

Nahverkehrsplan für den Landkreis Göppingen







Mobilität im Landkreis Göppingen

LANDKREIS GÖPPINGEN

VVS

Nahverkehrsplan

für den

Landkreis Göppingen

3. Fortschreibung
(Gesamt-Fortschreibung)

Stand: 09. Mai 2023

Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH
in Zusammenarbeit mit dem Landratsamt Göppingen

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis 2
1. Grundlagen und Vorgaben zum Nahverkehrsplan 9
1.1 Einführung 9
1.2 Der rechtliche und organisatorische Rahmen 10
1.2.1 Der europäische Rechtsrahmen 11
1.2.2 Das Bundesrecht 14
1.2.3 Das Landesrecht 16
1.2.4 Der organisatorische Rahmen 18
1.3 Übergreifende Zielvorstellungen zur Verkehrsentwicklung 20
1.3.1 Der Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg 20
1.3.2 ÖPNV-Strategie 2030 für Baden-Württemberg 21
1.3.3 Der Regionalverkehrsplan der Region Stuttgart 22
1.3.4 Bisherige Nahverkehrspläne 23
1.3.5 Luftreinhalte- und Aktionspläne im Regierungsbezirk Stuttgart 23
2. Struktur des Untersuchungsraums 25
2.1 Raumstrukturelle Grundlagen 25
2.1.1 Vorgaben von Landes- und Regionalplanung 25
2.1.2 Strukturelle Kenngrößen 26
2.2 Netz- und Angebotsstrukturen 28
2.2.1 Straßennetz und Motorisierung 28
2.2.2 Regional bedeutsames Radwegenetz/Fahrrad-Infrastruktur 30
2.2.3 Netz- und Angebotsstruktur im ÖPNV 31
2.2.4 Kollektivierter Individualverkehr (Sharing-Systeme) 37
2.2.5 Verknüpfungen 38
2.3 Das Leistungsangebot im ÖPNV 40
2.3.1 Flächenhafte Erschließung 41
2.3.2 Erreichbarkeit 41
2.3.3 Der Tarif 42
3. Verkehrsnachfrage 44
3.1 Verkehrsmodell 44
3.2 Verkehrsanalyse 2010 45
3.2.1 Datengrundlage 45
3.2.2 Teilraumbezogene Ergebnisse 45
3.2.3 Streckenbezogene Ergebnisse 48
3.3 Verkehrsprognose 2030 48
3.3.1 Datengrundlage 48

3.3.2 Teilraumbezogene Ergebnisse 49
3.3.3 Streckenbezogene Ergebnisse 52
3.4 Demographische Entwicklung 52
4. Generelle Zielsetzungen 55
4.1.1 Verkehrsnachfrage 55
4.1.2 Demographische Einflüsse 56
4.1.3 Barrierefreiheit 57
4.1.4 Nachhaltigkeit, Klima- und Umweltschutz 61
4.1.5 Wirtschaftlichkeit 62
4.1.6 Finanzierung 63
4.1.7 Infrastruktur 66
4.2.1 Einzugsbereiche von Haltestellen 76
4.2.2 Beförderungszeiten und -geschwindigkeiten 77
4.2.3 Bedienungshäufigkeiten 78
4.2.4 Schnellbusse, Expressbusse und Direktbusse 83
4.2.5 Qualität (einschließlich Auslastung) 84
4.2.6 Tarif 85
4.3.1 Ausgangslage 86
4.3.2 Notwendigkeit der Linienbündelung 87
4.3.3 Vorgehensweise 88
4.3.4 Einbezogene Linienverkehre 89
4.3.5 Künftige Linienbündel im Landkreis Göppingen 91
5 Bewertung 102
5.1 Methodik 102
5.2 Ermittelte Angebotsdefizite 102
5.2.1 Einzugsbereiche von Haltestellen 102
5.2.2 Beförderungszeiten und -geschwindigkeiten 109
5.2.3 Bedienungshäufigkeiten 111
6 Rahmenvorgaben und Einzelziele 112
6.1 Verkehrliches Mindestniveau: Basisangebot und Standards für verlässliche MEX-Zubringer 113
6.2 Ausreichende Verkehrsbedienung 116
6.3 Rahmenvorgaben für die Erstellung des Verkehrsangebots 117
6.3.1 Tarif und Verkauf 117
6.3.2 Fahrzeugausstattung und -technik 120
6.3.3 Haltestellenausstattung 123
6.3.4 Unternehmensübergreifende Zusammenarbeit, Datenübermittlung und Beteiligung 125

6.3.5 Kundenservice und kundenwirksame Qualität 128
6.3.6 Verkehrserhebungen 129
6.3.7 Marketing und Öffentlichkeitsarbeit 130
6.3.8 Tariftreue und Sozialstandards 132
6.4 Einzelziele bezüglich der Linienverkehre 133
6.4.1 Gesamter Landkreis 133
6.4.2 Vorgehensweise bei der Leistungsbeschreibung 133
6.4.3 Liniensteckbriefe und funktionale Leistungsbeschreibungen 137
7. Zusammenfassung und Ausblick 209
7.1 Inhalt des Nahverkehrsplans 209
7.2 Verkehrliche Weiterentwicklung 211
7.2.1 Ausgangslage 211
7.2.2 Weiterentwicklung des bestehenden Netzes 212
7.2.3 Expressbusse 214
7.2.4 Metropol-Express-Bahn 215
7.2.5 Regionales Verkehrsmanagement 216
7.2.6 Alternative Antriebstechnologien 217
7.2.7 Intermodales Verkehrsangebot 218
7.2.8 Besondere Verkehrsangebote 218
7.3 Ausgestaltung des Rechtsrahmens 220

Genderklausel
Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

Abkürzungsverzeichnis

ABl.	Amtsblatt
Abs.	Absatz
AFZS	Automatische Fahrgastzählsysteme
AG	Aktiengesellschaft
A-Linie	Ausbildungsverkehrs-Linie
AV	Allgemeine Vorschrift
BA	Basisangebot
B+R	Bike and Ride
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BGG	Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz)
BHLS	Busses with a High Level of Service
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BRT	Bus Rapid Transit
bspw.	beispielsweise
BW	Baden-Württemberg
bzw.	beziehungsweise
cm	Zentimeter
CO	Kohlenmonoxid
CO2	Kohlendioxid
CVD	Clean Vehicle Directive
DB	Deutsche Bahn AG
DIN	Deutsches Institut für Normung
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DIVA	Dialoggesteuertes Verkehrsmanagement- und Auskunftssystem
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
EFA	Elektronische Fahrplanauskunft
EFM	Elektronisches Fahrgeldmanagement
EG	Europäische Gemeinschaft
EMS	Ereignis-Management-System
EU	Europäische Union
EU-VO 1370	Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrs-dienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates
EW	Einwohner
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FFH-Gebiete	Fauna-/Flora-/Habitat-Naturschutzgebiete
FP	Fahrtenpaare
GBl.	Gesetzblatt
ggf.	gegebenenfalls
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GVP	Generalverkehrsplan

GVRS	Gesetzes über die Errichtung des Verbands Region Stuttgart (GVRS) vom 7. Februar 1994
GWB	Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juni 2013 (BGBl. I S. 1750, 3245), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 25. März 2020 (BGBl. I S. 674) geändert worden ist
h	Stunde
Hbf.	Hauptbahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeit
i. d. R.	in der Regel
i. S. d.	im Sinne der
i. V. m.	in Verbindung mit
IC / EC	InterCity / EuroCity (Fernverkehr-Zuggattung der Deutschen Bahn AG)
ICE	InterCityExpress (Fernverkehr-Zuggattung der Deutschen Bahn AG)
IRE	InterRegioExpress (Nahverkehr-Zuggattung)
IV	Individualverkehr
KMU	kleine sowie mittlere Unternehmen
km	Kilometer
KSG	Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg
L-BGG	Landes-Behindertengleichstellungsgesetz (L-BGG) vom 17. Dezember 2014
LGVFG	Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
LSA	Lichtsignalanlage
LTMG	Landestariftreue- und Mindestlohngesetz
m	Meter
max.	maximal
MEX	Metropol-Express-Zug
Mind.	Mindestens
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo-Fr	Montag bis Freitag
N	Nachtbuslinie
Nr.	Nummer
NVBW	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
o.	oder
o. ä.	oder ähnliches
o. g.	oben genannt
ÖDLA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖP	Öffentlicher Personennahverkehrs-Pakt
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) in Baden-Württemberg
ÖV	Öffentlicher Verkehr
p. a.	pro Jahr
P+R	Park and Ride

PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RB	Regionalbahn (Nahverkehr-Zuggattung)
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	Regionalexpress (Nahverkehr-Zuggattung)
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
RS	Radschnellweg
RVP	Regionalverkehrsplan
S.	Seite
Sa	Samstag
SGB IX	Sozialgesetzbuch Neuntes Buch – Rehabilitation und Teilhabe von Menschen mit Behinderungen – (Artikel 1 des Gesetzes v. 23. Dezember 2016, BGBl. I S. 3234) (Neuntes Buch Sozialgesetzbuch SGB IX)
So + Fe	Sonn- und Feiertag
sog.	sogenannt(en)
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SSB	Stuttgarter Straßenbahnen AG
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
SUP	Strategische Umweltprüfung
SVZ	Schwachverkehrszeit
u. a.	unter anderem
UN	Vereinte Nationen
UAbs.	Unterabsatz
UVgO	Unterschwellenvergabeordnung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVwG	Umweltverwaltungsgesetz (UVwG) des Landes Baden-Württemberg
v. a.	vor allem
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
vgl.	vergleiche
VRS	Verband Region Stuttgart
VVS	Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart
VWI	Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart
VwV	Beschaffung Verwaltungsvorschrift der Landesregierung über die Vergabe öffentlicher Aufträge
WBO	Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmen e.V.
w. v.	wird verhandelt
ver.di	Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft
z. B.	zum Beispiel
Ziff.	Ziffer
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
z. T.	zum Teil

1. Grundlagen und Vorgaben zum Nahverkehrsplan

1.1 Einführung

Nach § 5 des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Baden-Württemberg (ÖPNVG)[1] ist „die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr eine freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge“, die gemäß § 6 Abs. 1 ÖPNVG von den Aufgabenträgern, den Landkreisen und kreisfreien Städten wahrzunehmen ist. Die Befugnis von Gemeinden, Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu fördern oder durch eigene Verkehrsunternehmen zu erbringen, bleibt dabei unberührt. Der Nahverkehrsplan (NVP) dient den ÖPNV-Aufgabenträgern als Instrument zur Formulierung ihrer Zielvorstellungen. Die Inhalte und die Regelungen zur Aufstellung der jeweiligen Nahverkehrspläne werden vom Landesgesetzgeber ebenfalls im ÖPNVG vorgegeben. Als weisungsfreie Pflichtaufgabe stellen die Aufgabenträger diese Pläne zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots auf.

Der NVP gibt demnach den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNVs vor und ist auf einen Zeithorizont von fünf Jahren angelegt. Zu seinen Inhalten gehören beispielsweise Zielvorstellungen zur Definition der Netzstruktur, von Verknüpfungspunkten sowie von übergeordneten Vorstellungen zum Fahrplanangebot.

Bei der Erteilung von Liniengenehmigungen nach dem PBefG hat die jeweilige Genehmigungsbehörde – für den Landkreis Göppingen ist dies das Regierungspräsidium Stuttgart – die Ziele und Rahmenvorgaben des NVP zu berücksichtigen. Der NVP stellt hier einen abwägungsrelevanten Belang dar. Die Genehmigungsbehörde kann eine konkrete Linienverkehrsgenehmigung gemäß § 13 Abs. 2a PBefG versagen, wenn der von den Verkehrsunternehmen beantragte Verkehr nicht mit einem NVP in Einklang steht.

[1] Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Baden-Württemberg (ÖPNVG) vom 08.Juni 1995 GBl. S. 417 1 in der derzeit gültigen Fassung (zuletzt geändert am 12. November 2020)

Gemäß § 12 Abs. 7 ÖPNVG ist der NVP nach Ablauf von fünf Jahren zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. Die bisher gültige Fassung des NVPs für den Landkreis Göppingen ist im Dezember 2015 vom Kreistag verabschiedet worden, eine Teilfortschreibung dazu im Dezember 2021. Die Notwendigkeit der Teilfortschreibung ergab sich aus der gesetzlichen Anforderung hinsichtlich der Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 01. Januar 2022 nach § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)[2] (siehe auch Kapitel 4.1.3 und Kapitel 4.1.7), der durch eine detaillierte Darstellung der Thematik im Planwerk entsprochen werden musste. Hierfür war u. a. eine Erhebung der Bushaltestellen im Landkreis nach ihrem barrierefreien Ausbauzustand bzw. Planungsstand notwendig (siehe Anlage 4.1).

Die nun vorliegende Gesamtfortschreibung hat primär das Ziel, die ab dem zweiten Halbjahr des Jahres 2023 einzuleitenden wettbewerblichen Vergabeverfahren für den Busverkehr im Landkreis Göppingen zu flankieren. Als Basis der wettbewerblichen Vergabe der Verkehrsleistungen sind die zu erbringenden Leistungen vorab im NVP des Landkreises zu definieren (siehe Kapitel 6). Des Weiteren ist die am 02. August 2019 in Kraft getretene Richtlinie (EU) 2019/1161 („Clean Vehicle Directive“) für die im Linienbusverkehr eingesetzten Fahrzeuge (siehe Kapitel 4.1.4, Kapitel 4.1.7, Kapitel 6.3.2) zu berücksichtigen und in diesem Planwerk entsprechend aufzugreifen. Gleiches gilt für die neuen gesetzlichen Regelungen zu sog. Linienbedarfsverkehren (§ 44 PBefG) und die darauf aufbauenden Überlegungen des Landkreises.

1.2 Der rechtliche und organisatorische Rahmen

Nachfolgend werden die wesentlichen gesetzlichen Bestimmungen, die den NVP betreffen, im Gesamtzusammenhang aufgezeigt. Dabei wird sowohl auf die europäischen Richtlinien und Verordnungen als auch auf die Gesetze und die rechtlichen Vorgaben auf Bundes- und Länderebene eingegangen. Zudem erfolgt eine Darstellung des organisatorischen Rahmens. Beides zusammen bildet die Grundlage der vorliegenden Gesamtfortschreibung des NVPs Göppingen.

[2] Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 08. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822) geändert worden ist.

1.2.1 Der europäische Rechtsrahmen

Die EU-Verordnung Nr. 1370/2007

Am 03. Dezember 2007 wurde im EU-Amtsblatt die EU-Verordnung mit der Nr. 1370/2007 veröffentlicht. Sie ersetzte die bisher für die Erbringung von Verkehrsleistungen im ÖPNV maßgebenden Verordnungen Nr. 1191/69[3] und Nr. 1893/91 und trat am 03. Dezember 2009 in Kraft. Innerhalb dieser Frist waren die EU-Mitgliedstaaten gehalten, ihre nationale Gesetzgebung dem veränderten EU-Recht anzupassen. Das deutsche Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wurde daraufhin überarbeitet und gilt in seiner hinsichtlich dieser Thematik novellierten Form seit dem 01. Januar 2013. Eine weitere signifikante Änderung des PBefG erfolgte im Jahr 2021[4].

Die aktuelle EU-Verordnung betrifft vor allem Verkehrsangebote, für die eine Kostendeckung nur mit öffentlichen Zuschüssen herzustellen ist. Hier sollen die Regularien ermöglichen, dass ein attraktiveres und innovativeres Dienstleistungsangebot mit den geringstmöglichen Kosten für die öffentlichen Haushalte realisiert werden kann. Die Verordnung geht deshalb bei einer wettbewerblichen Vergabe der Verkehrsleistungen von der Anwendung eines Wettbewerbs-verfahrens als Regelfall aus. Sie hält aber auch die Eigenproduktion von Verkehrsleistungen durch ein öffentliches Unternehmen offen (Inhouse Vergabe). Unterhalb bestimmter Wertgrenzen wird zudem die Direktvergabe von Verkehrsleistungen an private Unternehmen (kleine sowie mittlere Unternehmen, im Folgenden KMU) zugelassen.

Ein wesentliches Entscheidungskriterium für die Art des Vergabeverfahrens ist die Kostendeckung der Verkehrsangebote durch Fahrgeldeinnahmen und Fahrgeldersatzleistungen. Hier eröffnet die Verordnung dem Aufgabenträger mit dem Instrument einer Allgemeinen Vorschrift die Möglichkeit, Fahrgeldersatzleistungen nach allgemeinen Regeln zu gewähren. Der deutsche Gesetzgeber war bemüht, die in der EU-Verordnung verankerte Flexibilität der Vergabeverfahren nicht

[3] Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffverkehrs, ABl. L 156 vom 28. Juni 1969, zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 1893/91, ABl. L 169 vom 29. Juni 1991.
[4] Zum 05. März 2021 erfolgte im Bundestag der Beschluss einer weiteren Novellierung des PBefG. Diese beinhaltet u. a. Festlegungen zu bedarfsgesteuerten Ride-Pooling-Angeboten (siehe Kapitel 11.1.2, Kapitel 11.6).

einzuschränken. Es gelten deshalb auch unter Berücksichtigung der bundesdeutschen Rechtslage folgende Vergabeoptionen:

- Beim Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sieht die Verordnung die Möglichkeit der Direktvergabe vor, wenn dies nach nationalem Recht nicht untersagt ist. Auf der Basis einer engen Auslegung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) hat der Bundesgerichtshof am 08. Februar 2011 diese Vergabevariante jedoch für unzulässig erklärt. Mit der Neufassung dieses Gesetzes zum 26. Juni 2013 durch den Bundesgesetzgeber wurde die Bundesregierung ermächtigt, u. a. für den Bereich Verkehr wieder Sonderregelungen zuzulassen.
- Wird ein Verkehrsangebot überwiegend aus Zuschüssen finanziert und trägt der Betreiber somit kein wesentliches Marktrisiko, liegt ein Beschaffungsauftrag im Sinne des europäischen (Richtlinien 2014/24/EU[5] und 2014/25/EU[6]) und des deutschen Vergaberechts, betroffen hier insbesondere das GWB, die UVgO[7] sowie – auf Landesebene – die VwV Beschaffung[8], vor. Die Schwellenwerte und Ausnahmebestimmungen der Verordnung sind dann nicht anzuwenden. Vielmehr gilt die grundsätzliche Pflicht zur Ausschreibung der Verkehrsleistungen, sofern keine Ausnahmesituation vorliegt (z. B. Vergabe an einen internen Betreiber) oder die Schwellenwerte (214.000 €[9]) des nationalen Vergaberechts unterschritten werden.
- Sofern bei einem Verkehrsangebot, die zu erwirtschaftenden Fahrgeldeinnahmen und Fahrgeldersatzleistungen mehr als 50 % der Gesamtkosten betragen, hat der öffentliche Auftrag den Charakter einer Dienstleistungskonzession im europäischen Sinne. In diesem Fall greift das allgemeine Vergaberecht nicht, sondern es finden die Wettbewerbsregeln der EU-Verordnung und deren Schwellenwerte Anwendung. Unterhalb der Schwellenwerte ist dann eine Direktvergabe von Verkehrsverträgen an KMU möglich. Die Schwellenwerte liegen

[5] Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die öffentliche Auftragsvergabe und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/18/EG; ABl. L 94 vom 28. März 2014, S. 65–242.
[6] Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/17/EG; ABl. L 94 vom 28. März 2014, S. 243–374.
[7] Verfahrensordnung für die Vergabe öffentlicher Liefer- und Dienstleistungsaufträge unterhalb der EU-Schwellenwerte (Unterschwellenvergabeordnung – UVgO) vom 02. Februar 2017
[8] Verwaltungsvorschrift der Landesregierung (Baden-Württemberg) über die Vergabe öffentlicher Aufträge (VwV Beschaffung) vom 24. Juli 2018, - Az.: 64-0230.0/160 - Geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 05. Juni 2019 (GABl. 2019, S. 217)
[9] Die Schwellenwerte, die seit dem 01. Januar 2020 gültig sind, wurden von der EU-Kommission für die Jahre 2020/2021 festgelegt.

derzeit bei einem Vertragswert von 1 Mio. € oder einer Verkehrsleistung von bis zu 300.000 km pro Jahr. Bei Unternehmen, die über nicht mehr als 23 Fahrzeuge verfügen, verdoppeln sich diese Werte. Werden die Schwellenwerte überschritten, ist ein wettbewerbliches Vergabeverfahren durchzuführen.

Um die Vergabeoptionen der EU-Verordnung für möglichst viele Verkehrsleistungen nutzen zu können, wurde für das Verbundgebiet des VVS eine Allgemeine Vorschrift zum Ausgleich tarifbedingter Lasten erlassen. Sie gilt für den Straßenpersonenverkehr in der Aufgabenträgerschaft der Verbundlandkreise und des Verbands Region Stuttgart (VRS). Mit dem Beschluss der „Allgemeinen Vorschrift über die Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen in der Verbundstufe II des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart“ im Jahr 2016 wurde diese durch den VRS zum 01. Januar 2017 umgesetzt. Den Verkehrsunternehmen können auf diesem Wege Mindereinnahmen ausgeglichen werden, die ihnen aufgrund der verpflichtenden Anwendung des VVS-Tarifs entstehen.

Berücksichtigung von Belangen des Umwelt- und des Klimaschutzes

Um den Stellenwert des Umweltschutzes bei staatlichen Planungen zu erhöhen, hat die Europäische Union im Jahr 2001 die Richtlinie 2001/42/EG[10] vorgelegt. Danach sind Pläne und Programme, die auf Grundlage von Rechts- oder Verwaltungsvorschriften erstellt werden müssen und die von einer Behörde oder einem Parlament angenommen werden, auf ihre Umweltauswirkungen hin zu überprüfen. Dies gilt insbesondere für Pläne im Bereich Verkehr. Ausgenommen hiervon sind lediglich Planungen für die Nutzung kleinerer Gebiete auf lokaler Ebene sowie geringfügige Änderungen bestehender Planwerke.

Der Bundesgesetzgeber hat die Vorgaben der EU-Richtlinie mit dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)[11] in die nationale Gesetzgebung übernommen. Das im Jahr 2014 verabschiedete Umweltverwaltungsgesetz (UVwG)[12] präzisiert die EU-Richtlinie und das Bundesgesetz auf Landesebene. Darin wird explizit festgelegt,

[10] Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001, ABl. L 197 vom 21. Juli 2001
[11] Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 540), das durch Artikel 14 des Gesetzes vom 10. September 2021 (BGBl. I S. 4147) geändert worden ist
[12] Umweltverwaltungsgesetz (UVwG) des Landes Baden-Württemberg: Gesetz zur Vereinheitlichung des Umweltverwaltungsrechts und zur Stärkung der Bürger- und Öffentlichkeitsbeteiligung im Umweltbereich vom 25. November 2014; GBl. Nr.21 vom 28. November 2014, Seite 592

dass Nahverkehrspläne gemäß § 11 ÖPNVG einer Strategischen Umweltprüfung zu unterziehen und demnach darin enthaltene Maßnahmenvorschläge auf ihre Umweltauswirkungen hin zu beurteilen sind. Der vorliegende NVP trägt dem Rechnung (siehe Anhang „Prüfung der Umweltauswirkungen“).

Zur Einhaltung internationaler Verpflichtungen wird auf Ebene der Europäischen Union eine Klimaneutralität bis zum Jahr 2050 angestrebt. In einem Zwischenschritt sollen dabei die Treibhausgasemissionen bis 2030 um 55 % gegenüber dem Stand des Jahres 1990 abgesenkt
werden. Der Bundesgesetzgeber hat diese Zielsetzungen im nationalen Klimaschutzgesetz sogar noch etwas verschärft: hier wird auf Bundesebene eine ausgeglichene Bilanz zwischen Ausstoß und Bindung von Treibhausgasen bereits für 2045 und für das Jahr 2030 eine
Reduktion gegenüber 1990 um 65 % vorgegeben. Vom Verkehrssektor wird hierbei bis 2030 eine Emissionsminderung um deutlich über 40 % erwartet. Noch ehrgeiziger sind die Ziele des Landes Baden-Württemberg: die Reduktion des Ausstoßes von Treibhausgasen soll 2030 – gemessen an 1990 – 65 % möglichst übersteigen, die Netto-Treibhausgasneutralität bereits 2040 erreicht werden.

Es ist nicht zu erwarten, dass diese CO_2-Reduktionsziele allein durch technische Entwicklungen in den Bereichen Energiegewinnung und Antriebstechnik erreicht werden können. Hierfür werden auch eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens und der Verkehrsmittelwahl notwendig sein. Bei dieser sog. Verkehrswende wird dem öffentlichen Verkehr, neben den anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes, eine steigende Bedeutung zukommen. Mit der Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Göppingen ist hierzu ein angemessener Beitrag zu leisten.

1.2.2 Das Bundesrecht

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) *[siehe auch Kapitel 1.2]*

Mit dem PBefG wird der Ordnungsrahmen für den straßengebundenen ÖPNV festgelegt. Damit gilt es für den Linienverkehr mit Bussen, Straßen-, Stadt- und U-Bahnen. Das PBefG ist spezielles Gewerberecht und regelt die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum ÖPNV-Markt, die Bedingungen, unter denen sie dort tätig

sein dürfen, sowie die Pflichten, die sich aus dem Anbieten von Verkehrsleistungen ergeben. Auch spricht das PBefG dem NVP die Funktion zu, den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV zu bilden und zu bestimmen. Das Aufstellungsverfahren für den NVP legen die Länder fest. Die Genehmigungsbehörden haben die von den Aufgabenträgern beschlossenen NVPs bei der Erteilung von Linienverkehrsgenehmigungen nach dem PBefG zu berücksichtigen und können die Erteilung einer solchen Genehmigung versagen, wenn der Verkehr nicht im Einklang mit einem NVP steht. Bei Vorliegen konkurrierender Genehmigungsanträge sind insbesondere die NVP-Vorgaben abwägungsrelevant.

Aufgrund der EU-Verordnung Nr. 1370/2007 vom 03. Dezember 2007 wurde das PBefG novelliert. Das geänderte Gesetz trat am 01. Januar 2013 in Kraft. Mit der PBefG-Novelle wurden die Anforderungen des Bundesgesetzgebers an die Nahverkehrspläne deutlich ausgeweitet. Nunmehr erwartet das PBefG, dass der Aufgabenträger im NVP den Umfang und die Qualität des Verkehrsangebots, die Anforderungen an die Umweltqualität des Angebots sowie die Vorgaben zur verkehrsmittelübergreifenden Integration definiert. Auch der Aspekt der Barrierefreiheit wurde nochmals gestärkt: Zielvorgabe ist, bis zum 01. Januar 2022 im ÖPNV eine vollständige Barrierefreiheit herzustellen. Eventuelle Ausnahmen von dieser Verpflichtung müssen im NVP konkret definiert und begründet werden.

Zum 05. März 2021 wurde durch den Bundestag eine weitere Änderung des PBefG beschlossen. Wesentliche Zielsetzung hierbei ist die verbesserte Einordnung und Abgrenzung von bedarfsgesteuerten Ride-Pooling-Angeboten.

Bei der Aufstellung des NVPs sind die betroffenen Verkehrsunternehmen frühzeitig zu beteiligen (§ 12 Abs. 1 ÖPNVG-BW).

Bündelung von Buslinien (§ 9 Abs. 2 PBefG)

Im Hinblick auf das vorgeschriebene wettbewerbliche Verfahren bei der Vergabe von Verkehrsleistungen wurde das Busliniennetz im Landkreis in betrieblich zusammenhängende Teilnetze gegliedert (siehe Kapitel 6.4 und Kapitel 7). Die Zusammenfassung mehrerer Linien gewährleistet ausreichende Spielräume für die Aktivierung von Synergien im Rahmen der Betriebsabwicklung. Gleichzeitig werden

gute Voraussetzungen für eine verkehrliche Abstimmung der Linienverkehre untereinander geschaffen. Aufgrund der Neuorganisation der einzelnen Linien in Linienbündel können die Vergabezeitpunkte einzelner Linien von den Harmonisierungszeitpunkten der Linienbündel abweichen. Die Laufzeiten der Linienverkehrsgenehmigungen werden zur zweiten Vergaberunde der neu geschaffenen Linienbündel harmonisiert.

Zur Wahrung der Wettbewerbschancen für mittelständische Unternehmen war der Landkreis Göppingen bestrebt, die Größe der Linienbündel auf die Leistungsfähigkeit der möglichen Betreiber abzustellen. Außerdem wurden in den einzelnen Linienbündeln wirtschaftlich stärkere und schwächere Linien zusammengefasst.

Im Zuge dieser Gesamtfortschreibung des NVPs für den Landkreis Göppingen wurde das bestehende Bündelungskonzept evaluiert und modifiziert (siehe Kapitel 4.3).

Das Bundesbehindertengleichstellungsgesetz (BGG)

Im Jahr 2002 ist das Bundesbehindertengleichstellungsgesetz in Kraft getreten. Das Gesetz fordert in den Bereichen Bau und Verkehr, „sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr […] nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten“ (§ 8 Abs. 5 BGG[13]).

1.2.3 Das Landesrecht

Das ÖPNV-Gesetz des Landes Baden-Württemberg (ÖPNVG) *[siehe auch Kapitel 1.2]*

Der Landtag von Baden-Württemberg hat am 23. Mai 1995 das Gesetz zur Umsetzung der Bahnstrukturreform und zur Gestaltung des ÖPNVs in Baden-Württemberg als Artikelgesetz beschlossen. Artikel 1 enthält das Gesetz über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNVs (ÖPNVG), das zuletzt im November 2020 novelliert worden ist.

[13] Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG); Behindertengleichstellungsgesetz vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 10. Juli 2018 (BGBl. I S. 1117) geändert worden ist

Das ÖPNVG bestimmt die Landkreise bzw. kreisfreien Städte als Aufgabenträger des nicht schienengebundenen Nahverkehrs (§ 6 Abs. 1 und 2 ÖPNVG). Die Befugnis der Gemeinden, Verkehrsleistungen im ÖPNV finanziell zu fördern oder durch eigene Unternehmen zu erbringen, bleibt unberührt. Dadurch ist ein direktes Engagement von Kommunen im ÖPNV weiterhin möglich.

Der NVP hat nach § 11 Abs. 3 ÖPNVG mindestens zu enthalten:

- eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Einrichtungen und Strukturen sowie der Bedienung im ÖPNV und dessen Verknüpfung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes;
- eine Bewertung der Bestandsaufnahme (Verkehrsanalyse Modal Split);
- eine Abschätzung des im Planungszeitraum zu erwartenden Verkehrsaufkommens im Motorisierten Individualverkehr (MIV) und im ÖPNV (Verkehrsprognose);
- Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNVs sowie dessen Verknüpfung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes;
- Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Verwirklichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit im ÖPNV.

Darüber hinaus sollen eventuell geplante Investitionen für den ÖPNV mit ihren Kosten und deren Finanzierung dargestellt werden.

Der NVP soll nach § 11 Abs. 5 ÖPNVG durch einen Nahverkehrsentwicklungsplan ergänzt werden, der Aussagen zur angestrebten Entwicklung der Verkehrssituation über den Zeitraum des NVPs hinaus aufzeigt und angestrebte Angebotsverbesserungen darstellt. Da jedoch im vorliegenden NVP auch Maßnahmen betrachtet werden, die über den Planungszeitraum von fünf Jahren hinausreichen, hält der Landkreis Göppingen die Erstellung eines Nahverkehrsentwicklungsplans für entbehrlich.

Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg (KSG)

In dem 2013 verabschiedeten und seither mehrfach angepassten Klimaschutzgesetz (KSG)[14] hat das Land Baden-Württemberg seine Klimaschutzziele formuliert. Das Gesetz enthält auch Vorgaben, die das Erreichen der Zielsetzungen unterstützen sollen. So wird im Bereich Verkehr das Instrument des Klimamobilitätsplans eingeführt, dessen sich Gemeinden und Gemeindeverbände bedienen können. In diesen Planwerken werden auf kommunaler Ebene für alle Verkehrsarten solche Maßnahmen gebündelt, die zu einer dauerhaften Reduktion von Treibhausgasemissionen führen. Soweit die Maßnahmen die Zuständigkeit übergeordneter Aufgabenträger berühren, ist hierfür das Einvernehmen herzustellen. Es wird zudem empfohlen, Maßnahmen im Bereich des ÖPNV auch über den NVP des Landkreises abzusichern.

Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (L-BGG)

Das im Jahr 2014 beschlossene baden-württembergische Landesgesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (L-BGG)[15] setzt die Forderungen des Bundesgesetzes (BGG) im Zuständigkeitsbereich des Landes um (zum Thema Barrierefreiheit siehe Kapitel 4.1.3).

1.2.4 Der organisatorische Rahmen

Aufgabenträger in der Region Stuttgart

Die Zuständigkeiten für den ÖPNV sind in der Region Stuttgart auf unterschiedliche Aufgabenträger verteilt:

Für den Regionalzugverkehr (SPNV) ist das Land Baden-Württemberg Aufgabenträger. Ausgenommen davon sind der „regional bedeutsame Schienenpersonennahverkehr mit Ziel und Quelle in der Region Stuttgart“, für die der Verband Region Stuttgart (VRS) die Aufgabenträgerschaft zugewiesen bekommen hat. Hierbei handelt es sich um das gesamte Netz der S-Bahn Stuttgart sowie die Bahnlinien RB11 und RB64. Für Bahnstrecken außerhalb des Netzes der Deutschen Bahn AG, die zudem nicht regional bedeutsam sind, sowie insbesondere für die

[14] Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg (KSG) vom 23. Juli 2013, zuletzt geändert am 06. Oktober 2021
[15] Landes-Behindertengleichstellungsgesetz (L-BGG) vom 17. Dezember 2014

Verkehrsangebote auf der Basis des PBefG (U-Bahn-, Stadtbahn-, Straßenbahn- und Buslinien) nehmen die Landkreise bzw. die Landeshauptstadt Stuttgart die Aufgabenträgerschaft in unterschiedlicher Form wahr. Ausgenommen auf der Ebene der PBefG-Verkehre sind die Expressbuslinienverkehre nach § 4 Abs. 1 des Gesetzes über die Errichtung des Verbands Region Stuttgart (GVRS)[16], mit denen der VRS das Netz des regional bedeutsamen Schienenverkehrs ergänzen kann.

Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft des Landkreises

Der Landkreis Göppingen ist gemäß § 6 Abs. 1 ÖPNVG Aufgabenträger für die Buslinien im Kreisgebiet – soweit es sich nicht um Expressbuslinien des VRS (z. B. Buslinie X93) handelt – und stellt in diesem Aufgabenbereich eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV sicher.

Aufstellung des Nahverkehrsplans

Für Schienenverkehre in der Aufgabenträgerschaft des Landes oder des VRS ist die Aufstellung eines NVPs nicht erforderlich. In der Region Stuttgart werden ausschließlich Nahverkehrspläne für den ÖPNV in der Landeshauptstadt Stuttgart sowie in den Landkreisen Böblingen, Esslingen, Göppingen, Ludwigsburg und im Rems-Murr-Kreis erstellt. Die Bearbeitung der Entwürfe der Nahverkehrspläne für die Aufgabenträger im Gebiet des VVS wird im Auftrag der Landkreise bzw. der Landeshauptstadt satzungsgemäß von der Verbundgesellschaft (VVS GmbH) durchgeführt.

Zur laufenden Begleitung und Steuerung der Arbeiten besteht beim VVS die Arbeitsgruppe NVP. In ihr sind die Aufgabenträger vertreten, um die Vorgaben für die einzelnen Arbeitsphasen und die NVP-Inhalte abzustimmen. Wegen der engen Wechselbeziehungen als Träger der Regionalverkehrsplanung sowie als Aufgabenträger für die S-Bahn Stuttgart ist auch der VRS Mitglied der Arbeitsgruppe.

Damit wird die vom Gesetzgeber vorgeschriebene Beteiligung des Trägers der Regionalplanung sowie die notwendige Abstimmung mit Aufgabenträgern innerhalb

[16] Gesetz über die Errichtung des Verbands Region Stuttgart (GVRS) vom 07. Februar 1994; letzte berücksichtigte Änderung: §§ 3 und 22 geändert durch Artikel 9 des Gesetzes vom 17. Dezember 2020 (GBl. S. 1233, 1250)

von Verkehrskooperationen bereits in der Phase der Abstimmung von Grundlagen und Vorgehensweise sichergestellt.

1.3 Übergreifende Zielvorstellungen zur Verkehrsentwicklung

1.3.1 Der Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg

Die übergeordneten Zielvorstellungen des Landes Baden-Württemberg zur Verkehrsentwicklung sind u. a. in dem am 14. Dezember 2010 vom Ministerrat beschlossenen Generalverkehrsplan 2010 (GVP) formuliert.

Der GVP versteht sich als ein integratives Verkehrskonzept, das nicht nur die Leitlinien der Verkehrspolitik der Landesregierung von Baden-Württemberg darstellt, sondern auch die Maßnahmen auf den anderen Entscheidungsebenen (v. a. Regionalverbände, Landkreise und Gemeinden) einbezieht. Wesentliche Ansätze sind die effizientere Nutzung der Verkehrsmittel, die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr, der weitere Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und der bewusstere Umgang mit der Mobilität. Mit den im GVP beschriebenen Strategien und Konzepten soll das Ziel einer dauerhaft umweltverträglichen Mobilität auf absehbare Zeit erreicht werden (Motto des GVP: „Nachhaltige Verkehrspolitik – Mobilität sichern“). Das Land verfolgt in seiner Verkehrspolitik fünf grundsätzliche Ziele, die die unterschiedlichen und oftmals gegensätzlichen Interessen der Gesellschaft, der Wirtschaft, des Umweltschutzes und der Raumordnung zum Verkehr berücksichtigen:

- Langfristige Sicherung der Mobilität der Menschen und des freien Austauschs von Gütern,
- Bewahrung der Lebensqualität durch räumlich ausgewogene, soziale, wirtschaftliche und umweltgerechte Bedingungen im Verkehr,
- ökonomisch effiziente und ökologisch verträgliche Verkehrsabwicklungen zur Sicherung des Standortes Baden-Württemberg,
- Verminderung der Umweltbelastungen durch den Verkehr und
- Verminderung der Verkehrsgefahren für den Menschen.

Nach den Vorstellungen des Landes soll der ÖPNV im gesamten Landesgebiet im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrssystems als eine vollwertige Alternative

zum MIV zur Verfügung stehen. Er soll dazu beitragen, dass die Mobilität der Bevölkerung gewährleistet, die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Baden-Württemberg gesichert und verbessert, sowie den Belangen des Umweltschutzes, der Energieeinsparung und der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs Rechnung getragen wird. Jedes Verkehrsmittel im ÖPNV soll im Rahmen seiner besonderen Vorteile eingesetzt werden.

Das Eisenbahnnetz soll für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte verkehrliche Erschließung erhalten und ausgebaut werden. Ferner ist anzustreben, dass auf diesem Netz ein attraktives und nach Möglichkeit vertaktetes Angebot im SPNV zur Verfügung steht. Bei der Erfüllung von Aufgaben zur Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft für den SPNV bedient sich das Land der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW). Bei der Erarbeitung des NVPs erfolgt eine Abstimmung mit deren Zielvorstellungen.

1.3.2 ÖPNV-Strategie 2030 für Baden-Württemberg

Der Generalverkehrsplan Baden-Württemberg aus 2010 kann die in jüngster Zeit deutlich verschärften Zielsetzungen zum Klimaschutz noch nicht berücksichtigen. 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 2030 erarbeitet. Zentrales Ziel dieser Strategie ist die Verdoppelung der Nachfrage im öffentlichen Nahverkehr zwischen 2010 und 2030, die sich aus dem im Jahr 2017 erarbeiteten Klimaschutzszenario 2030 ableitet. Um dieses Ziel zu erreichen, sind zahlreiche Maßnahmen in zehn Handlungsfeldern vorgesehen. Der Landkreis Göppingen wird sich bei der Weiterentwicklung des Nahverkehrsangebots im Kreis auch an diesen Ansätzen orientieren.

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.

1.3.3 Der Regionalverkehrsplan der Region Stuttgart

Die Aufstellung des Regionalverkehrsplans (RVP) obliegt gemäß § 3 Abs. 1 des Gesetzes über die Errichtung des Verbands Region Stuttgart (GVRS) dem Verband Region Stuttgart. Der RVP stellt dort neben dem Regionalplan und dem Landschaftsrahmenplan ein weiteres Instrument der regionalen Raumordnung dar. Er baut auf dem GVP des Landes auf und enthält für die Region Stuttgart, auf der Basis umfangreicher Voruntersuchungen, Ziele für die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur. Auch der Rahmen für den Ausbau der Verkehrsangebote, die in der unmittelbaren Zuständigkeit des Verbands Region Stuttgart liegen (S-Bahn, regionale Expressbusse), wird hier abgesteckt. Ergänzend beschäftigt sich das Planwerk mit organisatorischen, ordnungs- und preispolitischen Konzepten zur Verkehrsbewältigung und deren Wirkungen. Gemäß § 11 Abs. 2 ÖPNVG ist die regionale Verkehrsplanung bei der Bearbeitung der Nahverkehrspläne in der Region zu beachten.

Bezüglich des öffentlichen Nahverkehrs enthält der Regionalverkehrsplan (siehe RVP: Kapitel 4.1.6) Zielwerte für eine Mindest-Bedienungsqualität, wobei er sich an die Systematik der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)[17] anlehnt. Diese bauen analog zum NVP-Ansatz auf dem System der zentralen Orte auf. Zudem fließen die auch für den NVP herangezogenen Empfehlungen des VDV (siehe Kapitel 4.2.1) hier mit ein. Die RVP-Orientierungswerte ähneln daher stark den kreiseigenen Mindestvorgaben.

Der aktuell gültige RVP wurde am 18. Juli 2018 von der Regionalversammlung verabschiedet. Aufgrund der dynamischen Fortentwicklung von Klimaschutzzielen durch Bund und Land sowie vielfältig veränderter Randbedingungen für den Sektor Verkehr ist im Jahr 2022 bereits eine weitere Aktualisierung eingeleitet worden. Diese soll in zwei Schritten erfolgen:

- Bis Anfang 2023 wird der RVP hinsichtlich des aktuellen Standes der Gesetzgebung und der zwischenzeitlich umgesetzten Infrastruktur- und Angebotsmaßnahmen angepasst werden.

[17] Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN), zuletzt aktualisiert 2008, FGSV-Verlag

- Die zweite, umfassendere Überarbeitung geht von einer Aktualisierung des regionalen Verkehrsmodells im Vorfeld aus, mit dessen Hilfe dann die bisher vorgesehenen Infrastrukturmaßnahmen hinsichtlich der Priorisierung überprüft und durch ggf. neue Projekte ergänzt werden können. Ein neu aufgebautes Verkehrsmodell wird allerdings nicht vor 2024 zur Verfügung stehen.

1.3.4 Bisherige Nahverkehrspläne

Der erste NVP des Landkreises Göppingen stammt aus dem Jahr 1999. Grundlage für die vorliegende Gesamtfortschreibung sind der im Jahr 2015 vom Kreistag verabschiedete NVP des Landkreises und die Teilfortschreibung mit Kreistagsbeschluss vom 15. Dezember 2021. Die Schwerpunkte der Teilfortschreibung waren unter anderem die bis zum 01. Januar 2022 herzustellende Barrierefreiheit im ÖPNV sowie grundlegende Anforderungen und Zielsetzungen des seit dem 01. Januar 2021 im gesamten Landkreis geltenden VVS-Tarifs.

1.3.5 Luftreinhalte- und Aktionspläne im Regierungsbezirk Stuttgart

In verschiedenen Städten und Gemeinden in der Region Stuttgart werden die Grenzwerte für verschiedene Luftschadstoffe gemäß des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG)[18] in unzulässiger Weise überschritten. Das Regierungspräsidium Stuttgart hat deshalb – beginnend im Jahr 2005 – für mehrere Kommunen innerhalb des Regierungsbezirks Luftreinhalte- und Aktionspläne vorgelegt, die eine Verminderung der Schadstoffbelastung zum Ziel haben. Die Pläne werden nach ca. fünf Jahren jeweils fortgeschrieben.

Ein Teil der vorgeschlagenen Maßnahmen zur Luftreinhaltung betrifft in der Regel auch den öffentlichen Nahverkehr bezüglich des Verkehrsangebots, der Beförderungstarife oder der Fahrzeuge. Diese Maßnahmen sind von den jeweils zuständigen Stellen unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit umzusetzen.

Im Landkreis Göppingen bestehen derzeit keine aktiven Luftreinhaltepläne. Vom Luftreinhalteplan „Schwäbisch Gmünd“ im benachbarten Ostalbkreis und der darin

[18] Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I, S. 123), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 1 des Gesetzes vom 09. Dezember 2020 (BGBl. I S. 2873) geändert worden ist.

definierten Umweltzone im Stadtgebiet ist der Landkreis lediglich bei einer kreisüberschreitenden Buslinie betroffen. Die hier geforderten Schadstoffgrenzwerte zählen inzwischen aber auch bei Linienbussen zum Stand der Technik.

2. Struktur des Untersuchungsraums

Die generellen Zielsetzungen, die Bewertung des Nahverkehrsangebots sowie die Maßnahmen für den Erhalt, den Ausbau und die Verbesserung des ÖPNV-Angebots bedürfen einer Datengrundlage. Diese soll u. a. im folgenden Kapitel geschaffen werden, das sowohl die Raum- als auch die Netz- und Angebotsstruktur sowie das Leistungsangebot im Landkreis Göppingen thematisiert. Dabei sollen grundlegende Informationen zum Landkreis Göppingen – insbesondere den ÖPNV betreffend – vermittelt werden.

2.1 Raumstrukturelle Grundlagen

Das Verkehrsaufkommen und raumstrukturelle Gegebenheiten, so z. B. die Verteilung von Arbeitsplätzen, Wohn- und Schulstandorten, stehen in einer engen Wechselbeziehung zueinander. Daher werden in diesem Kapitel die verkehrlich bedeutsamen strukturellen Kenngrößen zusammengestellt. Zunächst erfolgt jedoch eine Darstellung der landes- und regionalplanerischen Vorgaben für den Landkreis Göppingen auf der Grundlage des Landesentwicklungs- bzw. des Regionalplans.

2.1.1 Vorgaben von Landes- und Regionalplanung

Der Landkreis Göppingen befindet sich im Südosten der Region Stuttgart. Hauptsitz der Kreisverwaltung ist die Stadt Göppingen, die, wie die Stadt Geislingen/Steige, als Mittelzentrum ausgewiesen ist.

Im Landesentwicklungsplan wurden für das Land Baden-Württemberg Entwicklungsachsen festgelegt (siehe Anlage 2.1). Von diesen verläuft die folgende durch den Landkreis Göppingen:

- [Stuttgart][19] – Göppingen – Geislingen/Steige – [Ulm],

Die dargestellte Achse verläuft entlang wichtiger Verkehrsinfrastruktur (Straße, Schiene).

[19] Orte bzw. Kommunen, die sich außerhalb des Landkreises Göppingen befinden, werden in eckigen Klammern dargestellt.

Im Landesentwicklungsplan 2002 wurden sämtliche Kommunen einer von drei Raumkategorien zugeordnet. Dabei wird unterschieden zwischen

- „Verdichtungsraum“ (Kategorie 1),
- „Randzone um den Verdichtungsraum“ (Kategorie 2) sowie
- „Ländlicher Raum“ (Kategorie 3).

Alle Städte und Gemeinden im Mittelbereich Göppingen entlang der Landesentwicklungsachse gelten als „Verdichtungsraum“. Die Kommunen südlich und nördlich dieser Achse zählen zur „Randzone des Verdichtungsraumes“. Lauterstein ist die einzige Gemeinde im Mittelbereich Göppingen, die dem „Ländlichen Raum“ zugeordnet ist.

Kuchen und Geislingen/Steige zählen im Mittelbereich Geislingen zum „Verdichtungsraum“, Bad Überkingen zur „Randzone um den Verdichtungsraum“. Alle anderen Kommunen südwestlich und nordöstlich davon sind der Kategorie „Ländlicher Raum“ zugeordnet.

2.1.2 Strukturelle Kenngrößen

Der Landkreis Göppingen umfasst ein Gebiet von 642 km², die Einwohnerzahl beträgt 259.253 (Stand September 2021). Hieraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von ca. 404 Einwohnern/km².

Von 2005 bis etwa Mitte der 2010-er-Jahre sank im Landkreis Göppingen die Bevölkerungszahl. Danach und bis zum Jahr 2021 zeichnet sich die Bevölkerungsentwicklung in nahezu allen Städten und Gemeinden durch einen kontinuierlichen, teils starken Anstieg aus.

In Teilen des Landkreises Göppingen liegen verdichtete Siedlungsstrukturen vor. Dies gilt besonders für die Achse [Stuttgart –] Göppingen – Geislingen/Steige [– Ulm], die im Verlauf des Filstales ein weitgehend zusammenhängendes Siedlungsband bildet.

Alle im Mittelbereich Göppingen im Filstal gelegenen Städte und Gemeinden zählen zu diesem Verdichtungsgebiet. Die Kommunen südlich und nördlich des Filstalverlaufs bilden die Randzone um diesen Verdichtungsraum.

Der Mittelbereich Geislingen ist hingegen durch den Aufstieg zur Schwäbischen Alb gekennzeichnet. Die meisten Kommunen – mit Ausnahme der ebenfalls im Filstal gelegenen Großen Kreisstadt Geislingen/Steige mit ihren Stadtteilen und die Gemeinde Kuchen, die zum verdichteten Bereich zählen, sowie Bad Überkingen (Randzone um den Verdichtungsraum) – sind ländlich geprägt.

Mit Blick auf das Verkehrsgeschehen ist auch die räumliche Verteilung der Beschäftigung von Bedeutung. Die Gesamtzahl der im Landkreis Göppingen sozialversicherungspflichtig beschäftigten Arbeitnehmer beträgt 88.342 (Stand: Juni 2021; Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Statistisches Landesamt Baden-Württemberg). Arbeitsplatzschwerpunkt ist mit Abstand die Stadt Göppingen, gefolgt von Geislingen/Steige und Eislingen/Fils (siehe Anlage 2.3). Die Beschäftigtenzahlen steigen seit dem Jahr 2005 kontinuierlich an. Insbesondere seit 2009 ist die Zunahme der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Landkreis Göppingen besonders ausgeprägt. Im Jahr 2021 stagniert die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Göppingen nahezu mit einem nur leicht zu verzeichnenden Aufwärtstrend.

Neben Beschäftigten sind Schüler und Auszubildende eine weitere wichtige Nachfragegruppe im ÖPNV. Von wie vielen Kindern bzw. Jugendlichen, die in den einzelnen Kommunen vorhandenen Schultypen besucht werden, zeigt Anlage 2.4. Bei den allgemeinbildenden Schulen weisen die Großen Kreisstädte und die bevölkerungsreichsten Kommunen (Göppingen, Geislingen/Steige, Eislingen/Fils, Ebersbach/Fils, Donzdorf, Uhingen, Süßen) die höchsten Werte auf. Dies lässt sich zum einen durch die Einwohnerzahlen begründen. Zum anderen befinden sich Schulen mit höherer Zentralität (Gymnasien) meist nur in den größeren Kommunen. Die berufsbildenden Schulen des Landkreises sind in Göppingen, Geislingen/Steige und Bad Überkingen verortet. Darüber hinaus sind Göppingen und Geislingen/Steige Hochschulstandorte mit ca. 1.300 bzw. 2.400 Studierenden vorhanden (Stand: Wintersemester 2020/2021).

Auch Menschen mit Behinderung und Mobilitätseinschränkungen sind bezüglich des Verkehrsgeschehens zu berücksichtigen. Im Landkreis Göppingen leben aktuell ca. 36.000 Menschen mit Behinderungen, die einen Schwerbehinderten-Ausweis mit den Merkzeichen „G“ (gehbehindert), „aG“ (außergewöhnlich gebehindert), „H“ (hilflos), „Gl“ (gehörlos) und „Bl“ (blind) besitzen. Ca. 52 % dieser Menschen mit Behinderungen sind als schwerbehindert (Grad der Behinderung > 50 %) eingestuft. Rund jede fünfte Person mit Wohnsitz im Landkreis Göppingen ist 65 Jahre und älter. Die Anzahl der hochaltrigen Menschen (ab 80 Jahren) hat in den letzten Jahren stark zugenommen.[20]

2.2 Netz- und Angebotsstrukturen

Die Verkehrsnachfrage, die zwischen Wohnort, Arbeits- und Ausbildungsstätte, Versorgungszentren, Freizeiteinrichtungen und Naherholungsgebieten besteht, erfordert eine abgestimmte und zusammenhängende Verkehrsplanung. Aus diesem Grund sind für die Bewältigung des Personenverkehrs Netz- und Angebotsstrukturen von zentraler Bedeutung. Im Folgenden werden die bestehenden Netzstrukturen für den MIV und den Radverkehr skizziert. Für den ÖPNV erfolgt eine Beschreibung der Netz- und Angebotsstrukturen im Schienen- und Busverkehr. Im Anschluss daran werden Verknüpfungen innerhalb des ÖPNV-Netzes und wesentliche Umsteigerelationen unter Darstellung des P+R- und B+R-Angebots als Bindeglied zwischen öffentlichem und individuellem Verkehr erläutert.

2.2.1 Straßennetz und Motorisierung

Im Regionalplan ist für die Region Stuttgart ein „Netz der regional bedeutsamen Straßen“ dargestellt. Dabei wird unterschieden in Straßen für den „großräumigen und überregionalen Verkehr“ und in Straßen des „regionalen Verkehrs“.

Straßen für den großräumigen und überregionalen Verkehr verbinden Oberzentren und Mittelzentren untereinander sowie Mittelzentren mit ihrem zugehörigen Oberzentrum und Verdichtungsräume mit Räumen der Naherholung im Verlauf einer Entwicklungsachse. Die Straßen des regionalen Verkehrs sorgen für eine Anbindung

[20] Quelle: Sozialbericht 2020 für den Landkreis Göppingen

von Verdichtungsräumen an (Nah-)Erholungsgebiete, an Straßen des überregionalen Verkehrs und an Mittelzentren.

Die Straßen für den großräumigen Verkehr im Landkreis Göppingen werden nachfolgend in Tabelle 2-1 dargestellt:

Tabelle 2-1: Straßen für den großräumigen Verkehr im Landkreis Göppingen

Bezeichnung	Streckenverlauf
A 8	[Karlsruhe – Pforzheim – Leonberg – Kirchheim/Teck –] Aichelberg – Gruibingen – Mühlhausen/Täle – Wiesensteig/Drackenstein – Hohenstadt [– Ulm – München]
B 10	[Stuttgart – Esslingen/Neckar – Plochingen –] Ebersbach/Fils – Uhingen – Göppingen
B 297	[Lorch –] Wäschenbeuren – Birenbach – Rechberghausen – Göppingen

In Tabelle 2-2 erfolgt eine Auflistung der Straßen für den überregionalen Verkehr:

Tabelle 2-2: Straßen für den überregionalen Verkehr im Landkreis Göppingen

Bezeichnung	Streckenverlauf
B 10	Göppingen – Eislingen/Fils – Salach – Süßen und Geislingen/Steige [– Ulm]
B 297	Göppingen – Uhingen – Albershausen – Schlierbach [– Kirchheim/Teck]
B 466	[Heidenheim –] Böhmenkirch – Lauterstein – Donzdorf – Süßen – Gingen/Fils – Kuchen – Geislingen/Steige – Bad Überkingen – Deggingen – Bad Ditzenbach – Mühlhausen/Täle
L 1221	Geislingen/Steige – Böhmenkirch [– Bartholomä]
L 1160	Lauterstein [– Schwäbisch Gmünd]
L 1214	Göppingen – Bad Boll – Zell/Aichelberg – Aichelberg

Die Straßen des regionalen Verkehrs sind in der Raumnutzungskarte des Regionalplans Stuttgart dargestellt. Alle regional bedeutsamen Straßen – die Straßen des großräumigen, des überregionalen sowie des regionalen Verkehrs – bilden „ein untrennbares Gesamtnetz“ (siehe Regionalplan Stuttgart, VRS 2009, S. 250). Sie erfahren ferner einen kontinuierlichen Bedeutungsgewinn, da die Motorisierung im Landkreis Göppingen in den letzten Jahren stetig gestiegen ist: Der Pkw-Bestand nimmt seit der Beschlussfassung des ersten NVPs im Jahr 1999 beständig zu – von 168.173 über 181.815 (Stand: 2014) auf etwa 205.385 Pkw (Stand: Januar 2021; Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Kraftfahrt-Bundesamt). Dabei handelt es sich im Zeitraum von 1999 bis 2021 um einen Anstieg von etwa 22 %.

2.2.2 Regional bedeutsames Radwegenetz/Fahrrad-Infrastruktur

Der Regionalverkehrsplan (RVP) von 2001 enthielt erstmalig ein regional bedeutsames Radwegenetz. Mit der Fortschreibung des RVP im Jahr 2018 wurde dieses aufgrund veränderter Randbedingungen und Planungsgrundlagen neu aufgesetzt.

Auf Grundlage der Fern- und Regionalfreizeitrouten im Rad- und Pedelec-Verkehr in der Region Stuttgart wurde ein Alltagsnetz entwickelt – der Methodik der Richtlinien für Integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen entsprechend. Analog zum regional bedeutsamen Straßennetz liegt hierbei der Fokus auf den Relationen zwischen den Ober-, Mittel-, Unter- und Kleinzentren, die jeweils in Verbindungsfunktionsstufen eingeordnet werden:

- Als Verbindungsfunktionsstufe 1 werden demnach „Großräumige Verbindungen“,
- als Verbindungsfunktionsstufe 2 „Überregionale Verbindungen“ und
- als Verbindungsfunktionsstufe 3 „Regionale Verbindungen“ definiert.

Daraus resultiert eine hierarchische Gliederung des Radnetzes, wodurch Netzelemente „ihrer Verbindungsbedeutung entsprechend dimensioniert und gestaltet werden“ können (siehe VRS 2018, Regionalverkehrsplan Stuttgart, S.117). Für die Entwicklung der Alltagsrouten wurden als Ziele sowohl Stadt- und Ortskerne als auch Bahnhöfe bzw. Schienenverkehrshaltestellen zur Förderung der Intermodalität herangezogen. Das Ziel war es, unter den Voraussetzungen einer geringen Umwegigkeit und wenigen Steigungen sowie eines geeigneten Fahrbahnbelags möglichst direkte und schnelle Verbindungen zu finden.

Als „großräumige Verbindung“ wird im Landkreis Göppingen die folgende Strecke eingeordnet:

- [Stuttgart – Esslingen/Neckar– Plochingen –] Ebersbach/Fils – Uhingen – Göppingen – Eislingen/Fils – Geislingen/Steige [– Amstetten – Ulm]

Nachfolgend werden darüber hinaus die „überregionalen Verbindungen“ dargestellt:

- Uhingen – Albershausen – Schlierbach [– Kirchheim/Teck]
- Ebersbach/Fils – Winterbach/Schorndorf

- [Reichenbach/Fils -] Ebersbach/Fils – Uhingen – Göppingen
- Ebersbach/Fils / Uhingen – Winterbach/Schorndorf
- Göppingen – Rechberghausen – Schorndorf
- Göppingen – Rechberghausen – Birenbach – Wäschenbeuren – Lorch
- Göppingen / Eislingen/Fils – Ottenbach – Lorch/Schwäbisch Gmünd
- [Kirchheim/Teck –] Zell/Aichelberg– Bad Boll – Dürnau – Eschenbach – Schlat – Süßen – Donzdorf – Lauterstein – Böhmenkirch [– Bartholomä/Söhnstetten]
- [Laichingen -] Hohenstadt – Drackenstein – Bad Ditzenbach – Deggingen – Bad Überkingen – Geisingen/Steige – Böhmenkirch [– Söhnstetten]
- [Kirchheim/Teck – Weilheim/Teck –] Gruibingen – Mühlhausen/Täle – Bad Ditzenbach – Filstal

Die Streckenverläufe des regional bedeutsamen Radwegenetzes sowie die „regionalen Verbindungen“ im Landkreis Göppingen können dem Regionalverkehrsplan der Region Stuttgart entnommen werden.

Der Landkreis Göppingen entwickelt zudem mittels der am 22. Juli 2011 vom Kreistag beschlossenen Radverkehrskonzeption das Radwegenetz des Landkreises kontinuierlich weiter. Jährlich stellt der Landkreis 100.000 € zur Verbesserung der Radwegeinfrastruktur zur Verfügung. Davon entfallen 50.000 € auf das Förderprogramm des Landkreises, das Maßnahmen zur Verbesserung der Radwegeinfrastruktur der Kommunen fördert. Zu den aktuellen Projekten hinsichtlich der Fahrrad-Infrastruktur gehört u.a. die Errichtung einer Radschnellverbindung (RS14) zwischen Süßen, Göppingen über die Kreisgrenze hinaus weiter nach Reichenbach/Fils und Esslingen/Neckar als Teilstück der o. g. großräumigen Radverkehrsachse. Der angestrebte hohe Ausbaustandard soll es Radfahrern ermöglichen, sich nahezu kreuzungsfrei durch das Fils- und Neckartal zu bewegen.

2.2.3 Netz- und Angebotsstruktur im ÖPNV

Kernelement des ÖPNV ist der „klassische“ Linienverkehr mit Bussen und Bahnen. Diese Verkehrsmittel werden jeweils entsprechend ihrer spezifischen Leistungsmerkmale eingesetzt und ergänzen sich zu einem integrierten Gesamtangebot. Dabei bedienen die Schienenverkehrsmittel die Relationen mit den stärksten Verkehrsnachfragen. Regionalzüge, S-Bahnen und Stadtbahnen bilden so

das Rückgrat der Verkehrsbedienung im Verkehrsverbund Stuttgart. Der Busverkehr fungiert als Zu- und Abbringer der Schienenverkehrsmittel. Zudem kommt ihm die Aufgabe der lokalen Erschließung zu. Dabei überlagern sich Erschließungsaufgaben auf kommunaler und überörtlicher Ebene. Entsprechend der vorhandenen Verkehrsbeziehungen und im Sinne einer verkehrlich und wirtschaftlich optimierten Angebotserstellung erfordert dies eine integrierte Netzgestaltung.

Ergänzend zum klassischen Linienverkehr kommen für die Bedienung schwacher Nachfragebereiche und -zeiten in geringem Umfang flexible Bedienungsformen zum Einsatz, so z. B. Rufbus, Bürgerbusse oder soziale Fahrdienste (z. B. das Dorfauto „ADELE“ in Adelberg oder der Fahrdienst „Rechi“ in Rechberghausen).

Im Landkreis Göppingen verkehren insgesamt zwei Regionalbahnlinien sowie 89 Buslinien[21]. Momentan gibt es im gesamten Landkreis elf Schienenhaltestellen und ca. 570 Bushaltestellen (Stand: Fahrplan 2022).

Das Busangebot im Landkreis Göppingen ist fahrzeugseitig barrierefrei. Die im Regelbetrieb eingesetzten Linienbusse sind Niederflurfahrzeuge oder Low-Entry-Busse.

Das Fahrplanangebot (Gesamtzahl der Fahrten aller Linien) im Bahn- und Busverkehr an den jeweiligen Wochentagen ist in Tabelle 2-3 dargestellt.

[21] Inklusive der Nachtbus- und Rufbuslinien im Landkreis Göppingen; die 25 Buslinien, die aktuell ausschließlich für den Schülerverkehr eingesetzt werden (sogenannte A-Linien [= Ausbildungs-Linien]), sind hierbei nicht berücksichtigt.

Tabelle 2-3: Gesamtzahl der täglichen Fahrten aller Verkehrslinien im Landkreis Göppingen (Fahrplan 2022)

Wochentag	Anzahl der Fahrten im Bahnverkehr	Anzahl der Fahrten im Busverkehr	Anzahl der Fahrten (Gesamt)
Montag – Donnerstag (Schule)	120	2.443	**2.563**
Montag – Donnerstag (Ferien)	120	2.001	**2.121**
Freitag (Schule)	128	2.445	**2.573**
Freitag (Ferien)	128	2.027	**2.155**
Samstag	118	1.330	**1.448**
Sonn- und Feiertage	109	976	**1.085**

Netz- und Angebotsstruktur im Bahnverkehr

Im Landkreis Göppingen verläuft eine zentrale zweigleisige Bahnstrecke. Diese wird im Personenverkehr von Zügen unterschiedlicher Zuggattungen (ICE, IC, MEX, RE) genutzt. Der Bahnverkehr im Landkreis Göppingen gliedert sich wie folgt:

- **Fernverkehr**

Der Bahnhof Göppingen wird aktuell von den **IC-Linien 32** und **60** bedient. Damit besteht dort je Richtung ungefähr alle 2 Stunden ein direkter Zugang zum Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn AG. In Tagesrandlage halten einzelne IC-Züge auch im Bahnhof Geislingen/Steige. Mit der vollen Inbetriebnahme des umgebauten Bahnknotens in Stuttgart ist allerdings von einem Wegfall dieser Bedienungen auszugehen und auch im Vorfeld der Inbetriebnahme ist bereits eine Reduzierung der Halte festzustellen. Die dadurch entstehenden Spielräume bei der Streckenbelegung sollen für eine fahrgastfreundlichere Entzerrung der Fahrplanlagen des Regionalzugverkehrs genutzt werden.

- **Regionalbahnen**

Im Landkreis Göppingen gibt es eine MEX- und eine RE-Linie. Entlang der Entwicklungsachse [Stuttgart – Plochingen –] Göppingen – Geislingen/Steige [– Ulm – Lindau] verkehren die von Go Ahead betriebene Metropolexpresslinie **MEX16** (nach Geislingen/Ulm) und die von der DB AG betriebenen Regionalexpresslinie **RE5** (nach

Ulm/Friedrichshafen). Im Landkreis befinden sich Stationen in den Gemeinden bzw. Städten Ebersbach/Fils, Uhingen, Göppingen-Faurndau, Göppingen, Eislingen/Fils, Salach, Süßen, Gingen/Fils, Kuchen, Geislingen/Steige-West und Geislingen/Steige. Auf dem Streckenabschnitt [Stuttgart – Esslingen/Neckar – Plochingen –] Göppingen – Geislingen/Steige verkehren von Montag bis Freitag von etwa 04:00 Uhr bis zum Betriebsende gegen 01:30 Uhr Züge der Regionalbahnlinie MEX16. Dieses Angebot wird auf dem Streckenabschnitt Stuttgart – Ulm von 07:00 Uhr bis 16:00 Uhr alle 120 Minuten, zwischen Esslingen/Neckar und Ulm zur morgendlichen HVZ sogar alle 60 Minuten, durch zusätzliche Züge verstärkt. Mit der Inbetriebnahme der neuen Schnellfahrstrecke Wendlingen/Neckar – Ulm ab Dezember 2022 verdichtet sich das Angebot nahezu auf einen 30-Minuten-Takt in der HVZ. Dabei werden auf dem jeweiligen Streckenabschnitt immer alle auf dieser Entwicklungsachse liegenden Regionalbahnhöfe im Landkreis Göppingen bedient. An Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen gilt, mit Ausnahme einzelner entfallender, morgendlicher Verbindungen, auf der MEX16 nahezu dasselbe Fahrplanangebot wie an Werktagen. In Nächten auf Samstag und auf Sonn- und Feiertage werden stündliche Fahrtenpaare mit Anschluss in Plochingen an die Nacht-S-Bahnen angeboten.
Überlagert werden die Leistungen des MEX16 täglich von ca. 07:00 Uhr bis zum Betriebsende gegen 23:30 Uhr durch die Züge der Regionalexpresslinie RE5, die die Strecke [Stuttgart – Esslingen/Neckar – Plochingen –] Göppingen – Geislingen/Steige [– Ulm – Lindau] befährt.
Im Landkreis Göppingen halten diese Züge nur in Göppingen und Geislingen/Steige. Die RE5 verkehrt annähernd in einem 60-Minuten-Takt.

