrs überprüfen ...).</p>
Clean-Vehicles-Directive – Saubere Fahrzeuge		
121	Modernere Fahrzeuge vorschreiben. Hybrid- bzw. Elektrobusse sind in Göppingen bislang nur sehr spärlich aufzufinden!	Der VVS und die Landkreise im VVS (und damit auch der Landkreis Göppingen) erarbeiten derzeit ein Konzept zur Umsetzung der Clean Vehicle Directive (CVD) bzw. des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG). Mit dem Kauf von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben ist es hier leider nicht getan – es muss auch eine Lade- oder Betankungsinfrastruktur passend zu den Einsatzbedingungen der Busflotte aufgebaut werden.
122	Generelle Umstellung auf e-Busse	
Sonstiges		
123	Abbestelloptionen für Linien, welche durch evtl. Bahnreaktivierung überflüssig werden oder weniger Umfang haben werden.	Landkreis und VVS werden darauf achten, dass bei anstehenden Bahn-Reaktivierungen überflüssig werdende parallele Busverbindungen eingeschränkt oder ggf. eingestellt werden. Dies muss jedoch im jeweiligen konkreten Einzelfall sorgfältig geprüft und abgewogen werden.
124	Rufbus von Gammelshausen nach Auendorf klappt nicht, da Bus aus Bad Boll immer verspätet kommt (zumindest freitags um 12.25)	Das bedienende Unternehmen wird gebeten, für diesen Kurs eine entsprechende Anschlusssicherung vorzunehmen.
125	Vor allem in den Ferien wenig Anbindung oberes Filstal	Dieser Hinweis kann nicht nachvollzogen werden, da die Buslinie 966 im oberen Filstal an Ferientagen dasselbe Fahrplanangebot aufweist wie an Schultagen. An Ferientagen entfallen lediglich die kapazitätserweiternden Zusatzkurse der Ausbildungslinie 966A.

Nr.	Anregung	Stellungnahme
126	On-Demand Verkehr mehr ausbauen	Landkreis und VVS planen derzeit ein pilothaftes On-Demand-Angebot für den Mittelbereich Geislingen, das Ende des Jahres 2023 in Betrieb gehen soll.
127	Anbindung Bus - Zug im Auge behalten. Bei geänderten Abfahrtszeiten DB entsprechend mit angepassten Busabfahrtszeiten reagieren.	Landkreis, VVS und Verkehrsunternehmen haben die Änderungen im Bahnverkehr im Blick und richten die Planungen der Busse auf ggf. neue Bahn-Abfahrtszeiten aus.
128	kürzere Taktzeiten - Busspuren - klarer Vorteil in der rush hour gegenüber dem Auto	Landkreis und VVS arbeiten im NVP an möglichen Angebotsverbesserungen im Busverkehr (siehe Kap. 6.4 des NVPs). Bezüglich Busspuren sind im Kap. 4.1.7 bereits Hinweise enthalten. Hier sind aber durchweg die Straßenbaulastträger – dies sind in zentralen Bereichen weit überwiegend die Kommunen – gefordert.
129	Einführung eines Rufbussystems oder eines Ruftaxis im Wohngebiet Zillerstall in 73312 Geislingen. Die Haltestelle im Birkenweg ist für ältere Personen schlicht nicht ausreichend erreichbar. Treppenwege oder längere Umwege. Dies gilt auch für den Rückweg aus der Stadt (Sternplatz, Obere Stadt, Nel Mezzo).	Landkreis und VVS planen derzeit ein pilothaftes On-Demand-Angebot für den Mittelbereich und für die Stadt Geislingen, das Ende des Jahres 2023 in Betrieb gehen soll. Sogenannte virtuelle Haltestellen werden eine start-/zielnahe Abholung und Anfahrt der Fahrgäste ermöglichen.