Netz- und Angebotsstruktur im Linienbusverkehr

Die Linienbusverkehre im Landkreis Göppingen dienen zum einen der Flächenerschließung abseits der Schienenachsen, zum anderen fungieren sie als Zu- bzw. Abbringer von und zu den Bahnen. Dabei orientieren sie sich im Fahrtenangebot an den vorhandenen Nachfragestrukturen bzw. am Fahrplan der korrespondierenden Bahnen. Zusätzlich wird der Busverkehr im Kreisgebiet nach den Anforderungen des Schüler- und Berufsverkehrs ausgerichtet. Aufgrund der Bedürfnisse der Berufs- und Ausbildungspendler sind die Linienbusverkehre, die mit dem Schienenverkehr verknüpft sind, zur Optimierung der Umsteigeverkehre an die Fahrpläne der Regionalzüge angepasst. Im Rahmen der Überplanung von Linienbündeln wurde und

wird jedoch grundsätzlich auf eine Vertaktung der Fahrpläne und eine Vereinheitlichung von Linienwegen Wert gelegt.

Aufgrund der Fahrgastnachfrage ergeben sich für die innerstädtischen Verkehre von Göppingen, Geislingen/Steige und Eislingen/Fils entsprechend hohe Fahrtenzahlen.
Im regionalen Busverkehr sind für den Mittelbereich Göppingen angebotsseitig die stärksten Verkehrsrelationen auf den Netzabschnitten

- [Kirchheim/Teck –] Schlierbach – Albershausen – Uhingen – Faurndau – Göppingen
  (insbesondere der Abschnitt Albershausen - Göppingen)
- Rechberghausen – Göppingen
- Eislingen/Fils – Göppingen
- Bad Boll – Göppingen
- Heiningen – Göppingen
- Donzdorf – Süßen
- Schlat – Göppingen (stärkste ÖPNV-Verkehrsrelation im Landkreis)

Im Mittelbereich Geislingen/Steige bestehen die dichtesten Bedienungen auf den Achsen

- Wiesensteig – Mühlhausen/Täle– Bad Ditzenbach – Deggingen – Bad Überkingen – Geislingen/Steige
- Gingen/Fils – Kuchen – Geislingen/Steige

Der Landkreis Göppingen verfügt über ein weit ausgedehntes Rufbusangebot, das in Schwachverkehrszeiten, aber auch in Räumen geringer Nachfrage das Busangebot ergänzt oder auch ersetzt. Die bedienten Relationen orientieren sich dabei an den Linienwegen des Busverkehrs. In den Rufbuslinien gilt – analog zum gesamten ÖPNV – der Gemeinschaftstarif des VVS, auch Zeitkarten werden anerkannt.

Überwiegend als Anschlussverkehre an das MEX16-Angebot verkehren an den Wochenenden sowie vor Feiertagen im Landkreis Göppingen neun Nachtbuslinien[22] (siehe Tabelle 2-4), die primär auf die Beförderung der ins Umland rückströmenden

[22]Die Linie N95 ist keine Nachtbus-, sondern eine Rufbus-Linie.

„Nachtschwärmer“ ausgerichtet sind. Von etwa 00:00 Uhr bis 02:30 Uhr werden dabei zwei Fahrten angeboten.

Tabelle 2-4: Nachtbuslinien im Landkreis Göppingen (Fahrplan 2022)

Linie	Linienverlauf
N90	Göppingen ZOB – Faurndau – Wangen – Rechberghausen – Bartenbach – Göppingen ZOB
N91	Uhingen – Albershausen – Schlierbach – Roßwälden – Weiler/Fils – Ebersbach/Fils – Bünzwangen – Uhingen
N92	Göppingen ZOB – Jebenhausen – Hattenhofen – Zell/Aichelberg – Bad Boll – Jebenhausen – Göppingen ZOB
N93	Göppingen ZOB – Bartenbach – Rechberghausen – Birenbach – Wäschenbeuren – Maitis – Lenglingen – Hohenstaufen – Göppingen ZOB
N94	Göppingen ZOB – Eschenbach – Heiningen – Göppingen ZOB
N95	Geislingen/Steige ZOB – Waldhausen – Böhmenkirch – Stötten (Rufbus-Linie)
N96	Geislingen/Steige ZOB – Bad Überkingen – Bad Ditzenbach und zurück
N97	Göppingen ZOB – Süßen – Donzdorf – Böhmenkirch und zurück
N98	Göppingen ZOB – Heiningen – Bad Boll – Göppingen ZOB
N99	Gammelshausen – Wiesensteig – Drackenstein – Bad Ditzenbach und zurück (Anschluss an die N96 in Bad Ditzenbach und N98 in Gammelshausen)

Netz- und Angebotsstruktur bei besonderen Verkehrsangeboten

Besondere Angebotsformen, wie z. B. Rufbusverkehre oder Bürgerbuslinien, ergänzen im Landkreis Göppingen den klassischen Linienverkehr.

So werden vielfach im Spätverkehr sowie am Wochenende, vereinzelt auch am Betriebstag Montag bis Freitag, Linienbusverkehre durch Anrufverkehre ergänzt oder ersetzt. Ähnlich den Nachtbussen besteht die Hauptfunktion von Rufbusverkehren darin, den aus den Zentren rückströmenden Verkehr in die Fläche zu verteilen. Anknüpfungspunkte sind dabei Bahnhöfe, an denen bei Bedarf Fahrgäste des Schienenverkehrs aufgenommen und weiterverteilt werden. In Einzelfällen werden aber auch Fahrplanlücken im Linienbusverkehr mit Rufangeboten überbrückt. Hier steht die richtungsunabhängige Erschließungs- und Verbindungsfunktion im Vordergrund. Rufbusse sind in allen Verkehrsräumen anzutreffen. Teilweise verkehren die Rufangebote exakt auf den Linienwegen der Buslinien, die sie ersetzen, teilweise aber auch in einem weiter gefassten Korridor. Entsprechend werden sie unter der Nummer der jeweiligen Buslinie oder als separates Angebot geführt.

Der Buslinienverkehr im Verbundgebiet des VVS wird des Weiteren stellenweise durch Bürgerbuslinien ergänzt. Diese bieten z. B. an einzelnen Wochentagen oder zu bestimmten Tageszeiten maßgeschneiderte Angebote für den Binnenverkehr in Kommunen an, der im Rahmen des klassischen ÖPNV-Angebots nicht mit dem vor Ort gewünschten Komfort (im Wesentlichen kurze Zugangswege, umsteigefreie Beförderung) bedient werden. Im Landkreis Göppingen verkehren Bürgerbusse in den Städten bzw. Gemeinden Donzdorf („Mex“), Ebersbach/Fils („Eberbus“), Salach („SAMI“), Süßen („Mobs“)[23] und Uhingen („ULi“). Darüber hinaus gibt es einige soziale Fahrdienste für ältere und/oder in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen, beispielsweise das „Dorfauto ADELE“ in Adelberg, das „E-Bürgerauto LORENZ“ im Bereich des Gemeindeverwaltungsverband Bad Boll, das „Bürgermobil“ Böhmenkirch sowie die Fahrdienste „HUNO“ in Heiningen und „Rechi“ in Rechberghausen.

Das bestehende ÖPNV-Angebot kann darüber hinaus durch On-Demand-Verkehre [24]ergänzt werden, insbesondere zu Tagesrandzeiten oder in bisher peripher erschlossenen Gebieten. Unabhängig vom Fahrplan und Fahrweg regulärer Linien können dabei nach Möglichkeit auch Fahrtwünsche mehrerer Nutzer gebündelt bedient werden (Ridepooling). Ein solches Angebot an On-Demand-Verkehren besteht derzeit im Landkreis Göppingen jedoch allenfalls in Form der o. g. sozialen Fahrdienste, die hinsichtlich der Nutzergruppe begrenzt und somit nicht Bestandteil des ÖPNV sind. Mit der Novellierung des PBefG im Jahr 2021 wurde der genehmigungsrechtliche Rahmen für On-Demand-Verkehre festgesetzt. Diese rechtliche Klarstellung ebnet den Weg für die Etablierung von On-Demand-Verkehren im ÖPNV über das bestehende klassische Angebot hinaus. Erste Planungen zu der Einführung eines On-Demand-Verkehrs im Landkreis Göppingen werden im Kapitel 4 näher beleuchtet.

2.2.4 Kollektivierter Individualverkehr (Sharing-Systeme)

Seit einigen Jahren gewinnen Formen des sogenannten „kollektivierten Individualverkehrs“ immer größere Bedeutung. Die dahinterstehende Idee ist,

[23]Den Bürgerbus „Mobs“ (Süßen) können Fahrgäste bereits mit VVS-Tickets nutzen. Von Seiten des Landes Baden-Württemberg (Verkehrsministerium) wird eine Verbundtarif-Integration aller Bürgerbus-Linien angestrebt. Der Verband Region Stuttgart leistet hierfür einen finanziellen Ausgleich.

[24] 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.

Verkehrsmittel des Individualverkehrs (vorrangig Pkw und Fahrrad) für den kurzzeitigen Gebrauch entgeltlich zu verleihen. Diese ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen stellen insbesondere für regelmäßige ÖPNV-Nutzer für solche Fahrtanlässe, bei denen die Benutzung des ÖPNV ausscheidet, eine sinnvolle Ergänzung dar.

So stellt der E-Carsharing-Anbieter „Deer“ auf Initiative des Albwerks Geislingen/Steige, finanziell unterstützt vom Verband Region Stuttgart und in Kooperation mit dem Landratsamt, bislang in den Städten und Gemeinden Albershausen, Bad Boll, Deggingen, Donzdorf, Ebersbach/Fils, Eislingen/Fils, Eschenbach, Gammelshausen, Geislingen/Steige, Gingen/Fils, Göppingen, Hattenhofen, Hohenstadt, Kuchen, Lauterstein, Ottenbach, Salach, Schlierbach, Süßen, Uhingen, Wäschenbeuren und Wiesensteig Leihwagen zur Verfügung. Auch das Carsharing-Unternehmen der Deutschen Bahn (Flinkster) bietet im Landkreis Göppingen Fahrzeuge an; ein Leihfahrzeuge-Stellplatz befindet sich am Bahnhof in Göppingen.

Auch das Fahrrad wird – über das Verleihsystem „RegioRad Stuttgart“ – als ergänzende Mobilitätsdienstleistung bzw. als Zu- und Abbringer zu/von Bahnhaltepunkten angeboten. Hier können sowohl Fahrräder als auch Pedelecs und Lastenräder an verschiedenen Standorten im Landkreis ausgeliehen und zurückgegeben werden. Aktuell sind die Kommunen Eislingen/Fils, Göppingen, Rechberghausen und Wäschenbeuren bereits in das System einbezogen.

Um die Nutzung von Carsharing und „RegioRad Stuttgart“ in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu fördern, erhalten VVS-Stammkunden bei diesen Systemen vergünstigte Konditionen.

2.2.5 Verknüpfungen

Verknüpfungspunkte innerhalb des ÖPNV-Netzes

Knoten- bzw. Verknüpfungspunkte sind wesentliche Elemente eines Verkehrsnetzes. Sie ermöglichen dem Fahrgast Übergänge zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln

und Linien. Fahrplanabstimmungen und kurze, zuverlässige Übergänge sind für ihn von Bedeutung.

Die für den Landkreis Göppingen bedeutendsten Verknüpfungspunkte sind die Bahnhöfe in Göppingen, Geislingen/Steige, Ebersbach/Fils, Uhingen, Eislingen/Fils und Süßen. Hierbei sind insbesondere die Übergänge Bus/Schiene und Schiene/Bus von Bedeutung. Daneben dienen die Knoten aber auch der Verknüpfung der Buslinien untereinander.[25]

Der Bahnhof Göppingen verknüpft Verkehrsströme des Stadtbusverkehrs, der Buslinien aus Richtung Hattenhofen, Rechberghausen, Bad Boll und Heiningen (sowie vielen weiteren, auch im Linienverlauf entfernter liegenden Kommunen und Ortschaften) mit den Regionalbahnen MEX16 und RE5.

Der Bahnhof Geislingen/Steige bietet ebenfalls einen Anschluss an die beiden Regionalbahnen sowie Umsteigemöglichkeiten aus dem Geislinger Stadtverkehrsnetz sowie den zwischenörtlichen Verbindungen aus dem oberen Filstal, aus Gingen/Kuchen sowie aus Richtung Böhmenkirch.

Der Bahnhof in Ebersbach/Fils verknüpft Buslinien des innerörtlichen Verkehrs, aus Richtung Schlierbach/Hattenhofen und aus Richtung Büchenbronn sowie dem Rems-Murr-Kreis mit dem Regionalzugverkehr (MEX16).

Am Bahnhof Süßen werden die Busse aus Richtung Donzdorf/Lauterstein und Schlat/Heiningen an Regionalzug-Fahrten angebunden.

Verknüpfungspunkte zwischen ÖPNV und Individualverkehr

Von Bedeutung sind weiterhin die Übergangsmöglichkeiten zwischen dem Individualverkehr und den öffentlichen Verkehrsmitteln. Hierzu zählen Park+Ride- [P+R] sowie Bike+Ride- [B+R] Angebote. Solche Abstell- und Parkmöglichkeiten sind insbesondere für Schienenverkehrsmittel relevant.

[25]Die im Folgenden dargestellten Verkehrsströme von/zu den großen Verknüpfungspunkten sind relativ grob dargestellt. Die Beschreibung soll lediglich die Struktur des ÖPNV-Netzes im Landkreis Göppingen aufzeigen.

Im Landkreis Göppingen gibt es an zahlreichen Bahnstationen ein Angebot an P+R-Plätzen (siehe Anlage 2.6). Die durchschnittliche Größe einer P+R-Anlage im Landkreis Göppingen liegt bei 75 Stellplätzen[26], die größte befindet sich am Bahnhof Süßen mit 110 Plätzen. Insgesamt werden im Landkreis derzeit 603 P+R-Stellplätze (Stand: Februar 2022) angeboten. Die Anlagen befinden sich ausnahmslos an Bahnstationen. Alle sind ebenerdig angelegt; P+R-Parkhäuser bzw. -Parkdecks gibt es derzeit nicht.

Auch für Fahrradfahrer werden an den Bahnhöfen im Landkreis Göppingen zahlreiche Einstellplätze bereitgehalten. Derzeit (Stand: Februar 2022) sind es 665, von denen etwa 63 % überdacht sind. Darüber hinaus gibt es gegenwärtig 104 abschließbare Fahrradboxen. Die B+R-Plätze im Landkreis Göppingen sind in Anlage 2.7 dargestellt.

2.3 Das Leistungsangebot im ÖPNV

Die Angebotsqualität im ÖPNV wird im Wesentlichen durch folgende, für den potenziellen Nutzer maßgebende Kriterien beschrieben:

- flächenhafte Erschließung sowie
- Erreichbarkeit mit den Merkmalen Bedienungshäufigkeit und Beförderungszeit.

Für die ausführliche Darstellung im Rahmen der Bestandsaufnahme wird primär der Zeitbereich an Normalwerktagen, also von Montag bis Freitag, analysiert. Im Hinblick auf den Wochenendverkehr beschränkt sich die Auswertung auf den Aspekt der Bedienungshäufigkeit, da hinsichtlich der geringeren Bedeutung zeitlich gebundener Fahrtzwecke (Berufsverkehr, Schülerverkehr) am Wochenende eine Analyse der für die Reisezeit ausschlaggebenden Merkmale entbehrlich erscheint. Als Datengrundlage dienen die in der Elektronischen Fahrplanauskunft (EFA) des VVS hinterlegten Fahrpläne für alle im Verbundraum verkehrenden Linien (Stand: Fahrplan 2022). In die Analyse werden sowohl Linienverkehre und – soweit integriert – Bedarfsverkehre einbezogen.

[26] Für die Berechnung des Mittelwerts wurde die Gesamtzahl aller P+R-Stellplätze durch die Gesamtzahl der Haltestellen im Landkreis Göppingen geteilt, die über ein P+R-Angebot verfügen. Wenn demnach eine Haltestelle mehrere P+R-Stationen besitzt, werden diese zu einer P+R-Anlage zusammengefasst.

2.3.1 Flächenhafte Erschließung

Im Rahmen der Bestandsaufnahme werden für den gesamten Landkreis die Einzugsbereiche aller Haltestellen dargestellt, die während des Jahresfahrplans 2022 vom Linienverkehr regelmäßig bedient wurden. Haltestellen, die nur im Schülerverkehr angefahren wurden, sind ebenfalls enthalten. Die Darstellung für den Busverkehr erfolgt in den Radien von 300 m, 400 m und 500 m. Im Schienenverkehr gilt im Landkreis Göppingen bei Haltestellen ein Radius von 1.000 m (siehe Kapitel 4.2.1). In den Anlagen 2.8 bis 2.9 sind für die beiden Mittelbereiche Göppingen und Geislingen/Steige die Einzugsbereiche der Bus- und Schienenhaltestellen dargestellt.

2.3.2 Erreichbarkeit

Im Rahmen der Bestandsaufnahme werden mit Hilfe des Programmsystems EFA für jeden Teilort die Fahrmöglichkeiten zu den Nachbarorten bzw. zum nächstgelegenen Schienenanschluss untersucht, von dem aus Fahrten in übergeordnete Zentren möglich sind.

Für alle Fahrmöglichkeiten zwischen Quelle und Ziel werden eine durchschnittliche Beförderungszeit, d. h. die Zeit zwischen Abfahrt und Ankunft einschließlich eventueller Umsteigezeiten, sowie die Beförderungsgeschwindigkeiten ermittelt. Die Umsteigezeit umfasst mindestens die für den jeweiligen Umsteigevorgang notwendige Zeit für das Zurücklegen des entsprechenden Fußweges sowie eine Pufferzeit (von zwei Minuten) zum Ausgleich von etwaigen Verspätungen der einzelnen Verkehrsmittel. Bei der Analyse werden in jedem Teilort bis zu vier Bezugshaltestellen ausgewählt, um möglichst alle vorhandenen Linien zu berücksichtigen.

Die EFA weist alle Fahrmöglichkeiten zwischen zwei Punkten, einschließlich der Umsteigefahrten, aus. Dabei wird nur das für den Kunden relevante Angebot ausgewertet. Wo in Einzelfällen zeitparallele Verbindungen bestehen, werden nur die jeweils schnellsten einbezogen. Existieren in einzelnen Zeitbereichen nur wenige oder keine Fahrmöglichkeiten mit dem üblichen, d. h. möglichst kurzen Linienverlauf, so bietet die EFA mitunter Vorschläge mit sehr umständlichen Fahrwegen an, die für die Kunden einen überdurchschnittlich hohen Zeitaufwand mit sich bringen und deshalb

praktisch nicht genutzt werden. Aus diesem Grund werden entsprechende Fahrmöglichkeiten ausgefiltert und nicht für die Bestandsaufnahme verwendet.

2.3.3 Der Tarif

Der Gemeinschaftstarif des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart (VVS) gilt in allen regelmäßig verkehrenden öffentlichen Nahverkehrsmitteln des Landkreises Göppingen.

Die Anwendung des Gemeinschaftstarifs durch die Verkehrsunternehmen wird in den NVPs der Aufgabenträger verpflichtend vorgegeben. Diese Vorgabe wird für die Verbundlandkreise von der Allgemeinen Vorschrift der Region Stuttgart flankiert, nach der nur bei Anwendung des VVS-Tarifs Zugang zu Anteilen an den Verbundeinnahmen sowie zu Ausgleichsleistungen für Durchtarifierungsverluste besteht. Die Region nutzt hier die in der EU-Verordnung Nr. 1370/2007 geschaffene Möglichkeit, Verbundtarife als sog. Höchsttarife den Verkehrsunternehmen vorzugeben und verbundbedingte Nachteile nach einem transparenten Verfahren auszugleichen.

Der Verbundtarif ist ein Zonentarif, d. h. der Fahrausweis gilt nicht für eine bestimmte Strecke, sondern für eine oder mehrere Zonen. Während der Gültigkeitsdauer können innerhalb der gewählten Zonen alle einbezogenen öffentlichen Verkehrsmittel nach freier Wahl in Richtung Fahrtziel benutzt werden. Tarifliche Sonderregelungen mit Nachbarverbünden werden nur dann angestrebt werden, wenn die Anwendung des bwTarifs erhebliche Nachteile für die Zielgruppe des Angebots bedeuten würde. Sofern der VVS Übergangstarifregelungen mit anderen Verkehrsverbünden vereinbart hat bzw. noch vereinbart, sind diese Regelungen in allen regelmäßig verkehrenden öffentlichen Nahverkehrsmitteln ebenfalls anzuwenden. Das Gleiche gilt für bestehende oder künftige Anschlussticketregelungen, bei denen der VVS oder seine Nachbarverbünde Fahrpreisermäßigungen für Kunden des jeweiligen Nachbarverkehrsverbundes einräumen.

Das Land Baden-Württemberg hat zum 01. Januar 2019 für verbundübergreifende Fahrten einen Landestarif, den BW-Tarif, eingeführt. Dieser umfasst Angebote für den Gelegenheitsverkehr und seit Ende 2020 auch Zeitkarten. Der BW-Tarif stellt ein

verbundübergreifendes Tarifwerk dar, auf dessen Basis von jeder Haltestelle zu jeder anderen Haltestelle in Baden-Württemberg, einschließlich etwaiger Arrondierungsgebiete in den benachbarten Bundesländern und Nationalstaaten, ein durchgängiger Fahrschein erworben werden kann. Die Verkehrsunternehmen verpflichten sich, diesen Landestarif anzuwenden und zu vertreiben, soweit es sich nicht um Verbundbinnenrelationen oder um Relationen handelt, für die es verbundbezogene Übergangstarifregelungen bzw. Anschlussticketregelungen gibt.

3. Verkehrsnachfrage

Gemäß § 11 Abs. 3 ÖPNVG hat der NVP „eine Bewertung der Bestandsaufnahme (Verkehrsanalyse)“ sowie „eine Abschätzung des im Planungszeitraum zu erwartenden Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Personennahverkehr (Verkehrsprognose)“ zu beinhalten. In diesem Kapitel werden – auf der Grundlage eines Verkehrsmodells – sowohl die Verkehrsanalyse als auch die Verkehrsprognose dargestellt. Darüber hinaus erfolgt eine Betrachtung der demographischen Entwicklung im Landkreis.

3.1 Verkehrsmodell

Für die gemäß § 11 Abs. 3 ÖPNVG erforderliche Betrachtung der Verkehrsmengen im öffentlichen Verkehr und im Individualverkehr konnte auf das räumlich erweiterte Verkehrsmodell des Verbands Region Stuttgart (VRS) zurückgegriffen werden. Dieses wurde ausgehend von dem im Jahr 2011 erstellten VRS-Modell durch das Verkehrswissenschaftliche Institut Stuttgart (VWI) fortgeschrieben und räumlich erweitert. Das Modell basiert auf der Verkehrsanalyse aus dem Jahr 2010. Die Verkehrsprognose ist seit der Fortschreibung auf den Zeithorizont 2030 ausgerichtet.

Im Rahmen der räumlichen Erweiterung hat sich die Zahl der Verkehrszellen im Verkehrsmodell noch erhöht. Das gesamte Modell basiert inzwischen auf 1.445 Verkehrszellen, die teilweise außerhalb der Regionsgrenzen liegen und zur Abbildung der ein- und ausbrechenden Verkehre dienen. Auf den VVS-Raum entfallen 1.025 Zellen, davon auf den Landkreis Göppingen 95. Das Modell ist hinsichtlich seiner Auflösung damit gut geeignet, die zu erwartende Entwicklung des motorisierten Verkehrs im überörtlichen Verkehr für das kommende Jahrzehnt zu beschreiben. Die räumliche Erweiterung ermöglicht zusätzlich eine multimodale Nachfrageberechnung der Verkehrsverflechtung über die Regionsgrenzen hinaus nach gleichem Verfahren wie innerhalb der Region. Teil der räumlichen Erweiterung sind die umliegenden Landkreise Reutlingen, der Ostalbkreis und der Alb-Donau-Kreis. Für den Landkreis Heidenheim sind statische Nachfragematrizen hinterlegt. Das Verkehrsangebot inklusive der Busverkehre ist in allen Landkreisen modelliert.

3.2 Verkehrsanalyse 2010

3.2.1 Datengrundlage

Das regionale Verkehrsmodell baut weiterhin auf dem Analysezeitpunkt 2010 auf, die inzwischen erfolgte Fortschreibung des Prognosehorizonts von 2025 auf 2030 hat hieran nichts verändert. Auch für die Nachfragebetrachtung in den NVPs bildet das Jahr 2010 daher die Bezugsbasis. Die Modellierung des Analysezustands setzt passend hierzu auf den Strukturdaten dieses Jahres auf. Für den Landkreis Göppingen wurden dabei rund 252.500 Einwohner, 111.800 Arbeitsplätze und 41.300 Schulplätze unterstellt. Die wichtigsten Steuer- und Eichgrößen lieferten die Ergebnisse einer Haushaltsbefragung in der Region Stuttgart aus den Jahren 2009 und 2010, Belastungswerte von Zählstellen im Straßennetz sowie Erhebungsergebnisse im öffentlichen Personennahverkehr.

Im Verkehrsmodell sind die jeweils gültigen Verkehrsnetze des Individualverkehrs und des ÖPNVs für den Analysezeitpunkt hinterlegt. Die dazu passende Verkehrsnachfrage ist in getrennten Matrizen für die beiden Verkehrsarten auf der Basis der 1.445 Verkehrszellen definiert. Durch eine Umlegung der Verkehrsströme auf die jeweiligen Netze ergeben sich dann die einzelnen Strecken- bzw. Linienbelastungen. Die dem Modell entnommenen Fahrtenzahlen beziehen sich durchweg auf den normalwerktäglichen Regelverkehr, also das mittlere, tägliche Verkehrsaufkommen von Montag bis Freitag.

3.2.2 Teilraumbezogene Ergebnisse

In der Regel umfasst eine Verkehrszelle jeweils einen Teilort oder einen geschlossenen Siedlungsbereich, lediglich bei größeren Städten sind zusammenhängende Siedlungsflächen in mehrere Verkehrszellen unterteilt. Aus methodischen Gründen sind Aussagen zum Binnenverkehr einer Verkehrszelle mit Unschärfen behaftet, da zumindest in Bezug auf den Individualverkehr hier selten empirische Daten vorliegen und Modellansätze die lokalen Eigenheiten nur unzureichend abbilden können. Für Verkehre zwischen den Verkehrszellen liefern Verkehrsmodelle auf der Basis von Struktur- und Netzdaten jedoch deutlich zuverlässigere Aussagen. Vor diesem Hintergrund sind Betrachtungen des

Verkehrsaufkommens für einzelne Verkehrszellen allenfalls in Einzelfällen (z. B. bei großen Verkehrserzeugern) sinnvoll. Die Nachfrageanalyse in diesem Kapitel wird deshalb maximal auf die Ebene der Mittelbereiche heruntergebrochen, die jeweils mindestens 29 Verkehrszellen umfassen.

Für die betrachteten Raumeinheiten wird jeweils der Quell-, Ziel- und Binnenverkehr analysiert, da nur bei diesen Verkehrssegmenten eine Beeinflussung durch lokale Maßnahmen im Verkehrsangebot angenommen werden kann. Durchgangsverkehre hingegen stehen zumeist mit übergeordneten Netzstrukturen in Zusammenhang, die nicht durch NVPs geregelt werden.

Die wichtigsten Ergebnisse der Verkehrsanalyse für den Landkreis Göppingen sind in der Tabelle 3-1 zusammengefasst. Der kreisweite ÖPNV-Anteil von 8,7 % verdeutlicht das Optimierungspotenzial, das im öffentlichen Verkehr besteht. Während mit der Filstalbahn nur eine Schienenverbindung in den Landkreis existiert, besteht für den MIV durch mehrere Bundesstraßen und einen Anschluss an die Autobahn A8 sowohl im Binnenverkehr als auch zu den angrenzenden Landkreisen ein breiteres Angebot.

Tabelle 3-1: Ergebnisse der Verkehrsanalyse 2010

Betrachtungsraum	**Verkehrsströme**	**Aufkommen motorisierter Verkehr** [Fahrten/Tag]	**...davon mit öffentlichen Verkehrsmitteln** [Fahrten/Tag]	**ÖV-Anteil**
VVS-Gebiet	Gesamtverkehr	6.625.700	1.150.200	17,4 %
	...davon Binnenverkehr	5.481.300	1.053.800	19,2 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	1.144.500	96.400	8,4 %
Landkreis Göppingen	Gesamtverkehr	670.300	58.000	8,7%
	...davon Binnenverkehr	461.100	46.300	10,0 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	209.200	11.800	5,6 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkunft des Quell- und Zielverkehrs:				
Landkreis Esslingen	Quell-/Zielverkehr	49.400	2.100	4,3 %
Ostalbkreis	Quell-/Zielverkehr	35.900	800	2,2 %
Alb-Donau-Kreis	Quell-/Zielverkehr	34.800	2.100	6,0 %
Landeshauptstadt Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	21.700	4.700	21,7%

Betrachtungsraum	Verkehrsströme	Aufkommen motorisierter Verkehr [Fahrten/Tag]	...davon mit öffentlichen Verkehrsmitteln [Fahrten/Tag]	ÖV-Anteil
Mittelbereich Göppingen	Gesamtverkehr	514.100	46.900	9,1 %
	...davon Binnenverkehr	341.900	35.000	10,2 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	172.100	11.900	6,9 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkunft des Quell- und Zielverkehrs:				
Mittelbereich Geislingen/Steige	Quell-/Zielverkehr	29.400	2.600	8,8 %
Mittelbereich Schwäbisch Gmünd	Quell-/Zielverkehr	25.800	700	2,7 %
Mittelbereich Kirchheim/Teck	Quell-/Zielverkehr	20.800	500	2,4 %
Landeshauptstadt Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	19.100	4.300	22,5 %
Mittelbereich Geislingen/Steige	Gesamtverkehr	185.700	13.700	7,4 %
	...davon Binnenverkehr	89.800	8.600	9,6 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	95.900	5.000	5,2 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkunft des Quell- und Zielverkehrs:				
Mittelbereich Göppingen	Quell-/Zielverkehr	29.400	2.600	8,8 %
Mittelbereich Ulm	Quell-/Zielverkehr	18.300	1.200	6,6 %
Mittelbereich Blaubeuren/Laichingen	Quell-/Zielverkehr	7.800	200	2,6 %
Landeshauptstadt Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	2.600	400	15,4 %

Das gute Angebot auf der Schiene bewirkt bemerkenswert hohe Modal Split-Werte bei den Verkehrsströmen in die Landeshauptstadt Stuttgart, während die ÖV-Anteile auf anderen Relationen geringer ausfallen. Die Verkehrsanalyse verdeutlicht zudem die starken verkehrlichen Verflechtungen innerhalb des Landkreises Göppingen sowie zu einzelnen benachbarten Räumen außerhalb des Kreises. Dabei ergeben sich für die Verkehrsströme der beiden Mittelbereiche jeweils unterschiedliche Quellen bzw. Ziele. Mit Ausnahme der Landeshauptstadt Stuttgart stellen jeweils unmittelbar angrenzende Mittelbereiche wichtige Quellen bzw. wichtige Ziele dar. Auffällig ist der meist sehr geringe ÖV-Anteil auf diesen Relationen.

Unter den Landkreisen außerhalb des VVS sind der Ostalbkreis und der Alb-Donau-Kreis wichtige Verkehrspartner. Dank der Schienenachse durch das Filstal wird bei den Verflechtungen mit dem Alb-Donau-Kreis bei rund 34.800 täglichen Fahrten mit

6,0 % ein höherer ÖV-Anteil erreicht als in den Ostalbkreis. Hier liegt der Wert bei lediglich 2,2 %.

3.2.3 Streckenbezogene Ergebnisse

Die Ergebnisse der Verkehrsanalyse 2010 spiegeln die Struktur des öffentlichen Nahverkehrsnetzes im Landkreis Göppingen klar wider. Mit der Filstalbahn von Stuttgart nach Ulm durchquert lediglich eine Bahnstrecke den Landkreis. Die Nachfragewerte nehmen in Richtung Stuttgart kontinuierlich zu und erreichen zwischen Uhingen und Ebersbach/Fils mit rund 10.200 Fahrgästen pro Normalwerktag im Regionalverkehr den höchsten Wert.

Im Busverkehr kommen überwiegend solche Linien auf hohe Belastungswerte, die als Zubringer zur Filstalbahn fungieren bzw. die umliegenden Gemeinden an die beiden Mittelzentren des Kreises anbinden. Dies gilt vor allem für die Regionalbusverkehre zu den Verkehrsknoten Göppingen und Geislingen/Steige. Auf diesen Linien können teils deutlich vierstellige Werte erreicht werden. Innerstädtische Linien und Linienabschnitte können zwar ebenfalls hohe Nachfragedaten aufweisen, die relativ grobe Verkehrszelleneinteilung des Verkehrsmodells erlaubt hierzu allerdings nur in Sonderfällen noch zuverlässige Aussagen.

3.3 Verkehrsprognose 2030

3.3.1 Datengrundlage

Für die Fortschreibung des Verkehrsmodells hat der VRS als Prognosehorizont das Jahr 2030 gewählt. Aus heutiger Sicht kann damit auch die vollständige Umsetzung des Projekts „Stuttgart 21“, das erhebliche Auswirkungen auf das Verkehrsnetz im ÖPNV haben wird, in der Prognosesituation sicher unterstellt werden.

Die Hochrechnung der Gesamtverkehrsmenge auf den Prognosezeitpunkt fußt im Wesentlichen auf der anzunehmenden Veränderung der Strukturdaten. Bezüglich der künftigen Einwohnerzahlen wurde hier auf aktuelle Prognosen des Statistischen Landesamts sowie des Statistischen Amts der Landeshauptstadt Stuttgart zurückgegriffen. Bei den Arbeitsplatzzahlen wurde eine Anpassung gemäß der

Entwicklung der Berufstätigen vorgenommen. Die Verteilung erfolgte gemeindescharf auf Basis der Arbeitsplatzentwicklung in den Jahren 2009 bis 2018 gemäß den Daten des Statistischen Landesamtes. Die Anzahl der Schulplätze wurde einwohnerabhängig angepasst. Für den Landkreis Göppingen wurden somit 262.600 Einwohner (+ 10.100), 113.200 Arbeitsplätze (+ 1.400) und 40.800 Schulplätze (- 500) für den Prognosehorizont angenommen.

3.3.2 Teilraumbezogene Ergebnisse

Für die Auswertung bzw. Darstellung der Ergebnisse der Verkehrsprognose gelten die in Kapitel 3.2.2 enthaltenen Hinweise zur Verkehrsanalyse entsprechend. Einen Überblick über die wichtigsten Ergebnisse der Prognoserechnung für den Landkreis gibt Tabelle 3-2.

Ein Anstieg der Einwohnerzahl (+ 4,0 %) sowie zusätzliche Arbeitsplätze (+ 1,3 %) führen zu einem Verkehrswachstum im motorisierten Verkehr von etwa 8,3 % bis 2030. Sowohl der Quell- und Zielverkehr (+ 10,9 %) als auch der Binnenverkehr (+ 7,0 %) weisen hohe Wachstumsraten auf, wobei im Quell- und Zielverkehr das größere Wachstum zu erwarten ist. Insbesondere im Quell- und Zielverkehr kann der ÖV stärker zulegen als der gesamte motorisierte Verkehr, was zu einem Anstieg des ÖV-Anteils führt. Aber auch im Binnenverkehr wächst der ÖV-Anteil. Dies ist vor allem auf eine verbesserte Angebotssituation gegenüber 2010, insbesondere auf der Schiene im Zusammenhang mit Stuttgart 21, zurückzuführen. Dies zeigt sich auch im Wachstum des ÖV-Anteils auf der Verbindung in die Landeshauptstadt Stuttgart, der mit 18,1 % deutlich stärker wächst als auf anderen Relationen.

Tabelle 3-2: Ergebnisse der Verkehrsprognose 2030

Betrachtungsraum	**Verkehrsströme**	**Aufkommen motorisierter Verkehr** [Fahrten/Tag]	**...davon mit öffentlichen Verkehrsmitteln** [Fahrten/Tag]	**ÖV-Anteil Prognose 2030**	**Veränderung ÖV-Anteil** von 2010 bis 2030
VVS-Gebiet	Gesamtverkehr	7.303.100	1.511.600	20,7 %	+3,3 %
	...davon Binnenverkehr	6.032.900	1.354.800	22,5 %	+3,3 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	1.270.100	156.800	12,3 %	+3,9 %
Landkreis Göppingen	Gesamtverkehr	725.600	72.800	10,0 %	+1,3 %
	...davon Binnenverkehr	493.600	52.300	10,6 %	+0,6 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	232.100	20.500	8,8 %	+3,2 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkunft des Quell- und Zielverkehrs:					
Landkreis Esslingen	Quell-/Zielverkehr	52.900	3.800	7,2 %	+2,9 %
Ostalbkreis	Quell-/Zielverkehr	39.200	800	2,0 %	-0,2 %
Alb-Donau-Kreis	Quell-/Zielverkehr	38.500	3.100	8,1 %	+2,1%
Landeshauptstadt Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	24.900	9.900	39,8 %	+18,1 %
Mittelbereich Göppingen	Gesamtverkehr	565.100	59.900	10,6 %	+1,5 %
	...davon Binnenverkehr	362.500	37.700	10,4 %	+0,2 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	193.600	22.200	11,5 %	+4,6 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkunft des Quell- und Zielverkehrs:					
Mittelbereich Geislingen/Steige	Quell-/Zielverkehr	36.500	5.700	15,6 %	+6,8 %
Mittelbereich Schwäbisch Gmünd	Quell-/Zielverkehr	27.700	800	2,9 %	+0,2 %
Mittelbereich Kirchheim/Teck	Quell-/Zielverkehr	22.100	300	1,4 %	-1,0 %
Landeshauptstadt Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	21.900	8.900	40,6 %	+18,1 %
Mittelbereich Geislingen/Steige	Gesamtverkehr	206.000	18.500	9,0 %	+1,6 %
	...davon Binnenverkehr	94.500	8.900	9,4 %	-0,2 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	111.600	9.600	8,6 %	+3,2 %

Betrachtungsraum	**Verkehrsströme**	**Aufkommen motorisierter Verkehr** [Fahrten/Tag]	**...davon mit öffentlichen Verkehrsmitteln** [Fahrten/Tag]	**ÖV-Anteil Prognose 2030**	**Veränderung ÖV-Anteil** von 2010 bis 2030
Wichtigste Ziele bzw. Herkunft des Quell- und Zielverkehrs:					
Mittelbereich Göppingen	Quell-/Zielverkehr	36.500	5.700	15,6 %	+6,8 %
Mittelbereich Ulm	Quell-/Zielverkehr	19.700	1.900	9,6 %	+3,0 %
Mittelbereich Blaubeuren/Laichingen	Quell-/Zielverkehr	8.500	200	2,4 %	-0,2 %
Landeshauptstadt Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	3.100	1.000	32,3 %	+16,9 %

Beide Mittelbereiche können eine Zunahme des Verkehrs verzeichnen. Relativ betrachtet fällt das Wachstum im Mittelbereich Geislingen/Steige höher aus als im Mittelbereich Göppingen. Zudem wächst in beiden Mittelbereichen der ÖV-Anteil. Insbesondere bei Fahrten aus dem Mittelbereich Göppingen in die Landeshauptstadt Stuttgart kann der ÖV-Anteil von 22,5 % auf 40,6 % gesteigert werden, ein Wachstum um 18,1 %. Zwischen dem Mittelbereich Geislingen/Steige und der Landeshauptstadt Stuttgart kann der ÖV-Anteil mehr als verdoppelt werden. Er wächst um 16,9 % von 15,4 % auf 32,3 %. Grund hierfür ist das im Zuge der Fertigstellung des Projekts Stuttgart 21 deutlich ausgeweitete und beschleunigte Angebot auf der Schiene.

Auf den Relationen zwischen dem Mittelbereich Göppingen und dem Mittelbereich Kirchheim/Teck sowie dem Mittelbereich Geislingen/Steige und dem Mittelbereich Blaubeuren/Laichingen sinken die ÖV-Anteile hingegen leicht. Hier waren die ÖV-Anteile aber auch bereits zuvor auf einem sehr geringen Niveau.

Der geringfügige Rückgang des Schülerverkehrs wirkt sich insgesamt nicht negativ auf die ÖV-Anteile im Landkreis Göppingen aus. Im Binnenverkehr des Mittelbereichs Geislingen/Steige kommt es zwar zu einer leichten Abnahme des ÖV-Anteils, diese kann jedoch durch einen höheren ÖV-Anteil im Quell- und Zielverkehr ausgeglichen werden. Im Mittelbereich Göppingen wächst der ÖV-Anteil sowohl im Binnen- als auch im Quell- und Zielverkehr, wobei auch hier das Wachstum im Quell- und Zielverkehr größer ausfällt.

Dennoch kann die ungefähre Stagnation der ÖV-Anteile auf den schienenfernen Grobrelationen kaum befriedigen, da im Prognosefall immerhin das verbesserte Busangebot des Konzepts 2019 eingeflossen ist. Nachdem das Verkehrsmodell bei der Verkehrsmittelwahl sehr stark auf Fahrzeitunterschiede reagiert, muss dies als Hinweis gewertet werden, dass neben der reinen Quantität des Fahrplanangebots künftig auch dessen Qualität, und dabei vor allem der Aspekt Reisezeit, verstärkt in den Blick zu nehmen ist.

3.3.3 Streckenbezogene Ergebnisse

Veränderungen in den Streckenbelastungen im Landkreis Göppingen ergeben sich hauptsächlich durch das Projekt „Stuttgart 21“. Das bessere Angebot auf der Schiene führt zu einer deutlich gestiegenen Verkehrsnachfrage. Auch im Binnenverkehr des Landkreises nimmt die Bedeutung der Schiene zu. Dies zeigt sich darin, dass der am stärksten belastete Abschnitt der Filstalbahn im Landkreis Göppingen nun zwischen Göppingen und Faurndau liegt. Hier beträgt die Querschnittsbelastung rund 17.500 Fahrten an einem normalen Werktag. Auch in dem in der Analyse 2010 am stärksten belasteten Abschnitt zwischen Uhingen und Ebersbach/Fils steigt die Nachfrage deutlich auf 17.200 Fahrten an.

Im Busverkehr kann aufgrund der Zubringerfunktion zu dem verbesserten Schienenangebot ebenfalls mit einem leichten Wachstum der Nachfrage gerechnet werden.

3.4 Demographische Entwicklung

Steigende Geburtenraten, Zuwanderungen in den Modellraum und eine steigende Lebenserwartung der Einwohner sorgen für ein Wachstum bei den jungen und vor allem bei den älteren Altersgruppen, während es zu einem Rückgang bei den mittleren Altersgruppen kommt. Diese landesweit zu erwartende demographische Entwicklung wird sich im Landkreis Göppingen ebenfalls bemerkbar machen. Zum einen kann die Zunahme junger Menschen in Verbindung mit einer allgemein steigenden ÖV-Nachfrage den in den vergangenen Jahren zu beobachtenden Rückgang des Schülerverkehrs mittelfristig wieder ausgleichen (vgl. Kapitel 3.3). Zum anderen wandeln sich mit dem ansteigenden Durchschnittsalter der Gesamtbevölkerung und

der Zunahme der Gruppe der Senioren möglicherweise die Anforderungen an den ÖPNV. Beide Effekte sind bei der Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrsangebots zu berücksichtigen.

Hinsichtlich des Schülerverkehrs sind die Auswirkungen zumindest auch zahlenmäßig abschätzbar. Bis 2012 waren die Schülerzahlen an den weiterführenden allgemeinbildenden Schulen, die die Nachfrage im Schülerverkehr im Wesentlichen beeinflussen, noch recht stabil. Parallel zur flächendeckenden Umsetzung des achtjährigen Gymnasiums schlägt seither auch der schon länger bemerkbare Rückgang der Grundschüler auf die weiterführenden Schularten durch. Zum Schuljahr 2012/2013 sank die Schülerzahl an diesen Schulen schlagartig um fast 900 Schüler (- 4,5 %). Bis zum Jahr 2020 hat sich dieser Schwund auf rund 3.200 Schüler (- 16,4 %) aufsummiert. Gemäß den Vorausrechnungen des Statistischen Landesamts kehrt sich dieser Trend jedoch um und voraussichtlich im Jahr 2028 wird auf Landesebene wieder das Niveau aus dem Jahr 2012 erreicht sein. Auf Kreisebene liegt keine entsprechende Vorausrechnung vor. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Zahl der Schüler auch im Landkreis Göppingen wieder nahezu auf das Niveau aus dem Jahr 2010 steigen wird (siehe Kapitel 3.3.1).
Ebenso beeinflusst die Einführung von Gemeinschaftsschulen die Schullandschaft. In der Folge ist daher auch mit einer Verlagerung von Schülerströmen und fallweise zusätzlichen Schülerverkehren zu rechnen.

Die jüngste Bevölkerungsvorausrechnung des Statistischen Landesamts aus dem Jahr 2017 lässt für den Landkreis Göppingen eine Zunahme des Anteils junger Menschen bis 20 Jahre an der Gesamtbevölkerung von 18,8 % (2020) auf 19,3 % (2030) erwarten, dies entspricht einer Zunahme von rund 1.800 Personen in dieser Altersklasse. Gleichzeitig steigt zwischen 2012 und 2020 der Anteil der über 60-jährigen von 28,9 % auf 33,1 % (+ 12.200 Personen) an. Im Gegensatz zur Schülerthematik sind die Auswirkungen der Veränderungen in der Altersstruktur der erwachsenen Bevölkerung jedoch deutlich schwerer vorherzusagen, da weniger künftige Mengen als vielmehr das künftige Verhalten, insbesondere das der Senioren, prognostiziert werden. In der Verkehrswissenschaft besteht aber weitgehende Einigkeit, dass kommende Seniorengenerationen ein verändertes Verkehrsverhalten gegenüber den heutigen Senioren an den Tag legen werden. Sie sind überwiegend an

eine freizügige Nutzung von Individualverkehrsmitteln gewöhnt und werden diese Praxis wohl bis ins hohe Alter fortführen. Zudem gleicht sich der Führerscheinbesitz älterer Frauen immer mehr der Besitzquote älterer Männer an. Die Marktchancen des ÖPNV bei der Gruppe der Senioren wird dies sicherlich nicht verbessern, obwohl eine ÖPNV-Nutzung möglicherweise vor allem bei zunehmenden altersbedingten körperlichen Beeinträchtigungen in Betracht gezogen wird. Der traditionelle öffentliche Nahverkehr wird aus Kostengründen diesen Herausforderungen wohl nur teilweise gerecht werden können. Zwar kommen die Bemühungen um ein barrierefreies Verkehrsangebot gerade auch älteren Menschen zugute. Den zu erwartenden Wünschen nach einer Verkürzung von Zu- und Abgangswegen zu bzw. von den Haltestellen oder nach Beförderungsangeboten für kurze Wegstrecken müsste jedoch – wenn man den klassischen Linienverkehr entsprechend weiterentwickeln wollte – durch eine größere Netzdichte entsprochen werden. Angesichts im besten Fall stagnierender Fahrgastzahlen abseits der Achsen dürfte dies flächendeckend jedoch wirtschaftlich kaum vertretbar sein. Hiervon ist der Landkreis Göppingen mit seiner vergleichsweisen starken ländlichen Prägung in besonderer Weise betroffen. Derartige Bedarfe können zukünftig ggf. durch ergänzende On Demand-Verkehre oder, wie zum Teil bereits heute, durch kommunale und/oder ehrenamtliche Initiativen erfüllt werden (siehe Kapitel 4.1.2).

4. Generelle Zielsetzungen

Der öffentliche Nahverkehr leistet im Landkreis Göppingen einen unverzichtbaren Beitrag zur Sicherung der Mobilität aller Bürger. Er ist damit ein wichtiges Element der Daseinsvorsorge und gleichzeitig für die weitere Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung von erheblicher Bedeutung. Seine Rolle im Gefüge der Verkehrsträger soll deshalb auch künftig gestärkt und seine Attraktivität insbesondere als Alternative zum MIV weiter gesteigert werden.

Hierfür werden nachfolgend Zielsetzungen für den ÖPNV im Landkreis Göppingen, insbesondere für den Linienbusverkehr, dargestellt und festgeschrieben. Die Zielsetzungen umfassen u. a. Anforderungen an die Infrastruktur, die Finanzierung und die Barrierefreiheit sowie an das Verkehrsangebot. Darüber hinaus beinhaltet Kapitel 4 das Linienbündelungskonzept, das den zeitlichen und räumlichen Rahmen für die kommenden Vergabeverfahren für Betriebsleistungen im Busnetz des Landkreises bildet.

4.1 Zielsetzungen zur Gesamtentwicklung (Leitbild)

4.1.1 Verkehrsnachfrage

Die Erhöhung der Verkehrsnachfrage im öffentlichen Verkehr (ÖV) gilt als ein wesentliches Ziel dieses NVPs. Vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung, die sich durch eine geringfügige Zunahme des Anteils junger Menschen (Altersgruppen < 20 Jahre), einen Rückgang der mittleren Altersgruppen sowie einen Anstieg der über 60-Jährigen charakterisiert (siehe Kapitel 3.4), ergibt sich ein höherer Anteil potenzieller Nutzer des ÖPNV (z. B. Schüler und Senioren). Insbesondere im Hinblick auf das sich kontinuierlich verändernde Mobilitätsverhalten älterer Bevölkerungsgruppen (siehe Kapitel 3.4) können neue Fahrgäste durch einen attraktiveren ÖPNV gewonnen werden. Aus diesem Grund ist es von Bedeutung, neben den klassischen Zielgruppen des Schüler- und Berufsverkehrs auch Verkehrssegmente wie den Versorgungs- und Freizeitverkehr im ÖPNV weiterzuentwickeln.

Vor allem im Freizeitverkehr bestehen noch größere Marktchancen, da die potenziellen Fahrgäste in diesem Nachfragesegment in ihrer Zielwahl flexibel sind. Das Fahrtziel und das ÖPNV-Angebot können dabei gut in Übereinstimmung gebracht werden. Eine grundlegende Voraussetzung hierfür ist ein angemessenes Verkehrsangebot an Samstagen, Sonn- und Feiertagen. Neben der Vermarktung vorhandener Linienverkehre mit Hilfe von Ausflugstipps oder besonderen Tarifangeboten kommen dabei auch spezielle Angebote für Ausflügler in Betracht. Dabei sind sowohl saisonale sowie auf Wochenend- und Feiertage beschränkte Sonderlinien zu touristischen Zielen als auch ein ggf. temporär erweiterter Service im Rahmen des normalen Linienverkehrs (Fahrradmitnahme, akustische Reisebegleitung, etc.) denkbar.

Bei den von Erwachsenen dominierten Verkehrssegmenten spielt der Wettbewerb mit dem privaten PKW eine dominierende Rolle. Der ÖPNV wird hier nur dann seine Chancen wahren können, wenn er sein Angebot eng an den Anforderungen des Verkehrsmarktes ausrichtet. Das bedeutet zum einen die Überprüfung und eventuelle Anpassung des Bedienungsangebots an die Nachfragepotenziale als Daueraufgabe, zum anderen das kontinuierliche Bemühen um eine hohe Beförderungsqualität. Die Beförderungstarife sollen akzeptabel und marktorientiert festgesetzt werden. Der Landkreis Göppingen wird sich in diesem Sinne für eine marktgerechte Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots einsetzen.

Die vom Land Baden-Württemberg angestrebte Verdoppelung der Nachfrage im öffentlichen Verkehr bis 2030 (Vergleichsbasis: 2010) wird vom Landkreis unterstützt. Modellrechnungen zeigen allerdings, dass diese Zielsetzung durch ÖV-Angebotsmaßnahmen allein nicht zu erreichen sein wird. Zudem würde sich ein derart massiver Aufkommenszuwachs nur in abgeschwächter Form im Busverkehr niederschlagen. Der Landkreis verfolgt deshalb weiterhin einen eher organischen Ausbau der Nahverkehrsangebote, sichert sich dabei aber Optionen für kurzfristige Kapazitätserweiterungen.

4.1.2 Demographische Einflüsse

Die bundesweit zu erwartende demographische Entwicklung wird sich zum Teil auch im Landkreis Göppingen widerspiegeln. Dabei ist vor allem von einem stetig

steigenden Durchschnittsalter der Gesamtbevölkerung und, damit zusammenhängend, von einem Anstieg des Anteils älterer Menschen auszugehen. Während die steigenden Einwohner- und Schülerzahlen sich primär auf das Verkehrsaufkommen und somit ggf. auf die Bedienungshäufigkeiten auswirken können (siehe Kapitel 4.1.1), ergeben sich aus der Alterung der Bevölkerung möglicherweise erhöhte Anforderungen an die Erschließungs- und Beförderungsqualität (siehe Kapitel 3.4). Die ohnehin notwendige Verbesserung der Barrierefreiheit (siehe Kapitel 4.1.3) leistet zur Erfüllung dieser Anforderungen einen wichtigen Beitrag. Wünsche nach einer deutlichen Verkürzung von Zu- und Abgangswegen zur bzw. von der Haltestelle oder die Abdeckung von kurzen, zumeist innerörtlichen Wegen durch ein Beförderungsangebot wird der ÖPNV außerhalb städtischer Bereiche jedoch nur in Einzelfällen erfüllen können. Eine derartige Individualisierung der Beförderungsangebote widerspräche der dem ÖPNV innewohnenden Bündelung von Nachfrageströmen und dürfte üblicherweise auch mit dem Ziel einer wirtschaftlichen Erbringung des ÖPNV nicht vereinbar sein. Soweit dennoch vor Ort ergänzende Angebote für notwendig erachtet werden, kommen hier auch kommunale oder ehrenamtliche Ansätze (z. B. Bürgerbusse) sowie die Ausweitung alternativer Angebotsformen (z.B. On-Demand-Verkehre und Sharing-Angebote) in Betracht (siehe Kapitel 3.4).

4.1.3 Barrierefreiheit

Das Personenbeförderungsgesetz fordert in § 8 Abs. 3 „für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.“ In der Teilfortschreibung des NVPs für den Landkreis Göppingen zur Vollintegration in den VVS vom 15. Dezember 2021 in den Kapiteln 11.4 sowie in den dazugehörigen Anlagen 11.1 und 11.2 wurde das Thema bereits behandelt. Die Inhalte des Kapitels 11.4 sowie die Anlagen 11.1 und 11.2 der Teilfortschreibung werden in diese Gesamtfortschreibung überführt (jetzt: Kapitel 4.1.3 sowie Anlagen 4.1a und 4.1b).

Der Begriff „Barrierefreiheit“ wird gemäß § 4 BGG als Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit von Einrichtungen für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen „in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe“ definiert. Die Verkehrsinfrastruktur, die Fahrzeuge und die

Verkehrsangebote im ÖPNV sollen deshalb so geplant und gestaltet werden, dass eine vollständige Barrierefreiheit erreicht wird. Das betrifft insbesondere die Zugänglichkeit der Fahrzeuge sowie die Bereitstellung von Informationen zur Nutzung der Angebote. Ein barrierefreier ÖPNV kommt körperlich, in der Mobilität, in der Sinneswahrnehmung und kognitiv eingeschränkten Menschen sowie auch älteren Personen, werdenden Müttern, Kindern und Fahrgästen mit kleinen Kindern, Kinderwagen, Fahrrädern oder Traglasten zugute. Bessere Orientierungsmöglichkeiten für alle Fahrgäste erhöhen die Leichtigkeit der Betriebsabwicklung und reduzieren Unfallgefahren. Außerdem resultiert aus verringerten Fahrgastwechselzeiten eine Stabilisierung der Fahrpläne.

Der Landkreis kommt der gesetzlichen Verpflichtung zur Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV in seinem Zuständigkeitsbereich und im Rahmen seiner Möglichkeiten kontinuierlich nach. Die Barrierefreiheit ist dabei sowohl im Schienen- als auch im Linienbusverkehr zu gewährleisten und betrifft nicht nur die Fahrzeuge, sondern auch die Haltestelleninfrastruktur.

Bei der Vergabe von Linienverkehren ist für den Regelfahrplan grundsätzlich der Einsatz von Fahrzeugen zu fordern, die im Zusammenspiel mit entsprechend ausgestatteten Haltestellen einen Ein- und Ausstieg mit minimalen Reststufen erlauben. So ist im Schienenverkehr die Höhe des Fahrzeuginnenbodens auf die Systemhöhe der Bahnsteige abzustimmen. Im Linienbusverkehr sind ausschließlich Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge einzusetzen[27]. Zur bedarfsweisen Erleichterung des Ein- und Ausstiegs muss in den Bussen zusätzlich eine elektrische Klapprampe oder eine mindestens gleichwertige Ersatzlösung vorhanden sein.

Schienenverkehr

Um den Zugang zum Schienenverkehr so einfach wie möglich zu gestalten, werden neue Schienenhaltepunkte grundsätzlich barrierefrei errichtet. Vorhandene Stationen sollen, soweit die Zugangsanlagen noch Defizite aufweisen, mit entsprechenden Einrichtungen nachgerüstet werden.

[27] Im Regelbetrieb werden im Landkreis bereits ausschließlich solche Fahrzeuge verwendet. Im Hinblick auf eine wirtschaftliche Verwendung von Fahrzeugen kann für Verstärker-, Sonder- und Ersatzfahrten von diesem Grundsatz abgewichen werden. Die Zielsetzung der Inklusion darf dabei allerdings nicht verletzt werden.

Auf der Gemarkung des Landkreises Göppingen besteht an den Bahnstationen im Landkreis, die im ÖPNV von Regionalzügen angefahren werden, bezüglich der Zugänglichkeit der Bahnsteige insbesondere in Uhingen sowie z. T. in Göppingen (Gleise 2 & 3), Geislingen/Steige-West (Gleis 2) und Geislingen/Steige (Gleise 2 & 3) dringender Nachrüstungsbedarf. Aber auch an anderen Stationen sind lange Zugangs- oder Umsteigewege oder grenzwertige Rampenneigungen zu finden.

Noch mehr Handlungsbedarf besteht hinsichtlich des niveaugleichen Zugangs von den Bahnsteigen in die Fahrzeuge bzw. umgekehrt. An allen Bahnhöfen im Landkreis (Ebersbach/Fils, Uhingen, Faurndau, Göppingen, Eislingen/Fils, Salach, Süßen, Gingen/Fils, Kuchen, Geislingen/Steige -West, Geislingen/Steige) passen die Bahnsteighöhe und die Einstiegshöhe der aktuell eingesetzten Fahrzeuge nicht optimal zusammen[28]. Der zuständige Aufgabenträger und der Infrastrukturbetreiber sind gefordert, sich trotz der teilweise schwierigen Randbedingungen weiterhin für eine Verbesserung der Situation zu engagieren.

Busverkehr

Um eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen, ist es u. a. erforderlich, auch die Haltestelleninfrastruktur im Linienbusverkehr an die Bedürfnisse der mobilitätseingeschränkten Personengruppen anzupassen. I. d. R. ist hierfür der zuständige Straßenbaulastträger verantwortlich. Für die Barrierefreiheit sind an jeder Halteposition bestimmte Anforderungen zu stellen. Diese umfassen eine Bordsteinhöhe von mindestens 18 cm (Hochbord), einen stufenlosen, barrierefreien Zugang vom umgebenden Wegenetz zum Aufstellbereich, die Verfügbarkeit einer ausreichenden Manövrierfläche für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen sowie das Vorhandensein kontrastreicher, taktiler Bodenindikatoren und Leitstreifen. Diese Mindestanforderungen an eine barrierefreie Bushaltestelle werden in Kapitel 4.1.7, im Rahmen der Gestaltung der Haltestellen, ausführlich erläutert.

Unter Berücksichtigung der Kriterien wurden alle Haltepositionen im Landkreis Göppingen hinsichtlich ihres barrierefreien Ausbauzustandes erhoben. Tabelle 4-1

[28] Die Reststufe zwischen Bahnsteig und Fahrzeug kann in Einzelfällen mehr als 10 cm betragen. Dies ist abhängig vom eingesetzten Fahrzeugtyp.

kann entnommen werden, wie viele der etwa 1.000 Haltestellensteige die einzelnen Kriterien bereits erfüllen:

Tabelle 4-1: Ausbauzustand der Bushaltestellen im Landkreis Göppingen – differenziert nach den Anforderungen an eine barrierefreie Bushaltestelle

	Kriterium	Anzahl umgebauter Haltepositionen (Gesamtzahl)	Anteil an der Gesamtzahl der Haltepositionen
Status Quo	Hochbord (mind. 18 cm)	76 (980)	7,8 %
	taktile und visuell kontrastreiche Bodenindikatoren	62 (980)	6,3 %
	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5 m)	389 (980)	39,7 %
	Stufenloser Zugang	624 (980)	63,7 %

In den kommenden Jahren soll der barrierefreie Ausbau der Haltestellen unter Einhaltung der dafür geltenden Anforderungen weiter vorangetrieben und die Barrierefreiheit weiter ausgedehnt werden. Die Anlage 4.1a enthält einen Gesamtüberblick über den aktuellen Stand des barrierefreien Ausbaus aller Bushaltestellen im Landkreis Göppingen. Dabei wird für jede Halteposition dargestellt, inwieweit sie den Anforderungen bereits entspricht. War bis zu der gesetzlich definierten Frist am 01. Januar 2022 kein barrierefreier Umbau der Bushaltestelle möglich, muss dies nach § 8 Abs. 3 PBefG jeweils konkret als Ausnahme benannt und begründet werden. Ist ein barrierefreier Umbau nach dem 01. Januar 2022 geplant oder ein Umbau aktuell nicht zu realisieren, ist in der Anlage 4.1a die jeweilige Begründung aufgeführt[29]. Bei einigen Haltepositionen wurde vom zuständigen Baulastträger[30] keine Ausnahmebegründung angegeben, sodass von einem fristgerechten oder schon vollzogenen Umbau auszugehen ist[31].

Ist eine Haltestellenposition bereits barrierefrei ausgebaut, entspricht jedoch aufgrund der Veränderlichkeit von Normen, Richtlinien oder Empfehlungen nicht den aktuellen Mindestanforderungen, erfolgt eine Nachbesserung – sofern möglich – im Zuge

[29] Da die Ausnahmebegründungen in Anlage 4.1a kategorisiert dargestellt werden, beinhaltet die Anlage zusätzlich eine Erläuterung der Erhebungsliste (siehe Anlage 4.1b). Dabei wird unterschieden nach Begründungen für einen verzögerten und einen zurückgestellten barrierefreien Umbau einer Bushaltestelle.
[30] Der Baulastträger ist in der Regel die Kommune. Ist dies nicht der Fall, wird das für die jeweilige Halteposition entsprechend gekennzeichnet.
[31] Dementsprechend erfolgt eine Zuordnung dieser Haltepositionen in die Spalte „geplanter Umbau bis zum 01. Januar 2022".

zukünftiger Sanierungsmaßnahmen[32]. Eine neu errichtete Haltestelle muss generell dem aktuellen Standard entsprechen.

4.1.4 Nachhaltigkeit, Klima- und Umweltschutz

Aufgrund der Bündelung von Beförderungswünschen kann der ÖPNV Beförderungsleistungen mit niedrigerem Energieeinsatz und entsprechend geringem Schadstoffausstoß erbringen. Er kann damit sowohl zur Lösung lokaler Umweltprobleme wie einer hohen Feinstaub- oder Stickoxidbelastung, als auch zur Minderung globaler Effekte, hier insbesondere des Klimawandels, beitragen. Zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität und zur Einhaltung und Umsetzung rechtlich vorgegebener Umweltziele strebt der Landkreis Göppingen deshalb eine weitere Verlagerung von Fahrten des MIV auf öffentliche Verkehrsmittel an.

Gleichzeitig ergibt sich damit die Verpflichtung, innerhalb des öffentlichen Nahverkehrs alle technischen und wirtschaftlich vertretbaren Optionen zum Schutz der Umwelt wahrzunehmen. Wegen dieser Vorbildfunktion des ÖPNV sind die Verkehrsunternehmen aufgefordert, im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften verschärfte Emissionsgrenzwerte frühzeitig einzuhalten und die technischen Möglichkeiten zur Reduzierung des Energieverbrauchs und des Schadstoffausstoßes bei den Fahrzeugen zu nutzen. Für den Antrieb der Linienbusse sind dabei neben den aktuellen gesetzlichen Vorgaben (siehe Kapitel 6.3.2) auch die Bestimmungen ggf. vorhandener Luftreinhaltepläne und Umweltzonenregelungen einzuhalten. Ein verstärkter Einsatz von emissionsfrei angetriebenen Linienbussen trägt zudem zur Erreichung der Klimaschutzziele des Landes bei.

Da die Benutzung des ÖPNV immer auch Zu- und Abgangswege zu bzw. von den Haltestellen mit sich bringt, ist hier das Augenmerk auch auf die dabei am häufigsten genutzten, gleichfalls umweltfreundlichen Verkehrsarten Fuß- und Radverkehr zu richten. Mit einer attraktiven Gestaltung der Zu- und Abgangswege sowie der Bereitstellung günstig gelegener und gut ausgestatteter, möglichst überdachter

[32] Auch diese Haltestellen werden in den Ausnahmekatalog aufgenommen, sofern ein Umbau nicht fristgerecht bis zum 01. Januar 2022 erfolgt. Die dazugehörige Ausnahmebegründung (A-4; siehe Anlage 4.1b) rechtfertigt ausschließlich einen verzögerten, nicht jedoch einen zurückgestellten Umbau.

Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl sollte die umweltschonende Abwicklung des Vor- und Nachlaufs von ÖV-Fahrten gefördert werden. Im Hinblick auf den steigenden Wert der genutzten Zweiräder ist dabei ein zunehmender Bedarf an abschließbaren oder überwachten Fahrradabstellanlagen festzustellen.