130	Bitte Fahrpläne der Linien 984 und 912 anpassen damit Umsteigemöglichkeiten am ZOB bestehen	Die Fahrplangestaltung auf den einzelnen Linien und Korridore unterliegt bestimmten Anforderungen und Zwängen, welche es nicht immer ermöglichen, alle denkbaren Anschlüsse zwischen sämtlichen Linien herzustellen. Daher hat die Herstellung der Anschlüsse Priorität, welche von der Mehrzahl der Fahrgäste genutzt werden. Bei der Linie 984 kommt hinzu, dass diese an beiden Linienenden Bahnanschlüsse herstellen muss, sodass die Fahrplanlagen der Busse nicht flexibel, sondern fixiert sind.
131	Keine Einsparung der Strecken	Der Nahverkehrsplan definiert auf Basis von Einwohner- und Nachfragezahlen ein Bus-Hauptnetz sowie ein Bus-Ergänzungsnetz, welches die aktuell bestehenden Verbindungen auch künftig sicherstellt.
132	Man stelle sich vor es fahren Busse und keiner fährt mit. Dies ist Realität, wenn ich die Busverbindungen Geislingen - Türkheim -Aufhausen betrachte. Ausgenommen sind die Fahrten innerhalb der Schulzeiten. Auch bei Bussen, die nach Laichingen in den Alb-Donau-Kreis fahren, handelt es sich um Leerfahrten mit Null-Fahrgastaufkommen. Es würde niemanden Schaden, wenn Busse von Aufhausen Richtung Laichingen ersatzlos gestrichen werden. Das wäre ein aktiver Beitrag für die Umwelt und Reduzierung des Verkehrsaufkommens.	Auf der Buslinie 350 wurde zum Jahresfahrplan 2023 in Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des Albbahnhofs in Merklingen ein umfassendes Bus-Neukonzept mit einer deutlichen Angebotsausweitung eingeführt. Erfahrungsgemäß benötigen solche Neukonzepte zwei bis drei Jahre, bis sich diese am Fahrgastmarkt etabliert haben. Hier bereits nach wenigen Tagen feststellen zu wollen, dass diese Verkehrsleistungen auf längere Sicht nicht ausreichend genutzt werden, ist vorschnell und wird der politischen Zielsetzung, den ÖPNV als echte Alternative zum Individualverkehr auszubauen, nicht gerecht. Tatsächlich wird der Bahnhof Merklingen seine volle Attraktivität erst mit der Inbetriebnahme des

Nr.	Anregung	Stellungnahme
		Stuttgarter Tiefbahnhofs entfalten. Fahrgäste in Richtung Ulm profitieren aber schon heute von der Bahnstation.
133	Folgende Stelle ist offiziell zu beteiligen: Arbeitskreis Stadtentwicklung und Verkehr Göppingen Lokale Agenda 2030, c/o Friedemann Messer, Spatzenweg 9, 73035 Göppingen.	Im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum NVP Landkreis Göppingen stand es jeder Person und Organisation offen, sich zum NVP zu äußern.
134	Auf jeden Fall sollte es auch bezahlbar sein, dass sich ein Umstieg tatsächlich lohnt	Der VVS hat ein angemessenes Tarifangebot, das bspw. mit den Angeboten Ausbildungs- und Deutschland-Ticket im Jahr 2023 noch weiter attraktiviert wird. Die Weiterentwicklung des Tarifangebots wird allerdings – unabhängig vom Nahverkehrsplan des Landkreises – in den Gremien des VVS besprochen und beschlossen. Es sei aber angemerkt, dass weniger Einnahmen von den Fahrgästen höhere Zuschüsse aus Steuern und Abgaben erfordern, die letztlich auch wieder von den Bürgern aufgebracht werden müssen.
135	In Zeiten des Klimawandels sollte gerade der ÖPNV weiter ausgebaut werden, um möglichst vielen Mitbürgern den Umstieg darauf schmackhaft zu machen und dadurch Ressourcen zu sparen.	Landkreis und VVS unterstützt diese Forderung vollumfänglich. Zur Umsetzung dient der vorliegende NVP.