4.1.5 Wirtschaftlichkeit

Verkehrsleistungen im ÖPNV sind, gemäß § 8 Abs. 4 PBefG, vorrangig eigenwirtschaftlich zu erbringen.
Bei der Planung des Verkehrsangebots im öffentlichen Nahverkehr wird eine höchstmögliche Produktivität angestrebt, um Spielräume für Angebotsverbesserungen zu schaffen. Von den Verkehrsunternehmen wird erwartet, dass sie an der Optimierung des Gesamtsystems konstruktiv mitwirken und insbesondere vorhandene Synergien nutzen. Solche Synergien sollen durch die Optimierung von Teilnetzen oder den Abbau paralleler Bedienungen aktiviert werden.

Zur Sicherstellung einer hohen Wirtschaftlichkeit ist das vorhandene Fahrtenangebot auch an der vorhandenen Fahrgastnachfrage zu messen. Dabei soll grundsätzlich eine Belegung von durchschnittlich mindestens fünf bis zehn Fahrgästen pro Fahrt vorliegen, um die Einrichtung eines neuen oder die Beibehaltung eines bestehenden Leistungsangebots befürworten zu können. Dies gilt auch bei Verkehrsverbesserungsmaßnahmen auf funktional eigenständigen Linienabschnitten. Wird dieser Grenzwert dauerhaft unterschritten, ist in der Regel bei vom Landkreis bezuschussten Verkehren eine angemessene Reduzierung der Verkehrsleistung anzustreben, wobei die Belange des Schüler- und Ausbildungsverkehrs sowie betriebliche, insbesondere umlaufbedingte Aspekte zu berücksichtigen sind und insgesamt wirtschaftlich sinnvolle Lösungen realisiert werden sollen. Bei eigenwirtschaftlich erbrachten Verkehrsleistungen sollen bei Nichterreichung der Mindestbesetzung insbesondere die Möglichkeiten für Umschichtungen bzw. Verlagerungen von Verkehrsleistungen in nachfragestärkere Zeitlagen oder Relationen geprüft werden.

Um eine hohe Wirtschaftlichkeit zu erzielen, kommen für Räume und Zeiten geringer Verkehrsnachfrage auch Anruf- bzw. On-Demand-Verkehre in Betracht. Dies gilt insbesondere für solche Fahrtenangebote, die zur Gewährleistung eines

Mindeststandards sinnvoll erscheinen, bei denen aufgrund der strukturellen Randbedingungen aber gleichwohl keine regelmäßige Inanspruchnahme zu erwarten ist (siehe auch Kapitel 4.2, Kapitel 5.2, Kapitel 6.4.3). Um eine bestmögliche Akzeptanz solcher Angebote zu erreichen, sollen die Konditionen für ihre Nutzung verbundweit möglichst einheitlich gestaltet werden.

4.1.6 Finanzierung

Ausgaben des Landkreises für den ÖPNV

Wenngleich innerhalb des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart (VVS) mit rund 43 %[33] ein bundesweit respektabler Kostendeckungsgrad erreicht wird, so bedeutet dies umgekehrt, dass ca. 57 % des Aufwands für die Leistungserstellung aus öffentlichen Mitteln gedeckt werden müssen. Auch der Haushalt des Landkreises Göppingen ist hierdurch erheblich und in zunehmendem Maße belastet.

Die jährlichen Gesamtausgaben (Stand: Haushaltsjahr 2021) des Landkreises für den ÖPNV setzen sich hierbei im Wesentlichen aus den folgenden Positionen zusammen:

- Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten,
- Finanzierung der Busvertragsverkehre und Zubestellungen,
- Finanzierungsbeteiligung an der Verbundstufe I (Verbundlastenausgleich),
- Zuschuss zur Tarifzonenreform,
- Zuweisungen an die VVS GmbH im Rahmen des Gesellschafterstatus,
- Verkehrsumlage VRS:
  - Betriebskostenumlage des VRS für laufende Aufwendungen (u. a. zur Bedienung von Ausgleichsleistungen im Rahmen der Allgemeinen Vorschrift),
  - Vermögensumlage VRS

Für das Jahr 2021 betragen die Nettoaufwendungen des Landkreises Göppingen für den ÖPNV etwa 12,2 Mio. €. Der Landkreis war in den letzten Jahren stets um eine Verbesserung seines Angebots bemüht und hat für die Umsetzung eines neuen Buskonzeptes sowie die Vollintegration in den VVS seine Ausgaben in diesem Bereich wesentlich gesteigert. Um weiter zum Angebotsniveau der vier anderen

[33] Stand September 2022: Die Auswirkungen des 9 €-Tickets im Juli, August und September 2022 sind in dem Kostendeckungsgrad nicht berücksichtigt. Der tatsächliche Kostendeckungsgrad für das Jahr 2022 wird deutlich niedriger sein.

Verbundlandkreise aufzuholen, sollen – unter Beachtung von Perioden angespannter Haushaltslagen – weitere Verbesserungen schrittweise erfolgen. Dabei ist insbesondere auf qualitative Merkmale des ÖPNV-Angebots verstärkt zu achten und sind ggf. weitere Angebotsverdichtungen stärker an der Nachfrageerwartung auszurichten.

Finanzierung des Verkehrsangebots im Busverkehr

Der Landkreis Göppingen verfolgt kontinuierlich das Ziel einer transparenten und leistungsbezogenen Finanzierung des ÖPNV. Im Sinne der im Jahr 2009 in Kraft getretenen EU-Verordnung 1370/2007 wurden die Mechanismen für die Finanzierung des Verkehrsangebots neu entwickelt.

Hierzu wurde vom VRS auf Grundlage von Art. 3 Absatz 2 VO (EG) 1370/2007, § 5 GVRS und § 8a Abs. 1 Satz 2 PBefG im Einvernehmen mit den Verbundlandkreisen eine Allgemeine Vorschrift (VRS-AV) als Satzung erlassen. Sie ist am 01. Januar 2015 in Kraft getreten; mit dem Beitritt zum VVS gilt diese Satzung auch für den Landkreis Göppingen. Sie erlaubt nach einem einheitlichen, beihilfekonformen, rechtssicheren und transparenten Verfahren die Zuweisung von Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichsleistungen für Durchtarifierungsverluste, die aus der Anwendung des VVS-Tarifs resultieren, an die Verkehrsunternehmen. Maßstab für die Ermittlung der Unternehmensansprüche ist die Fahrgastnachfrage mit den Parametern „beförderte Personen“ und „Personenkilometer“.

Das Land Baden-Württemberg hat von der sogenannten Ersetzungsbefugnis des § 64 PBefG Gebrauch gemacht und mit Wirkung zum 01. Januar 2018 die Finanzierung der Ausbildungsverkehre gesetzlich neu geordnet. Seither erhalten die Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV vom Land Zuweisungen für die Sicherstellung der Mindestrabattierung von Zeitfahrausweisen im Ausbildungsverkehr nach §§ 15 – 18 ÖPNVG. Die Aufgabenträger haben die vom Land vorgegebene Mindestrabattierung von 25 % über den Erlass Allgemeiner Vorschriften sicherzustellen. In Umsetzung dieser gesetzlichen Vorgaben haben die übrigen vier Verbundlandkreise (Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg und Rems-Murr-Kreis) jeweils getrennt vier inhaltsgleiche Allgemeine Vorschriften (Landkreis-AV) für die Verbundstufe II beschlossen. Diese sind jeweils zum 01. Januar 2018 in Kraft getreten. Auch hier leiten sich die

Unternehmensansprüche aus der Fahrgastnachfrage analog zur VRS-AV ab. Eine entsprechende AV für den Landkreis Göppingen sollte spätestens im Jahr 2023 verabschiedet werden, um eine Grundlage für die Vergabe von Verkehrsleistungen zu schaffen.

Nur mit dem Instrument der Allgemeinen Vorschrift(en) ist die eigenwirtschaftliche Erbringung von Verkehrsleistungen und damit die Nutzung aller mit der EU-Verordnung zu vereinbarenden Vergabeverfahren möglich. Scheidet eine eigenwirtschaftliche Erstellung aus, bedient sich der Landkreis der wettbewerblichen Vergabeverfahren in Form von Öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (ÖDLA) i. S. d. Art. 3 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 sowie – im Rahmen der gesetzten Grenzen – der Möglichkeit der Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 4 UAbs. 1 VO (EG) NR. 1370/2007.

Seit Ablauf der von der EU-Verordnung 1370/2007 gewährten zehnjährigen Übergangsfrist im Dezember 2019 werden alle Betriebsleistungen auf der Basis der neuen rechtlichen Regelungen erbracht.

Gemeinschaftliche Verkehrsfinanzierung

Die von der öffentlichen Hand zu tragenden Betriebskostenzuschüsse speisen sich häufig aus Beiträgen mehrerer Institutionen. Leitmotive dabei sind die Solidarität für die Gewährleistung einheitlicher Mindestangebotsstandards sowie – bei darüber hinaus gehenden Angebotsniveaus – die Beteiligung nutznießender Raumschaften. Aktuell gelten in den „Alt-Verbundlandkreisen“ (Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg und Rems-Murr-Kreis) die nachfolgend skizzierten Prinzipien, welche nach Beschluss dieses Nahverkehrsplans auch im Landkreis Göppingen Anwendung finden könnten:

- **Finanzierung der ausreichenden Verkehrsbedienung**

Von den Gesamtkosten der ausreichenden Verkehrsbedienung in der Verbundstufe II werden die Fahrgeldeinnahmen und Durchtarifierungsverluste nach der Allgemeinen Vorschrift des Verbands Region Stuttgart (VRS-AV) sowie die Ausgleichsleistungen gem. § 15 ÖPNVG (Landkreis-AV) und die Erstattungsleistungen nach SGB IX[34] in

[34] Sozialgesetzbuch Neuntes Buch – Rehabilitation und Teilhabe von Menschen mit Behinderungen – (Artikel 1 des Gesetzes v. 23. Dezember 2016, BGBl. I S. 3234) (Neuntes Buch Sozialgesetzbuch SGB IX); "Neuntes Buch Sozialgesetzbuch vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234), das zuletzt durch Artikel 8 des Gesetzes vom 14. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2789) geändert worden ist"

Abzug gebracht. Der verbleibende Restbetrag wird derzeit noch von den „Alt-Verbundlandkreisen“ (Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg und Rems-Murr-Kreis) nach dem Einwohner-Schlüssel der vier Landkreise solidarisch finanziert. Die zugehörige Finanzierungsvereinbarung zwischen diesen VVS-Landkreisen ist zunächst auf den Übergangszeitraum vom 01. Januar 2017 bis zum 31. Dezember 2023 befristet und soll ab dem 01. Januar 2024 durch eine neue Vereinbarung abgelöst werden. Eine Teilnahme des Landkreises Göppingen an einer Solidarfinanzierung ab dem Jahr 2024 wird geprüft.

- **Finanzierung von Zubestellungen**

Zubestellungen über die ausreichende Verkehrsbedienung hinaus werden mit jedem Verbundlandkreis getrennt abgerechnet. Die Beteiligung und interne Verrechnung mit den nutznießenden Städten und Gemeinden müssen gesondert betrachtet werden, da es in den Verbundlandkreisen unterschiedliche Finanzierungsregelungen gibt. Zwischen den jeweiligen Landkreisen und den Städten und Kommunen werden entsprechende Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen. Ziel des Landkreises Göppingen ist es ebenfalls zu solchen Finanzierungsvereinbarungen mit den Kommunen zu kommen, in denen Zubestellungswünsche über die ausreichende Verkehrsbedienung hinaus bestehen.

4.1.7 Infrastruktur

Gestaltung von Verkehrswegen

Zügig und behinderungsfrei befahrbare Verkehrswege sind für die Akzeptanz und Attraktivität eines Linienverkehrs unverzichtbar. Planungs- und Straßenbaulastträger sind deshalb aufgefordert, die Belange des Linienverkehrs bei der Gestaltung von Verkehrswegen zu berücksichtigen. Dies schließt insbesondere die ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen, deren Ausbau koordiniert und flächendeckend vorzunehmen ist, die Minimierung von Störeinflüssen aus Abbiege- und Querverkehren sowie straßenbegleitender Parkierung und die Anlage von Busspuren mit ein. Letztere gelten als wirksamste und nachhaltigste Lösung, da sie insbesondere dort erhebliche Vorteile bringen, wo regelmäßige Rückstauungen im MIV auftreten. Busspuren können in diesem Zusammenhang zu einer Verstetigung bzw.

Stabilisierung des Betriebsablaufs und somit zur Gewährleistung der Pünktlichkeit wesentlich beitragen.

Die Straßen, auf denen Linienbusse verkehren, müssen – wo immer möglich – Vorfahrtsstraßen sein. Dies bietet die größtmögliche Sicherheit auch für Fahrgäste im Fahrzeug sowie die geringste Lärmbelästigung für Anwohner. Darüber hinaus trägt dies zu einer flüssigen Betriebsabwicklung bei. Zudem sind auf die ausreichende Bemessung der Fahrbahnbreiten sowie die verträgliche Gestaltung von Elementen der Verkehrsberuhigung und der straßenbegleitenden Parkierung zu achten. Geschwindigkeitsreduktionen oder andere verkehrsberuhigende Maßnahmen sollten vorab auf ihre Wechselwirkungen mit regelmäßigen Busverkehren hin untersucht werden. Oftmals führen derartige Eingriffe zu einer verminderten Beförderungsgeschwindigkeit und haben für den ÖPNV erhebliche Folgen. Einerseits verlängert sich die Reisezeit für die Fahrgäste, andererseits wird dadurch vielfach ein Fahrzeugmehrbedarf ausgelöst, da bestehende Fahrzeugumläufe nicht mehr gehalten werden können. Insbesondere dann, wenn solche Maßnahmen im Rahmen von Lärmaktionsplänen oder Luftreinhalteplänen erfolgen sollen, besteht die Gefahr, dass durch die Behinderung des ÖPNV und in der Folge eine Verlagerung von Fahrten vom ÖV zum MIV die ursprüngliche Absicht konterkariert wird. Für die Detailplanung wird auf die „Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)"[35] verwiesen.

Gestaltung von Haltestellen

Bei Haltestellen des Schienenverkehrs sind Neubauten grundsätzlich so anzulegen, dass der Zugang barrierefrei möglich ist. Altanlagen sollen entsprechend nachgerüstet werden. Der barrierefreie Ein- und Ausstieg in bzw. aus den Fahrzeugen hängt auch vom eingesetzten Fahrzeugmaterial ab. Sind dessen Eingangsbereiche stufenfrei, ist die Bahnsteighöhe an der Fahrzeugbodenhöhe zu orientieren. Für optimale Einstiegsverhältnisse sind dabei für die verbleibende Reststufe und den verbleibenden Restspalt Werte von maximal 5 cm einzuhalten. Bei der Ausstattung von Schienenhaltestellen sind taktile und visuell kontrastreiche Bodenindikatoren, ein Witterungsschutz mit Sitzgelegenheiten sowie Informationseinrichtungen nach VVS-

[35] Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2013

Empfehlung obligatorisch. Ist ein Ticketkauf im Fahrzeug nicht möglich, müssen an jeder Haltestelle auch Ticketautomaten vorhanden sein. Dabei ist darauf zu achten, dass die Automaten für Menschen mit Behinderungen nutzbar sind.

Auch ein qualitativ hochwertiger Linienbusverkehr bedarf einer Anpassung der Haltestellen an die fahrzeugtechnischen Möglichkeiten. Insbesondere der im BBG geforderte Einstieg von Menschen mit Behinderung oder mobilitätseingeschränkten Personen „ohne fremde Hilfe“ ist nur in der Kombination eines Niederflureinstiegs und einer angeglichenen Bordsteinkante mit einer Mindesthöhe von 18 cm zu realisieren. Eine gute Anfahrbarkeit der Haltestelle ist dabei eine Grundvoraussetzung, um geringe Spaltbreiten zwischen Fahrzeug und Bordstein gewährleisten zu können. Darüber hinaus charakterisieren ein stufenloser, barrierefreier Zugang vom umgebenden Wegenetz zum Aufstellbereich, die Verfügbarkeit einer ausreichenden Manövrierfläche für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen sowie das Vorhandensein taktiler Bodenelemente und Leitstreifen eine barrierefreie Bushaltestelle. Die einzelnen Anforderungen werden nachfolgend erläutert.

Der Ausbau der Haltestellen mit einem **Hochbord** von mindestens 18 cm ermöglicht im Zusammenspiel mit den eingesetzten Niederflurfahrzeugen geringe Höhendifferenzen, die den Einstieg in die Fahrzeuge erleichtern. Die verbleibende Reststufe kann mit Hilfe der Kneeling-Funktion der Fahrzeuge bis auf wenige Zentimeter reduziert werden. Wird die obligatorisch vorhandene Klapprampe dennoch benötigt, übersteigt deren Neigung 6 % in der Regel nicht. Hinsichtlich der Bordsteinkante sind verschiedene Modelle, wie z. B. das Kasseler Sonderbord oder das sog. Combibord System Stuttgart, empfehlenswert. Der Einsatz dieser Sonderformen hat den Vorzug, dass der Formstein ein noch näheres Heranfahren an den Bordstein ohne Beschädigung des Fahrzeugs ermöglicht und somit auch das horizontale Spaltmaß minimiert wird. Hinsichtlich des Spaltmaßes ist sowohl in horizontaler als auch in vertikaler Richtung ein maximaler Wert von 5 cm anzustreben, da bis zu diesem Abstand ein eigenständiger Ein- und Ausstieg für Rollstuhlfahrer ermöglicht werden kann.

Um die jeweilige Bushaltestelle barrierefrei zu erreichen, wird ein **stufenloser Zugang** zur Haltestelle benötigt. Dabei sollten der Weg zur Haltestelle sowie eine ggf. dafür

errichtete Rampe eine Längsneigung von 6 % nicht überschreiten. Da für Rollstuhlfahrer nur eine Längsneigung von bis zu 3 % unproblematisch ist, sind bei längeren Rampen mit Neigungswerten zwischen 3 % und 6 % neigungsfreie Aufenthaltsflächen in regelmäßigen Abständen vorzusehen. Des Weiteren darf die Querneigung, die für die Entwässerung von Belang ist, einen Wert von 2,5 % nicht überschreiten, um ein Versteuern handbetriebener Rollstühle und Rollatoren zu vermeiden. Darüber hinaus sollte bei der Einrichtung barrierefreier Bushaltestellen auch die direkte Umgebung berücksichtigt werden, insbesondere Querungsstellen, Unterführungen oder Fußgängerüberwege. Deren barrierefreie Gestaltung hat einen entscheidenden Einfluss auf die Nutzbarkeit und, damit einhergehend, auf die Sinnhaftigkeit einer barrierefreien Bushaltestelle.

Der Einstieg soll darüber hinaus mit Hilfe einer ausreichenden **Manövrierfläche** für Rollstühle und Kinderwagen erleichtert werden. Die notwendige Manövrierfläche von 2,5 m x 1,5 m ergibt sich aus der Bewegungs- und Wartefläche gemäß DIN 18040-3 (1,5 m x 1,5 m), die für das Rangieren benötigt wird, und der Länge der Klapprampe des Busses von etwa 1 m. Sie sollte zumindest auf Höhe der zweiten Fahrzeugtür, an der sich üblicherweise auch die Klapprampe befindet, verfügbar sein.

Taktile und kontrastreiche **Bodenindikatoren und Leitstreifen** sollen zudem sehgeschädigten und blinden Menschen den Einstieg in den Bus erleichtern. Ein Einstiegsfeld auf der Höhe der Fahrertür sowie ein von der Gehweginnenkante oder von einem Blindenleitsystem ausgehender Auffindestreifen quer zur Fahrbahn, der den Weg zum Einstiegsfeld leitet, gewährleisten den barrierefreien Zustieg. Für den Zugang zur Haltestelle ist entweder die innere Tastkante des Gehbereichs oder ein Leitstreifen vorzusehen, die jeweils in den Auffindestreifen münden (DIN 32984). Sofern eine Sprachausgabe zur Fahrgastinformation oder eine ähnliche Unterstützung für sehgeschädigte und blinde Menschen vorhanden ist, soll diese in das Blindenleitsystem einer Bushaltestelle eingebunden werden.

Die aufgelisteten Anforderungen sind in einem vom VVS zusammengestellten Leitfaden – den Empfehlungen für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VVS-Gebiet – ausführlich dargestellt. Darin enthalten sind zudem die rechtlichen Anforderungen, Skizzen, Musterhaltestellen sowie weitere Informationen und

Hinweise, die den Kommunen im Verbundgebiet des VVS als Hilfsmittel für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen dienen sollen. Die Empfehlungen sind – allgemein zugänglich – über die VVS-Homepage abrufbar (https://www.vvs.de/download/VVS-Empfehlungen%20barrierefreie%20Bushaltestellen.pdf).

Langfristiges Ziel – auch der nationalen Gesetzgebung – ist es, alle Haltestellen barrierefrei auszubauen. Der Um- und Ausbau von Haltestellen fällt in der Regel in kommunale Baulast und entzieht sich daher dem direkten Einfluss des Landkreises. Das Planungsverfahren betreffend empfiehlt sich jedoch – unabhängig von der Zuständigkeit – stets eine enge Mitwirkung von (örtlichen) Betroffenen und Verkehrsunternehmen.

Anlage 4.1a gibt einen Gesamtüberblick über den aktuellen Stand des barrierefreien Ausbaus sowie den Planungsstand aller Bushaltestellen im Landkreis Göppingen (siehe Kapitel 4.1.3). Soweit Haltestellen erst nach dem gesetzlichen Stichtag, dem 01. Januar 2022, umgebaut werden können, ist dies unter Nutzung der Ausnahmeregelung gemäß § 8 Abs. 3 PBefG hier darzustellen und zu begründen.

Eine Bushaltestelle soll ferner, neben den bereits genannten Anforderungen an die Barrierefreiheit, mindestens über die im Verbundgebiet notwendigen Informationseinrichtungen verfügen (siehe Kapitel 6.3.3). Je nach Lage und Fahrgastaufkommen ist auch die Ausstattung mit Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten zu empfehlen. Von den zuständigen Stellen sind hier ebenfalls die EAÖ 2013 bzw. hinsichtlich der Fahrgastinformation die Vorgaben des VVS („Normen Fahrgastinformation“) zu beachten.[36]

Die Reinigung von Haltestellen erfolgt regelmäßig im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeit. Des Weiteren sollen Beschädigungen oder Farbschmierereien zeitnah behoben bzw. beseitigt werden. Gleiches gilt für den Ersatz zerstörter oder gestohlener Informationseinrichtungen. Entwendete Fahrplanaushänge sind schnellstmöglich zu ersetzen.

36 Der Witterungsschutz soll barrierefrei i. S. v. DIN 18040-3, dort Ziff. 5.6.6, gestaltet werden.

Anforderungen an Fahrzeuge

Um die hohe Akzeptanz des ÖPNV zu erhalten und dessen Attraktivität fortlaufend zu erhöhen, ist das erreichte Qualitätsniveau mindestens fortzuführen. Hieraus ergeben sich entsprechende Vorgaben für die Verkehrsunternehmen, insbesondere im Hinblick auf die im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge (siehe Kapitel 6.3.2).

Die Fahrzeuge des Linienbusverkehrs müssen den gesetzlichen Anforderungen entsprechen und sind aus diesem Grund mit energiesparenden und emissionsarmen Antrieben gemäß den geltenden Vorschriften auszustatten. Für den Antrieb der Linienbusse sind zusätzlich die Vorgaben ggf. bestehender Luftreinhaltepläne und Umweltzonenregelungen zu erfüllen. Bei einer Verschärfung der Anforderungen während der Gültigkeit des NVPs, sind in Abstimmung mit dem Aufgabenträger hierfür Lösungsvorschläge zu entwickeln (siehe Kapitel 4.1.4, Kapitel 6.3.2). Antriebstechnisch haben zudem alle Busse den topographischen Anforderungen, vor allem in Bezug auf Steigungs- und Gefällestrecken, zu entsprechen.

Im Linienbusverkehr sind ausschließlich Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge einzusetzen. In den Fahrzeugen, mit Ausnahme von Kleinbussen, muss mindestens ein Mehrzweckbereich, der zwei Sondernutzungsflächen z. B. für Rollstuhlfahrer oder Kinderwagen umfasst, vorhanden sein. Zur bedarfsweisen Erleichterung des Ein- und Ausstiegs wird eine elektrische Klapprampe oder eine mindestens gleichwertige Ersatzlösung gefordert, über die der Mehrzweckbereich gut erreichbar sein muss.

Alle Busse verfügen über Einrichtungen zur LSA-Beeinflussung. Zudem sind neu zu beschaffende Fahrzeuge mit automatischen Fahrgastzählsystemen auszustatten. Auch im Linienbusverkehr gewährleisten die Verkehrsunternehmen eine Weitergabe der Zähldaten an das Hintergrundsystem des VVS nach dessen Vorgaben. Des Weiteren sind die Fahrzeuge mit einer Klimaanlage für den Fahrerplatz und den Fahrgastraum sowie einer Anlage zur Video-Überwachung auszustatten.

Die Verkehrsunternehmen stellen die Sauberkeit der Fahrzeuge innen wie außen sicher. Beschädigungen von eingesetzten Fahrzeugen werden umgehend repariert. Ebenso soll eine schnellstmögliche Beseitigung von Farbschmierereien erfolgen.

Werden sicherheitsrelevante Schäden festgestellt, sind diese unverzüglich nach der Entdeckung zu beheben.

Die Reservebusse für Ersatzverkehre im Regionalzug- oder Busverkehr entsprechen grundsätzlich der Ausstattung der im Regelverkehr eingesetzten Busse.

Intermodale Verknüpfungen

Öffentliche Verkehrsmittel können in der Regel nur einen Teil der tatsächlichen Wegeketten abdecken. In den meisten Fällen muss zur Start- bzw. ab der Zielhaltestelle eine weitere Wegstrecke überbrückt werden. Zudem können aus wirtschaftlichen Gründen nicht alle Verkehrsangebote mit der gleichen Fahrplandichte verkehren, sodass beim Umsteigen ggf. Wartezeiten auftreten. Je nach Fahrtanlass wird der Umstieg zwischen zwei Verkehrsmitteln gelegentlich auch bewusst vermieden. Die Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrsangebots – zumindest für einen Teilweg – kann deshalb gesteigert werden, wenn an den Haltestellen eine möglichst gute Verknüpfung mit anderen Mobilitätsformen stattfindet.

- **P+R- / B+R-Angebote**

Während sich diese Anforderung im Fußgängerverkehr auf eine möglichst gute Einbettung der Haltestellen in das Fußwegenetz der jeweiligen Umgebung bezieht, spielt für Individualverkehrsmittel deren räumlich günstige Stationierung in Haltestellennähe eine entscheidende Rolle. Für private Kraftfahrzeuge und Zweiräder wird hier ein ausreichend bemessenes Parkierungsangebot (P+R, B+R) benötigt, das auf P+R-Flächen – im Hinblick auf die Barrierefreiheit – auch Parkflächen für Schwerbehinderte umfassen sollte. Zur Förderung klimaschonender Elektromobilität setzt sich der Landkreis dafür ein, dass ein Teil der Stellplätze künftig mit Ladepunkten ausgestattet wird, und unterstützt dabei die dafür zuständigen Projektträger, i. d. R. die jeweilige Standortkommune. Soweit an Haltestellen Parkierungsmöglichkeiten oder ergänzende Mobilitätsangebote wie Leihfahrzeuge vorhanden sind, unterstützen die Verkehrsunternehmen deren Zugänglichkeit und Nutzbarkeit. Die Wegeleitung ist ggf. anzupassen, die Aufstellung zusätzlicher Informationseinrichtungen ist ggf. zu dulden.

Im Sinne eines zukunftsorientierten ÖPNV sind sich das Verkehrsministerium Baden-Württemberg, der Verband Region Stuttgart, die Landeshauptstadt Stuttgart und die Verbundlandkreise einig, dass die P+R- sowie die B+R-Angebote auszubauen bzw.

zu verbessern sind. Entsprechende Maßnahmen werden in Abstimmung mit den Kommunen durch eine regional wirksame Konzeption und ein darauf aufbauendes Förderprogramm der Region forciert.

Die Bereitstellung von P+R-Stellplätzen an einzelnen Bahnstationen ist jedoch, aufgrund der benötigten Flächen und Zufahrtsmöglichkeiten wie auch aus städtebaulichen Gründen, nicht beliebig steigerbar. Für die notwendige Erhöhung der Kapazitäten ist deshalb ein standortübergreifender Planungsansatz erforderlich, bei dem P+R-Schwerpunkte gestärkt, aber auch Stationen mit Ausbaureserven zur Entlastung benachbarter Standorte ohne Erweiterungsmöglichkeit herangezogen werden.

Das Land Baden-Württemberg sowie der VRS fördern den Ausbau von P+R-Anlagen in der Region Stuttgart. Mit Uhingen wird die erste P+R-Anlage im Landkreis Göppingen von der regionalen P+R-Förderung profitieren. Die PKW-Stellplätze sollen durch die regionale Förderung gebührenfrei bleiben. Mit der Förderung von Land und VRS erfolgt insbesondere für kleinere Kommunen eine bessere Verteilung der Belastungen, die durch die laufenden Kosten des P+R entstehen. Generell sollte die Finanzierung der Anlagen zukünftig nicht ausschließlich durch die jeweiligen Kommunen erfolgen, weil deren Nutzen über die Gemeindegrenzen hinausreicht. Aus diesem Grund bleibt die finanzielle Förderung der Kommunen eine wesentliche Voraussetzung für den P+R-Ausbau. Nach Überlegungen des VVS sollte möglichst darüber hinaus das vorhandene Stellplatzangebot insbesondere an den Bahnstationen Ebersbach/Fils, Eislingen/Fils, Göppingen-Faurndau und Geislingen/Steige ausgebaut werden. Diese Stationen zeichnen sich durch eine hohe Auslastung der bestehenden Anlagen aus.

Trotz der hohen Priorität intermodaler Verknüpfungen ist bei der Neugestaltung von SPNV-Stationen darauf zu achten, dass die Haltestellenbereiche des zu- und abbringenden Busverkehrs nicht zu Gunsten von Abstellplätzen für Fahrräder oder Kraftfahrzeuge in eine ungünstigere Lage verschoben werden.

- **Kollektivierter Individualverkehr (Sharing-Systeme)**

Das Carsharing-Angebot im Landkreis Göppingen konnte insbesondere mit dem E-Carsharing-Anbieter „Deer“ in den vergangenen Jahren zunehmend ausgeweitet werden (siehe Kapitel 2.2.4). Dennoch wird weiterhin eine Verbesserung der Verfügbarkeit angestrebt. Wünschenswert wäre, dass zumindest alle Kommunen mit 10.000 oder mehr Einwohnern über Carsharing-Angebote verfügen.

Fahrradverleih-Systeme in Verknüpfung mit dem ÖPNV sind im Landkreis stellenweise vorhanden. Mit dem Verleihsystem „RegioRad Stuttgart“ als ergänzende Mobilitätsdienstleistung wird mittlerweile ein im gesamten Verbundgebiet und somit auch im Landkreis Göppingen vernetztes Fahrradverleih-System angeboten (siehe Kapitel 2.2.4). Dennoch sind diesbezüglich weitere Verbesserungen anzustreben. Der Landkreis empfiehlt insbesondere den Kommunen mit Regionalbahnstationen, die Möglichkeiten zur Installation weiterer solcher Leihstützpunkte intensiv zu prüfen.

- **On-Demand-Verkehre**

Im Sinne einer Stärkung eines zum klassischen Individualverkehr alternativen Mobilitätsverhaltens setzt sich der Landkreis generell für eine möglichst weitreichende Verknüpfung des öffentlichen Nahverkehrs mit anderen Mobilitätsformen ein. Neben Fahrzeug-Verleihsystemen sind hierbei zukünftig, insofern ein entsprechendes Angebot im Landkreis Göppingen besteht, auch App-basierte Ridepooling-/On Demand-Verkehre zu berücksichtigen. Diese können, insbesondere im Nahbereich, das System des öffentlichen Nahverkehrs unterstützen und insgesamt attraktiver machen. Allerdings ist eine Konkurrenzierung der klassischen Linienverkehre zu vermeiden. Es gilt daher ein Kooperationsgebot auch für diese Verkehrsangebote, zudem bedürfen sie einer Lizensierung durch den ÖPNV-Aufgabenträger bzw. der ÖPNV-Genehmigungsbehörde.

- **Tarifliche Kooperation und Verknüpfung**

Die räumliche Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsformen sollte auch durch eine tarifliche Kooperation flankiert werden. Dafür wurde 2015 im Verbundgebiet die sog. polygoCard eingeführt. Dabei handelt es sich um eine Chipkarte auf Basis des bundesweiten Standards der VDV-Kernapplikation, die ein hohes Maß an (Fälschungs-) Sicherheit aufweist. Auf der polygoCard werden aktuell bereits alle

Abonnements gespeichert. Die Möglichkeit auch andere Zeitticket-Produkte (z. B. Monatstickets, StudiTicket) auf der Chipkarte zu speichern, wird schrittweise ausgebaut. Die Karte ist ferner multi-modal ausgerichtet. Daher kann sie auch als Zugangsmedium für weitere Mobilitätsdienstleistungen in Ergänzung des klassischen ÖPNV genutzt werden, z. B. für die Car- und Bike-Sharing-Angebote in der Region. Die polygoCard stellt damit einen wichtigen Baustein zur Förderung und Vernetzung des Umweltverbundes dar. Künftig soll die Vernetzung nachhaltiger Mobilität mit der ergänzenden polygo-App als multimodaler Informations- und Buchungsplattform weiter vorangetrieben werden.

4.2 Zielsetzungen für das Verkehrsangebot

Die Güte des öffentlichen Nahverkehrs setzt sich aus den Aspekten Bedienungs- und Beförderungsqualität zusammen. Unter Bedienungsqualität ist der Standard der räumlichen und zeitlichen Bedienung von Siedlungsflächen zu verstehen. Sie beschreibt damit vor allem die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des öffentlichen Verkehrsangebots und wird wesentlich durch die Kriterien

- räumliche Erreichbarkeit,
- Beförderungszeiten sowie die
- Bedienungshäufigkeiten

bestimmt. Im Gegensatz dazu steht die Beförderungsqualität für die Randbedingungen, unter denen eine Fahrt im öffentlichen Verkehrsnetz stattfindet. Hauptsächliche Elemente hierbei sind die Ausstattung der baulichen Anlagen und der Fahrzeuge sowie der im Rahmen der Dienstleistungserbringung gebotene Service (insbesondere Ticketverkauf, Fahrgastinformation und Hilfestellung für ungeübte Benutzer bzw. im Störungsfall).

Hinsichtlich der Bedienungsqualität lassen sich für einen Großteil der Kriterien Maßzahlen definieren, die für den gesamten Landkreis gelten und in allen Teilräumen des Landkreises erfüllt sein sollen („Mindestbedienung“). Diese dienen zugleich als Messgrößen, um die vorhandene und angestrebte Angebotssituation in den verschiedenen Räumen quantitativ beschreiben und bewerten zu können. Für den Aspekt der Beförderungsqualität sind nur in Ausnahmefällen Maßzahlen benennbar; die entsprechenden Zielsetzungen werden deshalb in Textform beschrieben.

Die Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrsangebots hängt nicht nur von der Erreichbarkeit und Bedienungshäufigkeit von Haltestellen, einer umfassenden Fahrgastinformation sowie einem hohen Beförderungskomfort ab, sondern wird auch von den tariflichen Modalitäten beeinflusst. Die Anwendung des Verbundtarifs im gesamten Landkreis wird deshalb ebenfalls als Qualitätsmerkmal betrachtet und auch künftig eingefordert werden. Zudem wird die Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrsangebots auch durch die Nutzbarkeit alternativer Verkehrsträger beeinflusst.

Alle Maßzahlen und Verfahrensweisen wurden in der Arbeitsgruppe „Nahverkehrsplan“ (siehe Kapitel 1.2.4) abgestimmt und gelten somit für alle Verbundlandkreise.

4.2.1 Einzugsbereiche von Haltestellen

Mit den Einzugsbereichen von Haltestellen wird die Zugänglichkeit zum Bus- und Bahnangebot flächendeckend erfasst. Die Länge des Zugangswegs beeinflusst über den erforderlichen Zeitaufwand maßgeblich die gesamte Reisezeit (siehe Kapitel 2.3.1). In den Tabellen 4-2 und 4-3 werden nachfolgend die maximalen Einzugsbereiche der Haltestellen im SPNV sowie im Busverkehr dargestellt:

Tabelle 4-1: Einzugsbereiche von Haltestellen (empfohlene Maximalwerte) im Schienenverkehr

Haltestellen / Bahnhöfe …	Einzugsbereich [in m]
• **mit** Direktverbindung zum Stuttgarter Hauptbahnhof	1.000
• **ohne** Direktverbindung zum Stuttgarter Hauptbahnhof	800

Tabelle 4-2: Einzugsbereiche von Haltestellen (empfohlene Maximalwerte) im Busverkehr

Haltestellen …	Einzugsbereich [in m]
in den Mittelzentren Göppingen und Geislingen/Steige:	
• im zentralen Bereich	300
• mit hoher Bebauungsdichte	400
• mit geringer Bebauungsdichte	500
in den restlichen Kommunen im Landkreis Göppingen	500

Mindesterschließung

Die in den Tabellen 4-2 und 4-3 definierten Werte für die Einzugsbereiche gelten für alle Flächen mit zusammenhängender Bebauung, die mehr als 200 Einwohner haben oder vergleichsweise eine entsprechende Zahl von Berufspendlern und/oder Auszubildenden sowie vergleichbar verkehrserzeugende Einrichtungen aufweisen. Diese Gebiete sollen somit im Rahmen der o. g. Einzugsbereiche an das ÖPNV-Netz angebunden sein. Eine besondere Berücksichtigung muss in diesem Zusammenhang der Nachtverkehr finden. Dieser wurde in den letzten Jahren intensiv ausgebaut, sodass weite Teile des Landkreises in Nächten vor Samstagen, Sonn- und Feiertagen durchgehend erreichbar sind. Hierbei kann aber eine Erschließungsgüte, wie sie tagsüber gewährleistet wird, aus wirtschaftlichen Gründen nicht angeboten werden. Deshalb sind die in den Tabellen 4-2 und 4-3 genannten Erschließungsradien im Nachtverkehr mit dem Faktor 1,5 zu multiplizieren. So beträgt beispielsweise der Einzugsbereich eines Bahnhofs mit Direktverbindung zum Stuttgarter Hauptbahnhof 1.500 m statt 1.000 m.

Die Differenzierungen der empfohlenen Maximalwerte für Bus- und Bahnhaltestellen sowie für die unterschiedlichen Bebauungsdichten lehnen sich an die bundesweiten Empfehlungen des VDV an, die dieser in einer Überarbeitung seiner Schrift Nr. 4 „Verkehrserschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV“ Anfang 2019 erneut bestätigt hat. Gemäß einer ergänzenden verbundweiten Festlegung leistet eine Haltestelle dann einen vollwertigen Beitrag zur Erschließung eines Siedlungsbereichs, wenn dort an Normalwerktagen (Montag – Freitag) 15 oder mehr Bedienungen erfolgen. In den Anlagen 2.8 und 2.9 sind für die Mittelbereiche Göppingen und Geislingen/Steige die Einzugsbereiche dieser Bushaltestellen sowie der Schienenhaltestellen dargestellt, wobei auch solche Haltestellen berücksichtigt wurden, deren Bedienung erst im Rahmen der Umsetzung dieses NVPs auf 15 Fahrtenpaare angehoben werden sollen.

4.2.2 Beförderungszeiten und -geschwindigkeiten

Die Beförderungszeiten sind ein wesentliches Merkmal des ÖPNV-Angebots und eine wichtige Bestimmungsgröße für die Verkehrsmittelwahl. Mit der Analyse der Beförderungszeiten lässt sich darstellen, welche übergeordneten Zentren innerhalb bestimmter Zeitbereiche erreichbar sind. Die in Tabelle 4-4 dargestellten maximalen

Beförderungszeiten basieren dabei ebenfalls auf der o. g. VDV-Schrift Nr. 4, in der Reisezeit-Obergrenzen für die jeweiligen Relationen der zentralörtlichen Gliederung empfohlen werden. Bei der Interpretation dieses Bewertungskriteriums ist die vorliegende Raumstruktur zu beachten und in Verbindung mit den vorhandenen Distanzen hinsichtlich der erzielbaren Geschwindigkeiten zu analysieren.

Tabelle 4-3: Beförderungszeiten (empfohlene Maximalwerte)

Relation	maximale Reisezeit[37] [in min]	davon Zu- und Abgangszeit[38], inkl. Wartezeit beim Einstieg [in min]	maximale Beförderungszeit[39] [in min]
Gemeindeteilorte – Gemeindehauptorte	40	15	**25**
Gemeindeteile – zugehörige Mittelzentren[40]	60	15	**45**
Gemeindeteile – Stuttgart	90	15	**75**

Für das Kriterium „Beförderungsgeschwindigkeit“ existieren derartige Empfehlungen nicht. Das Kriterium wurde ergänzt, um ggf. für den Fahrgast ungünstige Auffälligkeiten, so z. B. sehr lange Umsteigezeiten, feststellen zu können. Um auch bei Einhaltung der Obergrenzen für die Beförderungszeiten ggf. sehr umwegige Linienführungen oder überlange Umsteigezeiten erkennen zu können, wird ein Warnwert von 15 km/h für die Luftliniengeschwindigkeit der untersuchten Relationen festgesetzt. Wird dieser Wert unterschritten, ist die jeweilige Relation im Detail zu analysieren.

4.2.3 Bedienungshäufigkeiten

Bei den Bedienungshäufigkeiten werden sowohl die Faktoren Zentralität und Einwohnerzahl von Ortsteilen als auch die Nachfrage berücksichtigt. Zusätzlich wird die Betrachtung der Bedienung größerer zusammenhängender Siedlungsflächen intensiviert. Zwar nimmt die Komplexität der Zielvorgabe dadurch erheblich zu, gleichzeitig erfolgt jedoch eine deutliche Annäherung an die reale Angebotssituation.

[37] Zeitbedarf von der Quelle bis zum Ziel (Haus-zu-Haus); einschließlich Fußwegzeiten von/zu den Haltestellen und Wartezeiten.
[38] Für alle Zu-/Abgangszeiten wird eine Gehgeschwindigkeit von 70 m/min sowie ein Umwegfaktor von 1,2 vorausgesetzt. Beim Zugang wird darüber hinaus eine Wartezeit von fünf Minuten angenommen. Für das Verbundgebiet werden für alle Relationen mittlere Zu- und Abgangswege von 2 x 300 m unterstellt.
[39] Die maximale Beförderungszeit definiert sich als Zeitbedarf von der Einstiegs- bis zur Zielhaltestelle.
[40] Als Mittelzentren im Landkreis Göppingen gelten die Städte Göppingen und Geislingen/Steige.

Als Grundlage der Betrachtungen gilt die Einwohnerzahl der anzubindenden Siedlungsbereiche, für die im Regelfall eine Vorzugsverbindung zum übergeordneten Verkehrsnetz (Schienenverkehr) vorzusehen ist. Hierzu passend wird ein bestimmtes Angebotsraster als Mindestbedienung festgelegt (siehe Anlage 4.2a).
Entspricht die in Anlage 4.2a definierte Einwohnerzahl des anzubindenden Siedlungsbereichs einem der aufgelisteten Einwohner-Grenzwerte (beispielsweise EW = 400 oder EW = 1.000), ist das dichtere Fahrtenangebot dem geringeren immer vorzuziehen. Die Mindestbedienung ist so gewählt, dass die angestrebte Mindestauslastung der Fahrten über den Gesamttag hinweg sichergestellt wird. Anhand der im Rahmen von VVS-Verkehrserhebungen erfassten tatsächlichen Nachfrage wird dann die Mindestbedienung im Zuge der nachfrageabhängigen Betrachtung überprüft und ggf. aufgestockt. Der als Folge dieser Betrachtung ermittelte Wert stellt dann die Mindestbedienung der untersuchten Relation dar.

Für die strukturabhängige Betrachtung können die Einwohnerzahlen entlang einer Verkehrsachse durch mehrere Siedlungsbereiche aufsummiert werden. Passend dazu wird auch das Verkehrsaufkommen des am stärksten belasteten Querschnitts ausgewertet. Der höheren Nachfrage im Binnenverkehr in städtischen Bereichen wird mit abweichenden Angebotskonzepten Rechnung getragen, die insbesondere ab 20.000 Einwohnern ein höheres Wochenend-Angebot umfassen. Im Sinne der Mindestbedienung soll gelten, dass erschließungsrelevante Linien – sofern mindestens 1.000 Einwohner oder Arbeitsplätze angebunden werden – mindestens 15 Fahrtenpaare bzw. bei Ringlinien 15 Fahrten an Normalwerktagen anbieten sollen (siehe Anlage 4.2a). Damit kann je nach Gebietstypus entweder ein 30-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten (Schwerpunkt Berufs- und Ausbildungsverkehr) oder eine ganztägige Bedienung im 60-Minuten-Takt für unterschiedliche Verkehrsanlässe hergestellt werden.

Darüber hinaus wird ein sogenanntes „Ergänzungsnetz“ hinterlegt. Ergänzungsverbindungen sind Verbindungen, die nicht zwingend notwendig sind, um bestimmte Siedlungsbereiche zu erschließen, jedoch für Fahrgäste attraktive Abkürzungen im Verkehrsnetz herstellen. Derartige Relationen sind Bestandteil des Basisangebotes, wenn Sie im Zuge der Erstellung des vorliegenden NVP ein Leistungsangebot von annähernd elf Fahrtenpaaren aufgewiesen haben. Neue

Verbindungen können nur dann aufgenommen werden, wenn Sie über einen Zeitraum von mindestens drei Jahren von den profitierenden Kommunen mitfinanziert wurden und im Anschluss ein stabiles Fahrgastaufkommen von mindestens 225 Fahrgästen je Normalwerktag in Hin- und Rückrichtung zusammen aufweisen.

Bei der nachfrageabhängigen Betrachtung wird die Beförderungskapazität untersucht. Hierbei wird die Auslastung der Fahrzeuge in der Spitzenstunde und die mittlere Auslastung über den gesamten Betriebstag hinweg überprüft. Hinzu kommt eine unterschiedliche Betrachtung im überörtlichen und im innerörtlichen Verkehr. Überörtlich wird bezüglich der Spitzenstunde ein Spitzenstundenfaktor von 40 %, innerörtlich wird ein Faktor von 25 % auf die Tagesnachfrage unterstellt. D.h. dass bei richtungsgetrennter Betrachtung 40 % bzw. 25 % der gesamten Tagesbelastung innerhalb einer Stunde auftritt. In diesem Zeitbereich werden die Fahrzeugkapazitäten ohne Abzug in Ansatz gebracht werden. Ganztags sollte die durchschnittliche Auslastung aller Fahrten 25 Fahrgäste je Fahrplanfahrt nicht überschreiten. Die Faktoren bzw. diese Grenzwerte lassen sich aus Analysen der vorhandenen Verkehrsnachfrage ableiten, berücksichtigen allerdings im Sinne der Bildung von Kapazitätsreserven eher ungünstige Fallkonstellationen.

Da empirische Nachfragedaten bisher lediglich für Normalwerktage vorliegen, sind für Samstage, Sonn- und Feiertage nur strukturabhängige Vorgaben möglich. Diese orientieren sich weitestgehend an bestehenden, typischen Angebotssituationen. Eine ergänzende Regel, wonach an Samstagen wenigstens 50 % und an Sonn- und Feiertagen wenigstens 30 % des normalwerktäglichen Angebotsniveaus erreicht werden sollen, sorgt für einen dichteren Wochenend-Fahrplan auf nachfragestarken Relationen.

Der beschriebene Ansatz versagt allerdings bei Verbindungen, die fast ausschließlich dem Schülerverkehr dienen, da die hinterlegten Taktkonzepte den dortigen Anforderungen nicht entsprechen. Auch bei Verbindungen in benachbarte Landkreise liefert das Verfahren teilweise keine sinnvollen Ergebnisse, da eine strukturabhängige Betrachtung für die außerhalb der Kreisgrenzen gelegenen Gemeinden nicht sinnvoll ist. Der Landkreis behält sich deshalb vor, das Angebot dort passend zu den aktuellen

Anforderungen bzw. in Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern individuell festzulegen. Um dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit Rechnung zu tragen, wird zugelassen, Verbindungen in Gewerbegebiete oder zu Schulstandorten nur an Normalwerktagen zu betreiben.

Für die Verteilung der Fahrten über den Tag hinweg ist nach Möglichkeit ein regelmäßig vertaktetes Angebot unter Beachtung der tageszeitlichen Verteilung der Verkehrsnachfrage anzustreben. Daraus können sich sinnvolle und notwendige Abweichungen von einem starren Taktsystem ergeben.

Der Landkreis Göppingen plant darüber hinaus die Einführung von On-Demand-Shuttles in seinem Kreisgebiet. Der Landkreis hat vier Gebiete identifiziert, in denen ein On-Demand-Shuttle einsetzbar wäre. In Anlage 4.2c ist die räumliche Ausdehnung der jeweiligen Planungsgebiete aufgezeigt. In der folgenden Tabelle sind die möglichen Einsatzgebiete sowie die maximale Betriebszeit dargestellt:

Tabelle 4-5: Mögliche Einsatzgebiete eines On-Demand-Shuttles

Planungsgebiet On-Demand-Shuttle[41]	**Ebersbach**	**Schurwald**	**Geislingen***	**Mittleres Filstal**
Geplante Betriebszeit	spät+Sa/So/Fe	ganztägig	ganztägig	spät+Sa/So/Fe
Mögliche Anwendungsfälle: Erbringung des Basisangebots durch On-Demand-Shuttles				
Kommune	Uhingen Baiereck	Göppingen Hohrein	Türkheim/ Aufhausen	Ottenbach
Max. Betriebszeit innerhalb des Basisangebots	spät+Sa/So/Fe	ganztägig	spät+Sa/So/Fe	ganztägig
Kommune	Ebersbach/Fils Bünzwangen	Wangen-Rechberghausen	Bad Überkingen Unterböhringen	Winzingen
Max. Betriebszeit innerhalb des Basisangebots	spät+Sa/So/Fe	ganztägig	ganztägig	
Kommune	Ebersbach/Fils Büchenbronn	Rechberghausen-Adelberg	Bad Ditzenbach/ Auendorf	
Max. Betriebszeit innerhalb des BA	Ganztags	spät	ganztägig	
Kommune	Roßwälden-Schlierbach	Rechberghausen-Breech	Geislingen/Steige Weiler/Helfenstein	
Max. Betriebszeit innerhalb des Basisangebots	ganztägig	spät	spät+Sa/So/Fe	
Kommune	Uhingen-Sparwiesen		Geislingen/Steige Waldhausen	
Max. Betriebszeit innerhalb des Basisangebots	spät+Sa/So/Fe		ganztägig	
Kommune	Sparwiesen-Bad Boll		Drackenstein	
Max. Betriebszeit innerhalb des Basisangebots	ganztägig		spät+Sa/So/Fe	
Kommune	Aichelberg		Bad Überkingen Oberböhringen	
Max. Betriebszeit innerhalb des Basisangebots	spät+Sa/So/Fe		ganztägig	

* 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.

Werden bestimmte Voraussetzungen erfüllt, kann das Basisangebot in Form eines On-Demand-Shuttles erbracht werden. Diese Voraussetzungen orientieren sich insbesondere an der Einwohnerzahl einzelner Ortschaften. Potenziell ist bei einer Unterschreitung einer Einwohnerzahl von 2.000 Einwohnern auf Verbindungen zum übergeordneten Verkehrsnetz, bzw. bei 20.000 Einwohnern bei der innerörtlichen Erschließung sowohl im Haupt- als auch im Ergänzungsnetz der Einsatz möglich. Das On-Demand-Shuttle kann in den angegebenen Zeiten den Busverkehr ersetzen. Voraussetzung ist hierbei jedoch die wirtschaftliche Umsetzbarkeit. Ein On-Demand-Shuttle für eine alleinstehende Kommune oder einen einzelnen Ortsteil kann nur in Ausnahmefällen wirtschaftlich umsetzbar sein. Daher empfiehlt es sich, in Gebieten,

[41] In die Planungen der On-Demand-Shuttles sind die Kommunen Schalkstetten (Alb-Donau-Kreis), Gussenstadt (Heidenheim) und Gerstetten (Heidenheim) einbezogen.

in denen mehrere Anwendungsfälle für ein On-Demand-Shuttle auftreten die Planungen zu vertiefen. Die Bedienungshäufigkeit für On-Demand-Verkehre wird in Betriebsstunden angegeben. Der Einsatz im Spätverkehr wäre somit vier Betriebsstunden, wohingegen eine ganztägige Verfügbarkeit 15 bis 19 Betriebsstunden entspricht. Ob der On-Demand-Verkehr zum Einsatz kommt oder trotz des möglichen Einsatzes ein Linienverkehr eingesetzt wird, obliegt der Entscheidung des Landkreises und seiner Gremien.

Die Ergebnisse der Analyse der Fahrmöglichkeiten sind graphisch in Anlage 4.2b dargestellt. Dort ist für jeden Ort des Landkreises die Anzahl der aus Sicht des Landkreises mindestens erforderlichen Fahrtenpaare zur Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz dargestellt.

Die für die Stadtverkehre in Göppingen und Geislingen/Steige ermittelten Werte gelten allerdings nicht automatisch für alle dort heute verkehrenden Linien, da dies wegen der Engmaschigkeit der dortigen Netzstrukturen zu unangemessenen Ergebnissen führen würde. Vielmehr werden die Mindestwerte auf ein fiktives, nahezu ausschließlich an den Erschließungsnotwendigkeiten orientiertes Netz angewandt. Das Verfahren dient hier insofern nicht nur der Ableitung konkreter Anforderungen an die Verkehrsunternehmen, sondern auch der Berechnung einer mindestens notwendigen Betriebsleistung als Eingangsgröße für die Abstimmung zwischen den Städten und dem Landkreis.

4.2.4 Schnellbusse, Expressbusse und Direktbusse

Auf stark nachgefragten Relationen kann es Sinn machen, die vorhandenen Busverkehre durch schnelle und umwegarm geführte Buslinien zu überlagern. So können zusätzliche Kapazitäten im ÖPNV geschaffen und für Fahrgäste mit längeren Fahrstrecken die Reisezeiten minimiert werden. Der Landkreis befürwortet die Schaffung derartiger Buslinien. Um Schnell-, Express- und Direktbus-Linien für den Fahrgast als exponiertes Angebot darzustellen und als entsprechend hochwertiges Produkt hervorzuheben, können derartige Linien eine zweistellige Liniennummer mit vorangestelltem „X“ erhalten (wie z.B. X93 Göppingen – Lorch). Um aber einer inflationären Handhabung von Liniennummern mit vorangestelltem „X“

entgegenzuwirken, sollen für derartige Angebote verbundweit besondere Kriterien gelten, die in Anlage 4.3 erläutert werden[42].

4.2.5 Qualität (einschließlich Auslastung)

Der öffentliche Nahverkehr befindet sich in direktem Wettbewerb mit dem MIV. Um sein Fahrgastaufkommen erhalten zu können oder gar auszubauen, muss er bereits heute auch unter dem Teil der Bevölkerung Kunden gewinnen, der über einen jederzeit nutzbaren Pkw verfügt („Wahlfreie Nutzer“). Gleichzeitig steigen mit der immer besseren Ausstattung der Kraftfahrzeuge auch die Ansprüche an ein attraktives Nahverkehrsangebot. Um auch künftig konkurrenzfähig zu bleiben, muss sich der ÖPNV deshalb den steigenden Erwartungen anpassen.

Ein wichtiges Element bei diesen Bemühungen ist neben der durch die obigen Merkmale gekennzeichneten Bedienungsqualität der Aspekt der Beförderungsqualität. Diese wird durch die Randbedingungen, unter denen eine Fahrt mit dem ÖPNV stattfindet, beschrieben. Im Einzelnen sind hier folgende Einflussgrößen zu identifizieren:

- Zuverlässigkeit und Leichtigkeit der Betriebsabwicklung
- Platzangebot
- Fahrzeugausstattung
- Haltestellenausstattung
- Tarif und Verkauf
- Kundenservice

Die Aspekte Fahrzeugausstattung, Haltestellenausstattung, Tarif und Verkauf sowie Kundenservice sind vom Verkehrsunternehmen unmittelbar steuerbar. In Kapitel 6.3 (Rahmenvorgaben für die Erstellung des Verkehrsangebots) sind die Vorstellungen des Landkreises als Aufgabenträger bezüglich dieser Merkmale niedergelegt.

Dem Grundsatz nach ist auch das Platzangebot direkt durch das Unternehmen beeinflussbar. Es besteht jedoch ein unmittelbarer Zusammenhang zum Fahrplanangebot und dem entsprechenden Bedienungsaufwand. Eine Ausweitung der Beförderungskapazitäten, insbesondere während der Hauptverkehrszeiten, ist

[42] Hierzu liegt auch ein Grundsatzbeschluss des VVS-Technik-Ausschusses vor.

zumeist mit erheblichen Sprungkosten und einem Verlust an Wirtschaftlichkeit beim Linienbetrieb verbunden. Insoweit ist eine Abwägung zwischen Kundenorientierung und Zusatzaufwand statthaft. Gleichwohl sollten auch zu Spitzenzeiten zumutbare Beförderungsverhältnisse für alle Kunden angeboten werden. Die Beförderungspflicht gemäß PBefG ist zudem in jedem Fall zu erfüllen.

4.2.6 Tarif

Der Landkreis Göppingen liegt vollständig innerhalb des Gebiets des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart (VVS). Die Verkehrsunternehmen wenden für Fahrten innerhalb des VVS ausschließlich den VVS-Tarif (Gemeinsame Beförderungsbedingungen, Tarifbestimmungen und Fahrpreise) in seiner jeweils gültigen Fassung an. Ausnahmen für besondere Verkehrsangebote sind nur mit Zustimmung des Landkreises und in Abstimmung mit dem VVS möglich.

Der Verbundtarif ist ein Zonentarif, d. h. der Fahrausweis gilt nicht für eine bestimmte Strecke, sondern für eine oder mehrere Zonen. Während der Gültigkeitsdauer können innerhalb der gewählten Zonen alle einbezogenen öffentlichen Verkehrsmittel nach freier Wahl genutzt werden: alle S-Bahnen, Züge des Nahverkehrs und Linienbusse.

Für Verkehre, die die Grenzen des Verbundgebiets überschreiten, strebt der VVS in Kooperationen mit den benachbarten Verbünden und Landkreisen erleichterte Durchtarifierungsmöglichkeiten an. Vor dem Hintergrund des wachsenden Umfangs dieser Verkehre befürwortet der Landkreis Göppingen diese Bemühungen. Soweit zwischen dem VVS und seinen Nachbarverbünden Anschlusstarifregelungen oder Übergangstarifregelungen bestehen, sind diese für die entsprechenden Fahrten ebenfalls anzuwenden.

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. Folgende Fahrten sind enthalten:

- Fahrten von/nach Geislingen/Steige (Linien 46, 350, 957, MEX16 und RE5)

- Linien 967 und 968 (Wiesensteig - Merklingen; versuchsweise Integration ab Dezember 2022

Der vom Land Baden-Württemberg zum 01. Januar 2019 eingeführte Landestarif, der BW-Tarif, umfasst seit Ende 2020 sowohl Fahrausweise des Gelegenheitsverkehrs als auch Zeitfahrausweise. Die Verkehrsunternehmen haben die Anwendung des BW-Tarifs sicherzustellen, soweit es sich nicht um Verbundbinnenrelationen oder um Relationen handelt, für die es Anerkennungsregelungen oder Übergangs- bzw. Anschlusstarifregelungen auf der Basis des VVS-Tarifs oder der Tarife von Nachbarverbünden gibt. Die Anwendung eines Tarifes schließt seinen Verkauf und die Fahrscheinkontrolle – bei elektronischen Fahrscheinen die gesicherte elektronische Kontrolle mittels Barcode- und Chipkartenleser – mit ein.

4.3 Linienbündelungskonzept

4.3.1 Ausgangslage

Die seit dem 03. Dezember 2009 geltende EU-Verordnung Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße regelt den Marktzugang zu Dienstleistungen im ÖPNV sowie deren Finanzierung. Die bundesdeutsche Gesetzgebung wurde mit der Novellierung des PBefG zum 01. Januar 2013 entsprechend angepasst.

Für die Erbringung von ÖPNV-Dienstleistungen, die aus öffentlichen Kassen bezuschusst werden, sieht die EU-Verordnung unter Artikel 5 EU-VO 1370/2007 folgende Auswahl- bzw. Auftragsmechanismen vor:

- Wettbewerbliches Verfahren (z. B. Genehmigungswettbewerb oder Ausschreibung)
- Eigenproduktion oder Direktvergabe an einen internen Betreiber (z. B. kommunales Verkehrsunternehmen)
- Direktvergabe an einen beliebigen Betreiber beim Unterschreiten von Schwellenwerten (jährliches Leistungsvolumen bis 1 Mio. Euro oder unter 300.000 km – verfügt der Betreiber über max. 23 Fahrzeuge, gelten die Grenzwerte 2 Mio. Euro oder 600.000 km).

Die Erfahrung zeigt jedoch, dass es auch weiterhin Verkehrsangebote gibt, die von Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich, d. h. ohne konkrete Leistungsbestellung durch öffentliche Stellen, erbracht werden können. Hierzu hat auch das EU-konforme Instrument einer Allgemeinen Vorschrift beigetragen, über das sich Ausgleichsleistungen für Tarifvorgaben unternehmensneutral gewähren lassen. Entsprechende Genehmigungsanträge genießen in den Liniengenehmigungsverfahren Vorrang.

In Anpassung an die EU-Verordnung Nr. 1370/2007 erlaubt das PBefG nunmehr eine Laufzeit der Liniengenehmigungen im Kraftomnibusverkehr von bis zu zehn Jahren. Wenn die Förderung der Verkehrsbedienung oder der Ausgleich der Verkehrsinteressen dies erfordert, können Liniengenehmigungen gebündelt erteilt werden. Zur Herstellung von Planungssicherheit für die tätigen Verkehrsunternehmen ist es das Ziel des Landkreises Göppingen möglichst lange Laufzeiten für die erteilten Liniengenehmigungen zu erreichen.

4.3.2 Notwendigkeit der Linienbündelung

Auf der Basis von § 9 Abs. 2 PBefG legt der Landkreis Göppingen fest, dass in seinem Zuständigkeitsbereich – von wenigen Ausnahmen abgesehen – Liniengenehmigungen nur für sog. Linienbündel zu erteilen sind. Genehmigungsverfahren für einzelne Linien sind weder einer effektiven Abwicklung von Vergabeverfahren noch einer erwarteten Aktivierung betrieblicher Synergien zuträglich. Aufgrund des prinzipiellen Vorrangs eigenwirtschaftlicher Verkehre wird zudem die Gefahr gesehen, dass bei linienweisen Genehmigungsverfahren die Einnahmen ertragsstarker Linien künftig kaum noch zur Mitfinanzierung nicht kostendeckender Angebote herangezogen werden können. Die Gewährung von Ausgleichsleistungen für die Anwendung des Verbundtarifs mittels Allgemeiner Vorschriften verstärkt diese Gefahr. Mit einer Linienbündelung wird, neben einer verbesserten Wirtschaftlichkeit der Leistungserbringung, auch eine vereinfachte und verbesserte Abstimmung verschiedener Verkehrslinien aufeinander erwartet.

Die Festlegung von Linienbündeln dient darüber hinaus dem Fortbestand der Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten für die Linien innerhalb des Bündels. Der jeweils genannte Vergabezeitpunkt berücksichtigt die Laufzeiten der aktuellen

Genehmigungen. Eine Entscheidung über die Art des künftigen Vergabeverfahrens ist mit der Definition der Linienbündel nicht verbunden.

4.3.3 Vorgehensweise

Für die Festlegung der Linienbündel werden im Sinne des § 9 Abs. 2 PBefG insbesondere verkehrliche und betriebliche Aspekte betrachtet und abgewogen. Im Einzelnen sind dies:

- Räumliche Nähe der Linien (gemeinsame End- oder Schnittpunkte, benachbarte oder parallele Linienwege),
- Verknüpfungen von Linien (Anschlüsse an End- oder Schnittpunkten),
- Funktion der Linien (Stadt- oder Regionalverkehr, Nachtbus),
- Räumlicher Schwerpunkt der Bedienung (bei sehr langen Linienwegen oder bei Linien, die die Landkreisgrenze überschreiten).

Ergänzend hierzu gehen auch der Umfang der Fahrleistung (Fahrzeugkilometer) und eine Abschätzung der Ertragskraft in den Entscheidungsprozess ein. Dabei sind die Leistungsdaten aus den beim VVS vorliegenden Fahrplandaten abgeleitet. Es können deshalb nur solche Fahrleistungen in die Berechnungen eingehen, die dort auch hinterlegt sind. Für einzelne Schul- oder Verstärkerfahrten ist dies möglicherweise nicht der Fall, sodass der tatsächliche Leistungsumfang in den Bündeln punktuell etwas höher liegen kann. Gleichwohl geben die Werte einen klaren Hinweis auf die Größenordnung der notwendigen jährlichen Betriebsleistung.

Um den Möglichkeiten mittelständischer Verkehrsunternehmen gerecht zu werden, strebt der Landkreis auch die Definition kleiner Linienbündel an. Bereits bestehende, großräumige verkehrliche und betriebliche Zusammenhänge führen andererseits im Einzelfall zu größeren Linienbündeln. Besondere Verkehrsangebote mit speziellen Charakteristika oder dem Bedienungsschwerpunkt außerhalb des Landkreises können bündelfrei gestellt oder Linienbündeln anderer Landkreise zugeordnet werden.

4.3.4 Einbezogene Linienverkehre

Anlage 4.4 stellt eine Übersicht der im Landkreis Göppingen verkehrenden Linien dar. Sie enthält darüber hinaus die Information, welche Linien in das Linienbündelungskonzept eingegangen sind.

Neben den Schienenverkehren wurden auch solche Buslinien aus dem Linienbündelungskonzept ausgeklammert, die nicht in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises liegen oder bei denen der Bedienungsschwerpunkt außerhalb des Landkreises Göppingen liegt. Bei der Erfüllung des Basisangebots in den jeweiligen Korridoren werden auch die Fahrten der nicht im Bündelungskonzept einbezogenen Linien berücksichtigt. Im Einzelnen sind für die gemäß Anlage 4.4 ausgenommenen Linien folgende Gründe maßgebend:

Linie 35

Da der Bedienungsschwerpunkt dieser Linie im Landkreis Heidenheim liegt, erfolgt in Absprache mit der Heidenheimer Kreisverwaltung eine Einbeziehung in das dortige Linienbündelungskonzept.

Linie 46, 346, 350

Da der Bedienungsschwerpunkt dieser Linien im Alb-Donau-Kreis liegt, erfolgt in Absprache mit der Kreisverwaltung des Alb-Donau-Kreises eine Einbeziehung in das dortige Linienbündelungskonzept.

Linien 165, 170[43]

Da der Bedienungsschwerpunkt dieser Linien im Landkreis Esslingen liegt, erfolgt in Absprache mit der Esslinger Kreisverwaltung eine Einbeziehung in das dortige Linienbündelungskonzept.

Linie X93

Die Linie X93 liegt in der Aufgabenträgerschaft des Verbands Region Stuttgart. Sie bleibt deshalb im Linienbündelungskonzept des Landkreises unberücksichtigt.

[43] 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.

Das Linienverkehrsangebot im Landkreis wird durch zahlreiche Ruftaxiverkehre ergänzt. Diese sind so auszugestalten, dass die Buslinienfahrten der Verkehrsunternehmen nicht konkurrenziert werden. Liniengenehmigungen für Ruftaxiverkehre sind deshalb grundsätzlich im Zusammenhang mit dem Regelangebot zu sehen.

4.3.5 Künftige Linienbündel im Landkreis Göppingen

Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über die im Landkreis Göppingen abgegrenzten Linienbündel und den jeweils angestrebten Vergabezeitpunkt.

Tabelle 4-6: Linienbündelung im Landkreis Göppingen

Bündel-Nr.	Linienbündel	Linien	Vergabezeitpunkt
1	Stadtverkehr Göppingen	901, 901A, 902, 903, 904, 905, 906, 933*, 933A*, 980*, 980A*, 997, N94	01. Juni 2026
2	Ebersbach/Schurwald	912, 912A, 913, 913A, 915, 916, 916A, 917, 918, 930*, N90	01. Juni 2027
3	Unteres Filstal	911, 911A, 914, 914A, N91	01. Juni 2027
4	Voralb-West	920, 920A, 921, 921A, 922, 922A, 923, 924*, 924A, N92	01. Juni 2026
5	Östlicher Schurwald	931, 931A, 932, 932A, 934, 934A, 935, N93	01. Dezember 2025
6	Mittleres Filstal	940, 941, 941A, 942, 943	01. Dezember 2025
7	Süßen	951, 951A, 970, 971, 972, 972A, N97	01. Dezember 2026
8	Voralb-Ost	981, 981A, 982, 983, 983A, 984, 984A, RW1, RW2, N98	01. Dezember 2027
9	Oberes Filstal	961, 965, 965A, 966, 966A, 967, 968, N96, N99	01. Dezember 2027
10	Geislingen/Böhmenkirch	950, 950A, 952, 957, 958, 958A, 959, 962*, 963*, 964*, N95	01. Dezember 2026

*Aufgrund der Neuordnung der Busverkehre im Landkreis Göppingen werden die gekennzeichneten Linien erst nach Inbetriebnahme (0,5 – 1,5 Jahre später) in das entsprechende Linienbündel aufgenommen.

Linienbündel 1: Verkehrsraum Stadtverkehr Göppingen

In diesem Bündel werden alle Linien zusammengefasst, die dem Stadtverkehrsnetz Göppingen zuzurechnen sind. Aufgabe dieser Linien ist die Erschließung des Stadtgebiets sowie die Anbindung der Siedlungsbereiche an den Schienenverkehr. Einzelne Verkehre reichen auch über die Stadtgrenze hinaus. Als zentraler Verknüpfungspunkt der Stadtlinien untereinander, zum regionalen Busverkehr und zum Regionalzugverkehr fungiert der Bahnhof Göppingen mit seinem angeschlossenen ZOB, der in diesem Linienbündel von allen Linien angefahren wird.

Tabelle 4-7: Linienbündel 1 (Verkehrsraum Stadtverkehr Göppingen)

Linien	Linienverlauf
901	Göppingen ZOB - Friedhof - Stauferpark - Lise-Meitner-Straße
901A	Göppingen ZOB - Friedhof - Stauferpark
902	Göppingen ZOB - Klinik am Eichert
903	Göppingen ZOB - Galgenberg
904	Göppingen ZOB - Bartenbach - Hohrein Ortsmitte
905	Göppingen ZOB - Reusch - Christkönigskirche
906	Göppingen ZOB - Jebenhausen
933	Göppingen ZOB - Hohenstaufen - Maitis - Lenglingen
933A	Göppingen ZOB - Hohenstaufen (- Maitis - Lenglingen)
980	Göppingen ZOB - Ursenwang - Schlat
980A	Göppingen ZOB - Ursenwang - Schlat
997	Göppingen ZOB - Berufsschulzentrum Öde
N94	Göppingen ZOB - Schlat - Eschenbach - Göppingen ZOB
Jährliche Betriebsleistung	882.700 km*
Vergabezeitpunkt	01. Juni 2026

*Bei der jährlichen Betriebsleistung handelt es sich um den Status Quo im September 2022.

Linienbündel 2: Ebersbach/Schurwald

In diesem Linienbündel werden die Linien zusammengefasst, die im Bereich Göppingen, Ebersbach/Fils sowie im Schurwald im Einsatz sind. Die Linien binden die westlichen Schurwaldgemeinden an die Bahnhöfe in Ebersbach/Fils, Uhingen, Faurndau und Göppingen mit Anschluss an den RE5/MEX16 an.

Tabelle 4-8: Linienbündel 2 (Verkehrsraum Ebersbach/Schurwald)

Linien	Linienverlauf
912	Göppingen ZOB - Faurndau - Wangen - Oberwälden
912A	Göppingen ZOB - Faurndau - Wangen - Oberwälden
913	Göppingen ZOB - Faurndau - Sparwiesen
913A	Göppingen ZOB - Faurndau - Sparwiesen
915	Göppingen ZOB - Uhingen - Holzhausen - Wangen - Rechberghausen
916	Uhingen - Bünzwangen – Ebersbach/Fils
916A	Baiereck - Bünzwangen – Ebersbach/Fils
917	Ebersbach/Fils - Winterbach
918	Uhingen - Baiereck
930	Faurndau – Wangen – Oberwälden - Rechberghausen
N90	Göppingen ZOB - Faurndau - Wangen - Rechberghausen - Bartenbach - Göppingen ZOB
Jährliche Betriebsleistung	657.500 km
Vergabezeitpunkt	01. Juni 2027

Linienbündel 3: Verkehrsraum Unteres Filstal

Im Linienbündel 3 sind die Linien zusammengefasst, die der Erschließung des unteren Filstals dienen. Der Anschluss auf den RE5/MEX16 ist von allen Linien – außer der N91 – in Uhingen sicherzustellen. Darüber hinaus dienen die Linien 914 und 914A als Zu- bzw. Abbringer der S-Bahn-Linie S1 in Kirchheim/ Teck. Die beiden Linien 911 und 914 verkehren auf dem Korridor zwischen Albershausen und Göppingen ZOB weitgehend parallel, so dass sich eine abgestimmte Fahrplangestaltung empfiehlt.

Tabelle 4-9: Linienbündel 3 (Verkehrsraum Unteres Filstal)

Linien	Linienverlauf
911	Göppingen ZOB - Faurndau - Uhingen - Albershausen
911A	Göppingen ZOB - Faurndau - Uhingen - Albershausen
914	Göppingen ZOB - Faurndau - Uhingen - Albershausen - Schlierbach - Kirchheim/Teck
914A	Göppingen ZOB - Faurndau - Uhingen - Albershausen - Schlierbach - Kirchheim/Teck
N91	Uhingen - Albershausen - Schlierbach - Roßwälden - Weiler/Fils - Ebersbach/Fils - Bünzwangen - Uhingen
Jährliche Betriebsleistung	504.800 km
Vergabezeitpunkt	01. Juni 2027

Linienbündel 4: Verkehrsraum Voralb-West

Im Linienbündel 4 sind die Linien gebündelt, die die westliche Voralb erschließen. Die Anbindung der westlichen Voralb-Gemeinden an den Bahnhof Göppingen bzw. an den Bahnhof Ebersbach/Fils gewährleistet Anschlüsse an den RE5/MEX16. In Zell unter Aichelberg bestehen Anschlüsse von der Linie 920 auf die Linie 165, die als S-Bahn-Zubringer für die S-Bahn-Linie S1 fungiert. In dem Abschnitt Bezgenriet – Göppingen verkehren die Linien 920 und 921 weitgehend parallel. Hier empfiehlt sich eine abgestimmte Fahrplangestaltung.

Tabelle 4-10: Linienbündel 4 (Verkehrsraum Voralb-West)

Linien	Linienverlauf
920	Göppingen ZOB - Jebenhausen - Bad Boll – Zell/Aichelberg - Aichelberg – Weilheim/Teck
920A	Göppingen ZOB - Jebenhausen - Bad Boll - Zell/Aichelberg - Aichelberg – Weilheim/Teck
921	Göppingen ZOB - Jebenhausen - Hattenhofen – Zell/Aichelberg
921A	Göppingen ZOB - Jebenhausen - Hattenhofen – Zell/Aichelberg
922	Uhingen - Sparwiesen - Hattenhofen - Zell/Aichelberg
922A	Uhingen - Sparwiesen - Hattenhofen - Zell/Aichelberg
923	Weilheim/Teck - Zell/Aichelberg - Bad Boll - Jebenhausen - Faurndau
924	Ebersbach/Fils – Weiler/Fils - Roßwälden - Schlierbach - Bad Boll
924A	Ebersbach/Fils – Weiler/Fils - Roßwälden - Schlierbach - Bad Boll
N92	Göppingen ZOB - Jebenhausen - Hattenhofen - Zell/Aichelberg - Bad Boll - Jebenhausen - Göppingen ZOB
Jährliche Betriebsleistung	1.010.000 km
Vergabezeitpunkt	01. Juni 2026

Linienbündel 5: Verkehrsraum Östlicher Schurwald

In diesem Linienbündel werden alle Linien zusammengefasst, die mit dem Bedienungsschwerpunkt Göppingen den östlichen Schurwald erschließen. Die Linien binden die östlichen Schurwaldgemeinden an den Bahnhof Göppingen an und stellen den Anschluss an den RE5/MEX16 sicher. Darüber hinaus dient die Linie 935 als Zu- bzw. Abbringer der S-Bahn-Linie S2 in Schorndorf. In diesem Bündel sind zusätzlich die Regionalverkehre nach Lorch und Schwäbisch Gmünd gebündelt. In dem Abschnitt Göppingen - Rechberghausen verkehren die Linien 931, 934 und 935 weitgehend parallel. Hier empfiehlt sich eine abgestimmte Fahrplangestaltung.

Tabelle 4-11: Linienbündel 5 (Verkehrsraum Göppingen/Schurwald)

Linien	Linienverlauf
931	Göppingen ZOB - Waldhausen - Lorch - Schwäbisch Gmünd
931A	Göppingen ZOB - Waldhausen - Lorch - Schwäbisch Gmünd - Lenglingen
932	Göppingen ZOB - Faurndau - Rechberghausen - Schwäbisch Gmünd
932A	Göppingen ZOB - Faurndau - Rechberghausen - Lenglingen
934	Göppingen ZOB - Bartenbach - Rechberghausen - Börtlingen
934A	Göppingen ZOB - Bartenbach - Rechberghausen - Börtlingen
935	Göppingen ZOB - Rechberghausen - Adelberg - Schorndorf
N93	Göppingen ZOB - Bartenbach - Rechberghausen - Birenbach - Wäschenbeuren – Maitis - Lenglingen - Hohenstaufen – Göppingen ZOB
Jährliche Betriebsleistung	1.170.200 km
Vergabezeitpunkt	01. Dezember 2025

Linienbündel 6: Verkehrsraum Mittleres Filstal

Im Linienbündel 6 sind die Linien in und um Eislingen/Fils und Salach gebündelt. Alle Linien – mit Ausnahme der Schüler-Linie 943 – stellen am Bahnhof Göppingen bzw. Eislingen/Fils einen Anschluss an den RE5/MEX16 her.

Tabelle 4-12: Linienbündel 6 (Verkehrsraum Mittleres Filstal)

Linien	Linienverlauf
940	Göppingen ZOB – Eislingen/Fils Süd - Schlossplatz/Bahnhof
941	Göppingen ZOB – Eislingen/Fils - Salach –Ottenbach
941A	Göppingen ZOB – Eislingen/Fils - Salach –Ottenbach
942	Göppingen ZOB – Eislingen/Fils Nord
943	Eislingen/Fils Steinbeisstraße - Hauptstraße/ Bahnhof -Talstraße
Jährliche Betriebsleistung	536.700 km
Vergabezeitpunkt	01. Dezember 2025

Linienbündel 7: Verkehrsraum Süßen

Im Linienbündel 7 sind die Linien des Stadtverkehrs Süßen sowie die überörtlichen Buslinien ab Süßen in Richtung Geislingen/Steige, Böhmenkirch und Göppingen enthalten. Die Linie 951 verkehrt überwiegend parallel zur Schiene und übernimmt in Gingen/Fils, Kuchen und Geislingen/Steige Feinerschließungsfunktionen. Am Bahnhof Süßen wird Anschluss auf den RE5/MEX16 hergestellt – auf der Linie 951 wird zusätzlich in Geislingen/Steige und auf der Linie 972 in Göppingen der Regionalzug angebunden. Synergien zwischen den Linien am Bahnhof Süßen sind möglich, sodass eine effiziente Leistungserbringung erfolgen kann.

Tabelle 4-13: Linienbündel 7 (Verkehrsraum Süßen)

Linien	Linienverlauf
951	Süßen – Gingen/Fils – Geislingen/Steige Stadtkirche
951A	Süßen – Gingen/Fils – Geislingen/Steige Stadtkirche
970	Süßen Fuchseckstr. - Bahnhof - Donzdorf Schulzentrum
971	Süßen - Donzdorf - Reichenbach/Rechberg - Wißgoldingen
972	Göppingen ZOB - Süßen - Donzdorf - Böhmenkirch
972A	Göppingen ZOB - Süßen - Donzdorf - Böhmenkirch
N97	Göppingen ZOB - Süßen - Donzdorf - Böhmenkirch
Jährliche Betriebsleistung	829.500 km
Vergabezeitpunkt	01. Dezember 2026

Linienbündel 8: Verkehrsraum Voralb-Ost

Das Linienbündel 8 fasst die Linien des Teilnetzes Voralb-Ost zusammen. Bezugspunkt der meisten dieser regionalen Buslinien ist der Bahnhof Göppingen. Dort sind Anschlüsse auf den RE5/MEX16 herzustellen. Daneben ist zusätzlich die Bedienung des Schüler-, Berufs- und Besorgungsverkehrs nach Göppingen von Bedeutung. Außerdem schließt die Linie 982 in Gammelshausen an die Linien 981/983 und in Bad Ditzenbach an die Linie 966 an. Durch die Verknüpfung von Linien u.a. am Bahnhof Göppingen sind zusätzliche Freiheitsgrade hinsichtlich der Linienführung im Stadtbereich sowie der Fahrzeugumläufe erzielbar. Darüber hinaus sind die RadWanderBusse (RW) 1 und 2 in dem Linienbündelungskonzept enthalten, die an Sonn- und Feiertagen zusätzliche Verbindungen vom Göppinger ZOB zu den Voralb-Gemeinden bieten. Die Bedienungsschwerpunkte beider Linien liegen auf touristischen Zielen.

Tabelle 4-14: Linienbündel 8 (Verkehrsraum Voralb-Ost)

Linien	Linienverlauf
981	Göppingen ZOB - Gruibingen - Wiesensteig
981A	Deggingen - Gruibingen - Göppingen ZOB
982	Gammelshausen - Bad Ditzenbach - Deggingen
983	Göppingen ZOB - Heiningen - Bad Boll
983A	Göppingen ZOB - Heiningen - Bad Boll
984	Göppingen ZOB - Heiningen - Süßen ZOB
984A	Göppingen ZOB - Heiningen - Süßen ZOB
RW1	Göppingen ZOB - Heiningen - Gruibingen - Wiesensteig (RadWanderBus Reußenstein 1)
RW2	Göppingen ZOB - Bad Boll - Gruibingen - Wiesensteig (RadWanderBus Reußenstein 2)
N98	Göppingen ZOB - Heiningen - Bad Boll - Göppingen ZOB
Jährliche Betriebsleistung	729.000 km
Vergabezeitpunkt	01. Dezember 2027

Linienbündel 9: Verkehrsraum Oberes Filstal

Das Linienbündel 9 fasst die Linien im Oberen Filstal zusammen, die ihren verkehrlichen Knotenpunkt in Geislingen/Steige haben. In Geislingen/Steige werden Anschlüsse auf den RE5/MEX16 und auf den regionalen Busverkehr hergestellt. Auch am neuen Bahnhof Merklingen bestehen Anschlüsse zu den Regionalzügen in Richtung Ulm und Wendlingen/Neckar. Dadurch, dass nahezu alle Linien dieses Linienbündels den Geislinger ZOB anfahren, können sich hier Synergien für einen effizienten Busverkehr ergeben.

Tabelle 4-15: Linienbündel 9 (Verkehrsraum Oberes Filstal)

Linien	Linienverlauf
961	Deggingen - Gosbach - Hohenstadt
965	Geislingen/Steige ZOB - Unterböhringen
965A	Geislingen/Steige Stadtkirche - Unterböhringen
966	Geislingen/Steige ZOB - Wiesensteig Rathaus
966A	Geislingen/Steige ZOB - Wiesensteig Rathaus
967	Merklingen – Wiesensteig – Gosbach – Merklingen
968	Merklingen – Gosbach – Wiesensteig - Merklingen
N96	Geislingen/Steige ZOB - Bad Überkingen - Bad Ditzenbach
N99	Gammelshausen - Wiesensteig - Drackenstein - Bad Ditzenbach
Jährliche Betriebsleistung	696.100 km
Vergabezeitpunkt	01. Dezember 2027

Linienbündel 10: Verkehrsraum Geislingen/Böhmenkirch

Im Linienbündel 10 sind die Linien, die den Stadtverkehr in Geislingen/Steige und den umliegenden Bereich bis Böhmenkirch verkehrlich erschließen, gebündelt. Alle Linien – bis auf die Linie 952 – fahren den Geislinger ZOB an, wodurch sich Synergien der Fahrzeugumläufe für eine effiziente Verkehrsleistung im Stadt- und im Regionalbusverkehr ergeben können. In Geislingen/Steige wird der Anschluss auf den RE5/MEX16 hergestellt.

Tabelle 4-16: Linienbündel 10 (Verkehrsraum Geislingen/Böhmenkirch)

Linien	Linienverlauf
950	Geislingen/Steige ZOB – Stötten - Böhmenkirch
950A	Geislingen/Steige ZOB – Stötten - Böhmenkirch
952	Böhmenkirch Rathaus - Heidhöfe
957	Geislingen/Steige Stadtkirche – Weiler/Helfenstein - Schalkstetten
958	Geislingen/Steige ZOB - Eybach - Böhmenkirch
958A	Geislingen/Steige ZOB - Eybach - Böhmenkirch
959	Geislingen/Steige ZOB - Eybach - Waldhausen
962	Geislingen/Steige ZOB - Berufsschulzentrum - Wilhelmshöhe - Geislingen/Steige ZOB
963	Geislingen/Steige ZOB - Wilhelmshöhe - Neuwiesen – Geislingen/Steige ZOB
964	Geislingen/Steige ZOB - Heiligenäcker - Oberböhringen
N95	Geislingen/Steige ZOB - Waldhausen - Böhmenkirch - Stötten
Jährliche Betriebsleistung	524.200 km
Vergabezeitpunkt	01. Dezember 2026

5 Bewertung

Nach § 11 Abs. 3 Ziff. 2 ÖPNVG ist eine Bewertung des bestehenden ÖPNV-Angebots ein obligatorischer Bestandteil des NVPs. Im Zuge dieser Bewertung erfolgt eine Darstellung der Stärken und der Defizite des ÖPNV-Angebots im Landkreis Göppingen. Darüber hinaus soll ermittelt werden, ob für Verkehrsräume mit vergleichbaren Strukturen gleichwertige Angebote vorliegen. Die Bewertungsergebnisse bilden die Basis für die Formulierung von Zielsetzungen zur künftigen Ausgestaltung des ÖPNV (siehe Kapitel 6).

5.1 Methodik

Der Bewertung des Angebots im ÖPNV liegt ein zweistufiges Verfahren zugrunde. In einem ersten Schritt erfolgt ein Vergleich der Bestandsdaten mit den vorgegebenen Zielen zum Verkehrsangebot. Ergänzend werden in einem zweiten Schritt, der Bewertungsstufe, die spezifischen örtlichen Gegebenheiten, z. B. Verkehrspotenziale, besondere Anforderungen von Benutzergruppen (u. a. Schüler) sowie Anregungen von Kommunen und Verkehrsunternehmen einbezogen. Aus der Bewertungsstufe werden die Zielsetzungen für den Linienverkehr abgeleitet.

5.2 Ermittelte Angebotsdefizite

Die Ermittlung von Angebotsdefiziten im ÖPNV folgt der dargestellten Methodik aus dem vorangegangenen Unterkapitel (siehe Kapitel 5.1). Ein Untersuchungsbedarf für ein bestimmtes Gebiet ergibt sich, wenn die Ist-Werte nicht mindestens den Soll-Maßzahlen der jeweiligen Bewertungskriterien entsprechen (Vergleich). Aus einer anschließenden verkehrlichen Beurteilung (Bewertungsstufe) resultiert das weitere Vorgehen, das entweder eine begründete Tolerierung der Abweichungen von den Soll-Maßzahlen oder eine Entwicklung möglicher Lösungsansätze umfasst.

5.2.1 Einzugsbereiche von Haltestellen

Die Soll-Maßzahlen für die Einzugsbereiche von Haltestellen werden in Kapitel 4.2.1 aufgezeigt. In den Anlagen 2.8 und 2.9 werden auf topografischen Karten – differenziert nach den Mittelbereichen Göppingen und Geislingen/Steige – für die

jeweils zugehörigen Gemeinden und Teilorte die Einzugsbereiche von Haltestellen dargestellt. Da das Vorhandensein einer Haltestelle nicht zwingend die ÖPNV-Erschließung eines Gebiets sichert, sondern gemäß Kapitel 4.2.3 auch eine Mindestanzahl von Bus- bzw. Ruftaxiabfahrten erforderlich ist, werden zusätzlich alle Haltestellen aus der Auswertung herausgenommen, an denen an Normalwerktagen weniger als elf Bus- bzw. Ruftaxiabfahrten stattfinden und auch keine Aufstockung des Angebots auf 15 Fahrtenpaare im Rahmen des ausgeweiteten Basisangebots angedacht ist.

Durch die Überlagerung der Einzugsbereiche der verbliebenen, erschließungsrelevanten Haltestellen mit den bestehenden Siedlungsflächen lassen sich Erschließungsdefizite lokalisieren. Umfassen diese Defizitbereiche mehr als 200 Auszubildende, Beschäftigte oder Einwohner, besteht in jedem Fall Untersuchungsbedarf. Mit Hilfe von Einzelfallbetrachtungen kann anschließend abgewogen werden, ob sich ein Handlungsbedarf ableiten lässt. Hierbei ist zu unterscheiden, ob es sich um ein geringfügiges (weniger als 1.000 betroffene Einwohner/Beschäftigte/Auszubildende) oder ein signifikantes Erschließungsdefizit (mehr als 1.000 betroffene Einwohner/Beschäftigte/Auszubildende) gemäß Anlage 4.2a handelt. Bei geringfügigen Erschließungsdefiziten ist zu prüfen, ob Abhilfe im klassischen ÖPNV geschaffen werden kann. Hierbei sind die Voraussetzungen, dass keine Sprungkosten durch den Einsatz eines zusätzlicher Fahrpersonale und Fahrzeuge im entsprechenden Zeitfenster entstehen und dass Fahrzeitverlängerungen durch eventuelle Umwege für durchfahrende Fahrgäste verhältnismäßig sind. Diese Verhältnismäßigkeit wäre bspw. nicht gegeben, wenn zugunsten von zwei Fahrgästen täglich 200 andere Fahrgäste einen vierminütigen Umweg auf sich nehmen müssten. Signifikante Erschließungsdefizite sind gemäß Anlage 4.2a dagegen immer zu beheben.

In vielen Fällen können angesichts begrenzter Potentiale und/oder ungünstiger Voraussetzungen, z. B. aufgrund der Straßenverhältnisse, keine Maßnahmen im klassischen ÖPNV empfohlen werden. Den betroffenen Kommunen wird in diesen Fällen die Prüfung der Einführung von lokal gestalteten und betriebenen Mobilitätsdiensten, wie z. B. Bürgerbussen oder lokalen Car-Sharing-Angeboten, nahegelegt. Diese Angebote bedürfen vielerorts eines geringen Aufwandes.

Signifikante Erschließungsdefizite können ggf. in einen On-Demand-Verkehr integriert werden, sofern die Voraussetzungen für eine wirtschaftliche Umsetzbarkeit gegeben sind (siehe Kapitel 4.1.7, Kapitel 7.2.7). Die Ergebnisse dieser Auswertung sind in Tabelle 5-1 dargestellt:

Tabelle 5-1: ÖPNV-Erschließungsdefizite mit Maßnahmenvorschlägen

Gemarkung	Erschließungsdefizit im Bereich …	Maßnahmenvorschlag / weiteres Vorgehen
Adelberg	Fuchsweg	Das Wohngebiet im Bereich Adelberg-Fuchsweg liegt außerhalb des Einzugsbereichs der nächstgelegenen Haltestellen. Dieses Erschließungsdefizit wäre lediglich durch eine Linienwegänderung auf der Linie 935 zu beheben. Diese Fahrwegänderung hätte starke Einflüsse auf den Umlauf der Linien, die Anschlüsse auf den Schienenverkehr herstellen. Aufgrund der geringen Größe des Gebiets wird eine Anpassung des Angebots im Busverkehr als nicht verhältnismäßig angesehen. Das Gebiet liegt jedoch im Planungsgebiet des On-Demand-Shuttles Schurwald.
Adelberg	Ziegelhau	Das Industriegebiet „Ziegelhau“ in Adelberg ist nicht durch den ÖPNV erschlossen. Der Fußweg zur nächstgelegenen Haltestelle erscheint nicht zumutbar. Aufgrund der Gebietsgröße und der damit verbundenen Zahl von Arbeitsplätzen empfiehlt sich die Einrichtung einer neuen Haltestelle zur verkehrlichen Erschließung. Deren Bedienung könnte über die Linie 935 erfolgen – vorbehaltlich der Sicherstellung der Anschlüsse an die S2 in Schorndorf. Auch eine alternierende Bedienung des Industriegebiets Ziegelhau und des Teilorts Unterberken könnte ein Ansatz sein. Die betriebliche Machbarkeit (Umlaufzeiten) müsste allerdings zunächst geprüft werden, da die Linie vorrangig Anschlüsse zum Schienenverkehr herstellen muss.
Aichelberg	Hinterbergstraße – Ost	Der östliche Abschnitt der Hinterbergstraße befindet sich außerhalb der 500m-Radien der Haltestellen. Es handelt sich hier jedoch um ein Gebiet mit geringem Fahrgastpotenzial durch die spärliche Bebauung sowie keinerlei Wendemöglichkeit für den Bus. Für die wenigen betroffenen Fahrgäste erscheint ein etwas längerer Fußweg zur nächstgelegenen Haltestelle tolerierbar.
Bad Boll	Eckwälden – Dorfstraße Süd	Der Bereich ist durch den Einzugsbereich der Bushaltestelle „Eckwälden Ortseingang“ nicht erschlossen. Zur Verbesserung der Erschließung müsste die Linie 920 verlängert werden. Die Linie 920 wendet in Bad Boll-Eckwälden. Eine Weiterführung der Linie ins südliche Siedlungsgebiet ist jedoch aufgrund der nicht vorhandenen Wendemöglichkeit am südlichen Ortsausgang in Richtung Aichelberg nicht möglich. Die derzeitige Situation kann demnach nicht mit vertretbarem Aufwand behoben werden.

Gemarkung	Erschließungsdefizit im Bereich …	Maßnahmenvorschlag / weiteres Vorgehen
Bad Boll	Nord, Süd, West	Es handelt sich um sehr kleine, nicht erschlossene Bereiche im Norden und im Osten von Bad Boll. Die Situation ist als unproblematisch einzustufen. Eine Angebotsänderung erscheint nicht erforderlich. Im südlichen Siedlungsbereich von Bad Boll findet sich insbesondere Wohnbebauung. Die nächstgelegene Haltestelle ist bis zu 700m von den Wohngrundstücken entfernt. Die Erschließung des Gebiets würde eine Stichfahrt auf der Linie 920, 923 oder 924 erfordern. Diese Stichfahrt hätte starke Einflüsse auf den Umlauf der Linien, die Anschlüsse auf den Schienenverkehr herstellen. Aufgrund der geringen Größe des Gebiets wird eine Anpassung des Angebots als nicht verhältnismäßig angesehen.
Bad Überkingen	Bad Überkingen – Süd-Ost	Das Wohngebiet in den Höhenlagen des südöstlichen Bad Überkingens fällt nicht in den Einzugsbereich der nächstgelegenen Haltestellen. Die Straßen abseits der Hausener Straße (Bedienung durch die Linien 965 und 966) werden nicht vom Linienverkehr angedient. Das Wohngebiet wäre nur durch eine umwegige Schleifenfahrt zu erschließen, die aufgrund der Topografie besonders zeitraubend ausfallen würde. Eine Integration des Wohngebiets in die Umläufe der in Bad Überkingen verkehrenden Linien würde daher die Anschlüsse an den Schienenverkehr gefährden. Aus diesem Grund muss den Einwohnern ein längerer Fußweg zur nächsten Haltestelle (rd. 800m) zugemutet werden.
Böhmenkirch	Böhmenkich - Nord	Ein kleiner Teil des nördlichen Siedlungsbereichs in Böhmenkirch liegt nicht im Einzugsbereich der nächstgelegenen Haltestellen. Der Bereich beherbergt insbesondere einen Holzhof und ein Sägewerk, die mit einem Fußweg von 600m von der nächstgelegenen Haltestelle zu erreichen sind. Aufgrund des geringen Fahrgastpotenzials ist keine Angebotsänderung erforderlich.
Böhmenkirch	Heidhöfe	Der Ortsteil Heidhöfe ist zwar mit der Linie 952 an den ÖPNV angeschlossen, bis auf vier Fahrtenpaare im Ausbildungsverkehr wird der Ortsteil ausschließlich mit einem Ruftaxi im 120-Minuten-Takt bedient. Die Situation ist aufgrund der ganztägigen Ruftaxi-Andienung als vertetbar einzustufen. Eine Angebotsänderung ist nicht erforderlich.
Donzdorf	Donzdorf Süd-Ost	Im südöstlichen Siedlungsbereich von Donzdorf fallen Teile der Wohnbebauung nicht in den Einzugsbereich der Haltestellen. Die Straßen in diesem Gebiet sind nicht von einem im regulären Linienverkehr eingesetzten Bus zu befahren. Darüber hinaus müssten Halteverbote ausgesprochen werden, die in dem Wohngebiet eher zusätzliche Probleme verursachen. Den betroffenen Einwohnern muss daher ein etwas längerer Fußweg zur Haltestelle „Donzdorf - Steingartenschule“ zugemutet werden.

Gemarkung	Erschließungsdefizit im Bereich …	Maßnahmenvorschlag / weiteres Vorgehen
Dürnau	Dürnau Nord	Ein kleines Gebiet westlich der Fabrikstraße befindet sich nicht im Einzugsbereich der Haltestellen. Bei den nicht erschlossenen Gebäuden handelt es sich jedoch um einen Reiterhof und ein Metallbauunternehmen. Aufgrund des niedrigen Fahrgastpotenzials ist ein längerer Fußweg (rd. 10 Minuten) zur nächstgelegenen Haltestelle zumutbar.
Ebersbach/Fils	Ebersbach/Fils - Ost	Ein Erschließungsdefizit lässt sich im östlichen Bereich der Kernstadt Ebersbach/Fils identifizieren. Das Industriegebiet zwischen der Strutstraße, der Industriestraße und der Daimlerstraße befindet sich außerhalb der Einzugsbereiche der Haltestellen. Der Fußweg zu den nächstgelegenen Haltestellen wird als nicht zumutbar eingestuft. Aufgrund der Gebietsgröße und der damit verbundenen Zahl von Arbeitsplätzen empfiehlt sich die Einrichtung einer neuen Haltestelle zur verkehrlichen Erschließung. Die Bedienung dieser neuen Haltestelle könnte bspw. über eine Verlängerung oder das Einfügen einer Stichfahrt auf den Linien 917 oder 924 erfolgen. Die betriebliche Machbarkeit (Umlaufzeiten) müsste allerdings zunächst geprüft werden, da die Linie vorrangig Anschlüsse zu Schienenverkehrsmittel herstellen muss.
Ebersbach/Fils	Sulpach	In Sulpach sind zwar die Haltestellen „Seeweg“, „Weidenhalde“, „Teichweg“ und „Mahdwiesen“ vorhanden, sie werden jedoch von der Linie 916 nur einmal am Tag (Mo-Fr) bedient. Hier empfiehlt sich dringend die Ausweitung der Bedienungshäufigkeit auf der Linie 916 zu prüfen.
Geislingen/ Steige	Hofstett	Es handelt sich um einen sehr kleinen, nicht erschlossenen Bereich. Die Situation ist als unproblematisch einzustufen. Eine Angebotsänderung erscheint nicht erforderlich.
Gingen/Fils	Immenreich	Das kleine Gewerbegebiet Immenreich ist nicht an den ÖPNV angeschlossen. Auch ist die nächstgelegene Haltestelle „Gingen/Fils – Mühlgasse“ nicht fußläufig zu erreichen. Es wäre daher die Einrichtung einer Haltestelle an der Hindenburgstraße und die Einbindung in den Umlauf der Linie 951 zu prüfen.
Göppingen	Bezgenriet - Süd	Hierbei handelt es sich um ein geringfügiges Erschließungsdefizit, das mit vertretbarem Aufwand nicht beseitigt werden kann. Den dort wohnenden Fahrgästen muss auch künftig der Fußweg (maximal 600m) zur nächstgelegenen Haltestelle “Bezgenriet“ zugemutet werden.
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.

Gemarkung	Erschließungsdefizit im Bereich …	Maßnahmenvorschlag / weiteres Vorgehen
Göppingen	Manzen - West	Es handelt sich um einen sehr kleinen, nicht erschlossenen Bereich. Die Situation ist als unproblematisch einzustufen. Eine Angebotsänderung ist nicht erforderlich.
Gruibingen	Maierhofstraße	Das Gebiet um die äußere Maierhofstraße befindet sich zwar im Einzugsbereich der nächstgelegenen Haltestelle „Grundschule“, die jedoch nur im Ausbildungsverkehr durch die Linie 981A angefahren wird. Die nächste Haltestelle „Gruibingen Rathaus“ mit regelmäßigen Busabfahrten liegt mit rd. 600m Entfernung jenseits des Zielwertes. Aufgrund des geringen Fahrgastpotenzials wäre eine Ausweitung der Busbedienung jedoch unverhältnismäßig - den betroffenen Einwohnern muss auch weiterhin ein etwas längerer Fußweg zugemutet werden.
Hattenhofen	Hattenhofen West	Diese Situation kann im Blick auf die geringe Größe des betroffenen Gebiets weiterhin akzeptiert werden, zumal hier ausschließlich ein Grüngutplatz angesiedelt ist.
Heiningen	Eitswiesenstraße	Das Gebiet in der Eitswiesenstraße fällt in keinen Einzugsbereich der nächstgelegenen Haltestellen. Da hier insbesondere ein Wertstoffhof zu finden ist, ist mit keinem signifikanten Fahrgastpotenzial zu rechnen. Eine Angebotsänderung erscheint nicht erforderlich. Gegebenenfalls kann eine Änderung der Linienführung der Linie 983 via Dürnauer Weg das Erschließungsdefizit beheben. Diese Maßnahme wird geprüft.
Lauterstein	Lauterstein - Nord	Im nördlichen Siedlungsbereich von Lauterstein fallen Teile der Wohnbebauung nicht in den Einzugsbereich der Haltestellen. Die Straßen in diesem Gebiet sind jedoch für Linienbusse wenig geeignet, so dass mindestens mit Halteverboten eine ausreichende Fahrgassenbreite gesichert werden müsste. Aufgrund der eingeschränkten Vernetzung der Wohnstraßen wären Stichfahrten in das Gebiet zudem sehr zeitaufwändig. Den betroffenen Einwohnern muss daher ein etwas längerer Fußweg zur Haltestelle „Nenningen Kirche“ zugemutet werden.
Lauterstein	Nenningen - West	Das westliche Wohngebiet in Nenningen wäre nur mit einer umwegigen Stichfahrt mit der Linie 972 zu erschließen. Diese Stichfahrt würde sich stark auf den Umlauf der Linie auswirken. Aufgrund des geringen Fahrgastpotenzials sollte den betroffenen Einwohnern ein etwas längerer Fußweg (maximal 650m) weiterhin zugemutet werden.
Lauterstein	Weißenstein – Alte Steige	Das Gebiet um die Alte Steige in Weißenstein liegt außerhalb der Einzugsradien der nächstgelegenen Haltestellen. Die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle auf Höhe des Freibads ist zu prüfen. So wäre eine Integration in die Linie 972 denkbar.

Gemarkung	Erschließungsdefizit im Bereich …	Maßnahmenvorschlag / weiteres Vorgehen
Mühlhausen/ Täle	Eselhöfe	Der Ortsteil Eselhöfe liegt nicht im Einzugsbereich der nächstgelegenen Haltestellen. Es handelt sich um einen sehr kleinen, nicht erschlossenen Ortsteil (15 Häuser mit weniger als 200 Einwohnern). Die Situation ist als unproblematisch einzustufen. Eine Angebotsänderung im Busverkehr ist nicht erforderlich. Der Ortsteil liegt jedoch im Planungsgebiet des On-Demand-Shuttles Geislingen.
Rechberghausen	Oberhäuser Straße	Das etwas abseits gelegene Wohngebiet um die Oberhäuser Straße wäre nur mit einer umwegigen Stichfahrt der Linie 934 zu erschließen. Diese Stichfahrt würde sich stark auf den Umlauf der Linie auswirken. Aufgrund des geringen Fahrgastpotenzials sollte den betroffenen Einwohnern ein etwas längerer Fußweg (maximal 700m) weiterhin zugemutet werden.
Reichenbach/ Rechberg	Reichenbach - Süd	Es handelt sich um einen sehr kleinen, nicht erschlossenen Bereich. Die Situation ist als unproblematisch einzustufen. Eine Angebotsänderung ist nicht erforderlich.
Süßen	Baierhofweg	Aufgrund des geringen Fahrgastpotenzials (nicht erschlossen ist insbesondere der Grüngutplatz) besteht keine Notwendigkeit zur Angebotsausweitung.
Süßen	Süßen Süd-West	Im Bereich des südlichen Siedlungsgebiets von Süßen sind einige Wohngebiete nicht im Einzugsbereich der Haltestellen gelegen. Durch die Einrichtung einer neuen Haltestelle an der Hauptstraße (Linienweg der Linie 951) könnte dieses Defizit behoben werden. Die betriebliche Machbarkeit (Umlaufzeiten) müsste allerdings zunächst geprüft werden, da die Linie vorrangig Anschlüsse zu Schienenverkehrsmittel herstellen muss.
Türkheim	Wittingen	Der Ortsteil Wittingen wird durch den Ruftaxiverkehr auf der Linie 350 bedient. Aufgrund der ganztägigen Anbindung durch den Ruftaxiverkehr und des geringen Fahrgastpotenzials ist keine Angebotsanpassung erforderlich.
Wiesensteig	Wiesensteig - Schöntalweg	Der Bereich „Schöntalweg“ der Gemeinde Wiesensteig liegt bis zu rund 1,1 km von der nächstgelegenen Haltestelle entfernt. Aufgrund fehlender Wendemöglichkeiten ist die Anbindung des Gebiets durch eine Stichfahrt auf den Linien 966 oder 981 nicht möglich. Aufgrund des geringen Fahrgastpotenzials sollte den betroffenen Einwohnern ein längerer Fußweg zugemutet werden.
Wiesensteig	Wiesensteig - West	Der westliche Teil der Gemeinde Wiesensteig zwischen Seestraße und Helfensteinstraße liegt bis zu rund 1,2 km von der nächstgelegenen Haltestelle entfernt. Insbesondere in Hinblick auf das dort befindliche Freibad empfiehlt sich eine Integration in den Umlauf der in Wiesensteig verkehrenden Linien 966 oder 981. Da eine Integration nur durch eine Stichfahrt möglich ist, muss die betriebliche Machbarkeit geprüft werden.

Gemarkung	Erschließungsdefizit im Bereich …	Maßnahmenvorschlag / weiteres Vorgehen
Zell/Aichelberg	Pliensbach	Der etwas von Zell/Aichelberg abgelegene Ortsteil Pliensbach ist durch keine Haltestelle an den ÖPNV angebunden. Durch das Einfügen einer Schleifenfahrt bei der Linie 921 oder 922, die beide in Zell/Aichelberg enden, und die Einrichtung einer zentralen Haltestelle könnte dieses Defizit behoben werden. Die betriebliche Machbarkeit (Umlaufzeiten) müsste allerdings zunächst geprüft werden, da diese Linien vorrangig Anschlüsse zu Schienenverkehrsmittel herstellen müssen.

5.2.2 Beförderungszeiten und -geschwindigkeiten

Die Soll-Werte für die Beförderungszeiten und -geschwindigkeiten können Kapitel 4.2.2 entnommen werden. Diese Empfehlungen werden – nach dem Abzug der Zu-, Abgangs- und Wartezeiten – den tatsächlichen, im Rahmen der Bestandsaufnahme ermittelten Beförderungszeiten der betreffenden Relationen gegenübergestellt. Daraufhin erfolgt für jede dieser Relationen eine Prüfung, ob die errechneten Beförderungszeiten höher als die maximal empfohlenen Werte sind oder eine Unterschreitung des Warnwertes für die Beförderungsgeschwindigkeit vorliegt (s. Anlage 5.1 -5.3). Trifft einer dieser Faktoren zu, besteht ein Untersuchungsbedarf.

Die durchschnittliche Beförderungszeit wird - wie folgt - berechnet: Für jeden Betriebstag (Montag-Freitag/Samstag/Sonn- und Feiertag) werden aus den ÖPNV-Fahrtmöglichkeiten Mittelwerte für die Beförderungszeit berechnet; Hin- und Rückrichtung werden hierbei gemeinsam betrachtet. Ausgenommen sind Verbindungen, die aufgrund eines hohen Zeitmehrbedarfs oder wegen häufigem Umsteigen von den Fahrgästen eher nicht genutzt werden dürften. In die Durchschnittwerte fließen somit aber dennoch Verbindungen mit unterschiedlich langen Beförderungszeiten und mit unterschiedlich vielen Umstiegen ein. In der Realität gibt es demnach i. d. R. deutlich kürzere, aber auch deutlich längere Reiseketten. Mit der Berechnung des Durchschnittswerts soll ermittelt werden, wie lange ÖPNV-Fahrgäste, über den Tag verteilt, im Durchschnitt für die Bewältigung ihres Weges benötigen.

Die Empfehlungen für Beförderungszeiten von/zu übergeordneten Zentren sind im Landkreis Göppingen größtenteils erfüllt. Bei der überwiegenden Zahl der untersuchten Teilorte liegen die tatsächlichen Beförderungszeiten unter den

empfohlenen Maximalwerten. In den Bereichen Bad Überkingen, Böhmenkirch, Bad Boll, Deggingen, Donzdorf, Drackenstein, Gruibingen, Hohenstadt, Mühlhausen/Täle und Wiesensteig treten dennoch Defizite auf. In diesen Bereichen werden teils deutlich über dem Maximalwert liegende Beförderungszeiten in das Oberzentrum Stuttgart festgestellt. Dieser hohe Zeitbedarf lässt sich insbesondere mit der großen Entfernung zur Landeshauptstadt Stuttgart sowie dem Umstand, dass teils lange Teilstrecken mit dem Bus zurückgelegt werden müssen, erklären. In den Mittelbereichen Geislingen/Steige und Göppingen sind aus den oben ausgeführten Gründen ebenfalls Überschreitungen des Maximalwerts festzustellen. Selbst bei Verbindungen ohne lange Umsteigezeiten wird der VDV-Richtwert von 75 Minuten oft nicht erreicht. Aufgrund der im Vergleich zu den anderen VVS-Landkreisen großen räumlichen Entfernung des Landkreises Göppingen zur Landeshauptstadt Stuttgart, wurde der VDV-Richtwert für die maximale Beförderungszeit von/zum Oberzentrum Stuttgart von 75 Minuten auf realistischere 90 Minuten angehoben. Handlungsbedarf aufgrund der festgestellten Abweichungen von den Richtwerten besteht beim Kriterium Beförderungszeit nicht.

Für die vorliegende Bestandsaufnahme wurden die Beförderungszeiten zum Oberzentrum Stuttgart untersucht. Insbesondere aus dem Mittelbereich Geislingen sind jedoch wegen der relativ geringen Distanz und bestehenden Verflechtungen auch Fahrgastströme von/zum Oberzentrum Ulm relevant. Aufgrund des verbundeinheitlichen Tarifs und der Zugehörigkeit des Landkreises Göppingen zur Region Stuttgart werden im Nahverkehrsplan zunächst die Verkehrsrelationen von/zum Oberzentrum Stuttgart betrachtet. Um den bestehenden Verkehrsbeziehungen zwischen insbesondere dem Mittelbereich Geislingen und dem Oberzentrum Ulm Rechnung zu tragen, ist in Anlage 5.5 zusätzlich die Beförderungszeit von/nach Ulm dargestellt.

Beim Kriterium Beförderungsgeschwindigkeit zeigt sich erwartungsgemäß, dass bei Schienenverbindungen oder bei Überland-Busverbindungen mit wenigen Haltestellen höhere Geschwindigkeiten als insbesondere bei innerstädtischen Verbindungen mit überwiegender Erschließungsfunktion erreicht werden. Im Verlauf solcher Stadtverkehre treten Werte unter 15 km/h nicht selten auf. Alle Relationen, die eine

Durchschnittsgeschwindigkeit von 10 km/h unterschreiten, sind in den Anlage 5.4 dargestellt und bewertet.

Die Defizite beim Kriterium Beförderungsgeschwindigkeit sind demnach in den meisten Fällen der Topografie bzw. der vorhandenen Infrastruktur geschuldet oder werden durch die Ausgabe von Umwegfahrten durch die Fahrplanauskunft in Schwachverkehrszeiten ausgelöst. Dringender Handlungsbedarf wird auf der Basis dieses Kriteriums nicht abgeleitet. Es empfiehlt sich im Vorfeld der Neuvergabe der Linienbündel die Umsteigezeiten auf einzelnen Bus-Zug-Relationen zu überprüfen und – sofern umlaufbedingt möglich – anzupassen.

5.2.3 Bedienungshäufigkeiten

Bei der Bewertung der Bedienungshäufigkeiten wird die Mindestbedienung (siehe Anlage 4.2a) zugrunde gelegt. Dabei wird das aktuelle Angebot den Anforderungen der Mindestbedienung in Form von Fahrtenpaaren (FP) gegenübergestellt. Die Anforderungen für die Mindestbedienung entlang der Achsen können Anlage 4.2b entnommen werden. Eine detaillierte Analyse der Bedienungshäufigkeiten – differenziert nach Liniengruppen und Abschnitten – erfolgt in Kapitel 6.4.3 im Rahmen der Leistungsvorgaben mit Hilfe der Liniensteckbriefe. Dort ist eine Gegenüberstellung der Zielwerte zum Status quo enthalten. Aus diesem Grund wird auf die Darstellung der Defizite hier verzichtet.

Zusammenfassend betrachtet wird das Busnetz an vielen Stellen an die neue – in vielen Aspekten stark ausgebaute - Mindestbedienung angepasst (siehe Kapitel 6). Die angedachten Zusatzleistungen stehen unter Gremienvorbehalt und sollen im Rahmen der bevorstehenden wettbewerblichen Vergabeverfahren für Verkehrsleistungen eingefordert werden. Die im Rahmen der Anhebung der Mindestbedienung künftig zu erbringenden Zusatzleistungen sind in Kapitel 6.1 zusammengefasst. Zudem lassen sich diese Zusatzleistungen den Liniensteckbriefen entnehmen: In den Abschnitten, in denen das Angebot des Status quo niedriger ist als das verkehrliche Mindestniveau, sollen die Fahrpläne entsprechend angepasst werden.

6 Rahmenvorgaben und Einzelziele

Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG wirkt das Instrument Nahverkehrsplan vor allem im Verhältnis zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen. Die im NVP enthaltenen Rahmenvorgaben und Ziele richten sich deshalb primär an die im Landkreis vorhandenen oder ggf. neu hinzukommenden Betreiber von Linienverkehren. Der Landkreis Göppingen als Aufgabenträger beabsichtigt, diese Zielsetzungen im Rahmen künftiger Liniengenehmigungsverfahren bzw. eventuell vorausgehender Vergabeverfahren von den Verkehrsunternehmen einzufordern. Es bleibt den Verkehrsunternehmen unbenommen, hiervon abweichend Vorschläge hinsichtlich der Bedienungs- und Beförderungsqualität zu unterbreiten. Soweit dadurch die Zielsetzungen unterschritten werden, kann eine Zustimmung des Landkreises aber allenfalls in Sonderfällen erwartet werden.

Soweit für die Erreichung der im Kapitel 4.1 beschriebenen übergeordneten Zielsetzungen, Maßnahmen oder Festlegungen außerhalb des Regelungsbereichs des PBefG notwendig sind, behält sich der Landkreis vor, auch solche Ziele (ggf. auch außerhalb des NVPs) weiter zu konkretisieren, geeignete Maßnahmen zu deren Erreichung den zuständigen Kreisgremien zur Beschlussfassung vorzulegen und bei deren Zustimmung umzusetzen.

Nicht nur zur Sicherung der Akzeptanz, sondern auch zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs soll der Bevölkerung im gesamten Landkreis ein ausreichend dichtes und qualitativ hochwertiges ÖPNV-Angebot zur Verfügung stehen (siehe Kapitel 4.1 und 4.2) – insbesondere vor dem Hintergrund des Klimawandels und der in diesem Zusammenhang notwendigen sog. Verkehrswende, die einen höheren Stellenwert des ÖPNV bei der Sicherstellung von Mobilität einfordert.

Aus den Zielsetzungen in Kapitel 4 und der Bewertung des bestehenden Angebots in Kapitel 5 lassen sich konkrete Vorgaben für die einzelnen Linienverkehre ableiten. Das Verkehrsangebot muss dabei aus Gründen der Wirtschaftlichkeit in Abhängigkeit von den Nachfragepotenzialen je nach Relation bzw. Abschnitt abgestuft werden. Deshalb sind die entsprechenden Vorgaben linien- oder liniengruppenscharf festzulegen.

Hinsichtlich der Beförderungsqualität soll der Fahrgast im gesamten Verbundgebiet und somit auch im Landkreis Göppingen ein einheitliches Mindestniveau vorfinden. Die entsprechenden Vorgaben werden deshalb hier bündelübergreifend für alle Linienverkehre formuliert.

6.1 Verkehrliches Mindestniveau: Basisangebot und Standards für verlässliche MEX-Zubringer

Die Zielsetzungen zum Verkehrsangebot in Kapitel 4 sind so angelegt, dass auf dieser Basis ein einheitlicher Standard in Bezug auf flächendeckende ÖPNV-Erschließung, Anbindungen an das Schienenverkehrsnetz, Erreichbarkeit übergeordneter Zentren und – soweit auf der Basis von VVS-Verkehrserhebungsdaten abschätzbar – Beförderungskapazitäten gewährleistet werden kann. Insbesondere Unterschreitungen dieser Anforderungen werden in Kapitel 5 anhand der jeweiligen speziellen örtlichen Situation bewertet und ggf. korrigiert. Das in Kapitel 4 geforderte und zum Teil in Kapitel 5 angepasste Angebotsniveau wird gemeinsam mit den in Kapitel 6.3 festgelegten Beförderungsqualitäten als Basisangebot des Landkreises Göppingen definiert.

Daneben wird der heutige Angebotsumfang (Status quo), der auf weiteren Randbedingungen wie z. B. hochwertige, vertaktete Schienenverkehre, hohe Arbeitsplatzkonzentrationen, ausgeprägte Einkaufs- und Freizeitangebote oder starke Wechselbeziehungen zwischen bestimmten Kommunen beruht. Dieser – teilweise über das Basisangebot hinausgehende – Angebotsstandard wird im Folgenden als „verkehrlich sinnvoller Status quo“ bezeichnet.

Das verkehrliche Mindestniveau beinhaltet – als zweite Säule – die Standards für verlässliche Bahn-Zubringerlinien. Ausgangspunkt ist hier die gemeinsame Erklärung der ÖPNV-Aufgabenträger im VVS (Land Baden-Württemberg, Verband Region Stuttgart, Landeshauptstadt Stuttgart sowie Verbundlandkreise), die sich im Februar 2014 im sog. ÖPNV-Pakt u. a. auf freiwillige Standards im Zusammenwirken von Bahn- und Busverkehr verständigt hatten. Zentraler Kern für den regionalen Busverkehr waren dabei Halbstundentakte als Mindestangebot im S-Bahn-Zubringerverkehr tagsüber an Normalwerktagen sowie Stundentakte in den restlichen

Verkehrszeiten, Andienung des S-Bahn-Nachtverkehrs sowie Vorgaben für Anrufverkehre (Vorbestellfrist, Tarifintegration), sofern Teile dieses Mindestangebots mit Ruftaxen erbracht werden sollten. Mit der in den Jahren 2020/21 vollzogenen Fortschreibung der Nahverkehrspläne im VVS haben die Verbundlandkreise diese Standards noch etwas angehoben und in ihren Nahverkehrsplänen entsprechend berücksichtigt. Nunmehr werden auf den S-Bahn-Zubringerlinien in den Hauptverkehrszeiten auch 15-Minuten-Takte als Standard angestrebt, zudem sollen die Standards im Prinzip auch auf die Bahnzubringerlinien außerhalb des S-Bahn-Bereichs übertragen werden.

Der Landkreis Göppingen war – wegen der seinerzeit noch ausstehenden VVS-Vollintegration – an der Ausarbeitung des ÖPNV-Pakts 2014 nicht aktiv beteiligt und zählt auch nicht zu den Unterzeichnern. Er betrachtet die von den seinerzeitigen Verbundlandkreisen eingebrachten Verbesserungszusagen einschließlich des später angehobenen Levels jedoch als verkehrlich sinnvoll und ist bereit, diese analog auch in seinem Zuständigkeitsbereich umzusetzen. Da die S-Bahn in Bezug auf die verkehrliche Erschließung des Landkreises Göppingen kaum einen Anteil hat und damit auch bahnseitig 15-Minuten-Takte keine Rolle spielen, erfordert die Übernahme der Standards nur in geringem Umfang Mehrleistungen, sondern schärft primär die Verpflichtung zur Herstellung von regelmäßigen Anschlüssen Bus / Schiene. Letzten Endes ergeben sich aus der Adaptierung der Standards die folgenden Leitlinien für die Netzentwicklung im Busverkehr. Nachdem im Landkreis Göppingen Zubringerbuslinien fast ausschließlich Regionalzugverkehre betreffen, wird hier anstelle der Bezeichnung „verlässliche S-Bahn-Zubringer“ – wie in den Nahverkehrsplänen der anderen Verbundlandkreise üblich – der Terminus „verlässliche MEX-Zubringer“ gewählt.

- Mindestens halbstündliche Bedienung während der Haupt- und Normalverkehrszeiten an Normalwerktagen (Tagesverkehr Montag – Freitag 06:00 Uhr – 20:00 Uhr).
- Mindestens halbstündliche Bedienung an Samstagen (Zeitraum 09:00 Uhr – 20:00 Uhr).
- Mindestens stündliche Bedienung in den übrigen Verkehrszeiten (Montag – Samstag 20:00 Uhr – 24:00 Uhr, Samstag vor 9:00 Uhr, Sonn- und Feiertage).
- Die Standards für verlässliche MEX-Zubringer sollen ohne den Einsatz von bedarfsgesteuerten Verkehren umgesetzt werden.

- Anbindung der nächtlichen Züge am Wochenende (ggf. durch gesonderte Linien/Angebote).
- Auf allen Linien werden Systeme zur Anschlusssicherung auf der Basis von Echtzeitdaten eingerichtet.

Daraus resultiert für die Standards der verlässlichen MEX-Zubringer ein Fahrtenvolumen von 36 Fahrtenpaaren für Montag bis Freitag, von 28 Fahrtenpaaren für Samstage sowie von 15 Fahrtenpaaren für Sonn- und Feiertage. Auf den verlässlichen MEX-Zubringern ist es im verkehrlichen Interesse durchweg notwendig, dass auch über die Taktanforderung des ÖPNV-Paktes hinaus Fahrten angeboten werden. Dies betrifft insbesondere die Verkehrszeiten vor und nach dem Betrachtungszeitraums des ÖPNV-Paktes, also vor 06:00 Uhr und nach 24:00 Uhr, in denen Bestandsleistungen aufgrund ihrer verkehrlichen Funktion nicht in den Zeitraum des ÖPNV-Paktes verschoben werden können. Zudem sind einzelne Zusatzleistungen im Schülerverkehr auch bei diesen Linien nicht auszuschließen. Diesem Umstand wird mit den angesetzten Fahrtenvolumen von 36 Fahrten montags bis freitags bereits Rechnung getragen. Die genaue Umsetzung des ÖPNV-Paktes einschließlich der angestrebten Aufwertung wird jeweils im Vorfeld des jeweiligen Vergabeverfahrens bzw. im Vorfeld der Zubestellung der Mehrleistung geprüft.

Nicht bei jeder Buslinie, die eine Bahnstation berührt, dominiert die hier unterstellte Zu- und Abbringerfunktion. Die Verbundlandkreise haben deshalb in der Ausformung des ÖPNV-Pakts beschlossen, die Standards für verlässliche Zubringerverkehre auf solchen Korridoren umzusetzen, die mindestens 4.000 Einwohner an das S-Bahn- bzw. Regionalzugnetz anbinden. Bei Stadtverkehren gelten diese, wenn am höchstbelasteten Querschnitt einer Linie im Zulauf auf einen Verknüpfungspunkt mit dem SPNV mehr als 500 Fahrgäste je Tag und Richtung befördert werden. Mit diesen Kriterien gelten die Standards für verlässliche MEX-Zubringer im Landkreis Göppingen für die in Tabelle 6-1 genannten Korridore.

Tabelle 6-1: Aktuelle Korridore, auf denen die Standards für verlässliche MEX-Zubringer gelten sollen

Linie(n)	Linienverlauf[44]
914	(Göppingen -) Uhingen – Schlierbach – Kirchheim/Teck
920	Göppingen – Bad Boll - Zell/Aichelberg
931/932	Göppingen – Rechberghausen – Wäschenbeuren (– Schwäbisch Gmünd)
950/958	Geislingen/Steige – Steinenkirch / Schnittlingen – Böhmenkirch
966	Geislingen/Steige – Deggingen – Mühlhausen/Täle - Wiesensteig / - Gruibingen
970/971/972	(Göppingen -) Süßen – Donzdorf - Böhmenkirch / Wißgoldingen
980	Göppingen – Schlat
981/983	Göppingen – Gammelshausen – Wiesensteig / Dürnau

Der aktuelle 20-/40-Minuten-Takt der MEX-Linien im Filstal steht einer klaren Vertaktung der Buszubringerlinien noch entgegen. In Reinform wird sich das angestrebte Zusammenwirken von Bus und Schiene daher erst mit der Neuordnung des Regionalzugverkehrs auf der Filstalbahn nach der Inbetriebnahme des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs ab Ende 2025 umsetzen lassen.

Der Landkreis – als Aufgabenträger für Verkehrsangebote auf der Grundlage des PBefG – beabsichtigt, im Sinne der Daseinsvorsorge mindestens den aus Basisangebot und verlässlichen Zubringerverkehren gebildeten Bedienungsstandard im gesamten Kreisgebiet sicherzustellen. In den Fällen, in denen die Leistungserstellung keinem Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich möglich ist, sind Eigenmittel des Kreises zur Deckung von Betriebskostendefiziten einzusetzen.

6.2 Ausreichende Verkehrsbedienung

Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist der Landkreis, gemäß § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG in Verbindung mit § 6 Abs. 1 Satz 1 ÖPNVG, als Aufgabenträger zuständig. Die Anforderungen an die ausreichende Verkehrsbedienung definiert er, nach § 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG, in einem Nahverkehrsplan.

[44] Die Standards sollen nicht für den eingeklammerten Teil des Linienweges gelten.

Die ausreichende Verkehrsbedienung ist in Kapitel 6.4 auf der Basis der einzelnen Linie bzw. Verkehrsräume dargestellt. Sie setzt sich aus dem jeweiligen Maximum der folgenden Angebotsvolumina zusammen:

- **Status quo:** Einer der Bestandteile der ausreichenden Verkehrsbedienung ist der verkehrlich sinnvolle Status quo. Als Referenz zur Festlegung des Status quo wird der Jahresfahrplan 2022 herangezogen.

- **Verkehrliches Mindestniveau**: Dieses setzt sich aus dem Maximum des Basisangebots (BA) und des Standards für verlässliche MEX-Zubringer (ÖP) zusammen.

Die dargestellten Festlegungen schließen eine abschließende Präzisierung oder Korrektur dieser Anforderungen im Rahmen einer den wettbewerblichen Verfahren vorgeschalteten Vorabbekanntmachung nicht aus.

Über die Finanzierung der ausreichenden Verkehrsbedienung trifft der Kreistag eine gesonderte Entscheidung.

6.3 Rahmenvorgaben für die Erstellung des Verkehrsangebots

Das öffentliche Verkehrsangebot im VVS soll sich nicht nur durch eine angemessene Bedienungs-, sondern auch durch eine hohe Beförderungsqualität auszeichnen. Die Verbundlandkreise, einschließlich des Landkreises Göppingen, haben sich deshalb auf einen Katalog von Anforderungen verständigt, die von allen Linienverkehren zu erfüllen sind. Vielfach entspricht die von den Verkehrsunternehmen angebotene Beförderungsqualität bereits heute diesen Anforderungen. Im Zuge künftiger Genehmigungs- oder Vergabeverfahren soll die Einhaltung der folgenden Regelungen von den Verkehrsunternehmen weiterhin eingefordert werden.

6.3.1 Tarif und Verkauf

Die Wahrnehmung der ÖPNV-Angebote als flächendeckendes Gesamtsystem durch den Fahrgast wird erheblich von der Möglichkeit der Durchtarifierung beeinflusst. Insoweit ist die einheitliche Anwendung des VVS-Gemeinschaftstarifs ein

wesentliches Qualitätsmerkmal aller Linienverkehre im Nahverkehr. Eine Darstellung der grundlegenden tariflichen Anforderungen erfolgt nachstehend in Tabelle 6-2:

Tabelle 6-2: Tarifliche Anforderungen

Merkmal	Anforderung
Anwendung des Verbundtarifs	Für alle Fahrgastfahrten mit Start und Ziel innerhalb des Verbundraums wenden die Verkehrsunternehmen den VVS-Tarif an. Grundsätzlich ausgenommen hiervon sind die Fernzüge der Deutschen Bahn AG (ICE, IC, EC) oder vergleichbare Produkte anderer Anbieter sowie Angebote des Fernbusverkehrs nach § 42a PBefG. Von diesem Grundsatz kann abgewichen werden, sofern es zu einer entsprechenden Vereinbarung mit dem VVS zur Anwendung des VVS-Tarifs kommt. Mit der Tarifanwendung werden auch die Beförderungsbedingungen des VVS einschließlich der darin enthaltenen Serviceleistungen (z. B. Fahrradmitnahme, „Halt auf Wunsch“) anerkannt und eingehalten. Ausnahmen von diesen Regelungen können für Ruf- und Linientaxis, Bürgerbusse o. ä. in Absprache mit dem Landkreis und der VVS GmbH zugelassen werden. Von der Anwendung des Gemeinschaftstarifs können – genehmigt durch das Landratsamt – auch Sonderformen des Linienverkehrs gemäß § 43 PBefG ausgenommen werden. Die Verkehrsunternehmen gewährleisten die stetige Einhaltung des Ticketvertriebs nach den hier genannten Standards in den eigenen Fahrzeugen und den Fahrzeugen eingesetzter Subunternehmer. Alle für die Einführung und Anwendung des VVS-Tarifs sowie für Tarifanpassungen notwendigen Tarifanträge werden von der VVS GmbH im Namen der Verkehrsunternehmen bei den zuständigen Genehmigungsbehörden gestellt. Hierfür wird die VVS GmbH von den Verkehrsunternehmen mit dem Abschluss einer Vergütungsvereinbarung mit der Verbundgesellschaft bevollmächtigt. Die Unternehmen setzen geplante Tarifänderungen zum Gültigkeitszeitpunkt um.
Fahrausweise	Die Ausgabe von Tickets erfolgt in einem von der VVS GmbH vorgegebenen Format und nur auf Ticketpapier, dessen Verwendung die VVS GmbH genehmigt hat. Die Bestellung des zu nutzenden Ticketpapiers obliegt den Verkehrsunternehmen, während die Bestellorganisation zur Beschaffung des Ticketpapiers für die Vertriebstechnik durch die VVS GmbH erfolgt. Die Papierspezifikationen für sämtliche Vertriebskanäle innerhalb des VVS-Gebietes werden bei Bedarf von der VVS GmbH zur Verfügung gestellt. Der Druckauftrag wird durch die VVS GmbH im Rahmen der Gesamtbestellung für alle Unternehmen erteilt. Die Kosten für die Herstellung und Lieferung des Ticketpapiers übernehmen die Verkehrsunternehmen. Die Ticketaufdrucke werden ebenfalls von der VVS GmbH vorgegeben. Die Unternehmen erhalten hierfür von der VVS GmbH eine Ticket-Mustersammlung. Darin sind auch Vorgaben für die Entwerterabdrucke enthalten. Die Verkehrsunternehmen sind für eine ordnungsgemäße Aufbewahrung zugesandter Tickets oder Wertmarken verantwortlich. Sollten Ticketrohlinge verloren gehen, informieren sie die VVS GmbH unverzüglich. Die Unternehmen haften für den schuldhaften Verlust von Tickets in Höhe ihres tariflichen Nennwerts. Es wird daher der Abschluss einer entsprechenden Versicherung empfohlen. Erkenntnisse über gefälschte oder unrechtmäßig erworbene Tickets geben die Unternehmen der VVS GmbH ebenfalls zeitnah bekannt. Spätestens zwei Monate nach einer Tarifänderung liefern die Unternehmen ihre nicht verkauften Wertmarken und den Ticketbestand an die VVS GmbH zurück. Andernfalls ist die VVS GmbH berechtigt, in begründeten

	Fällen den vollen Ticketwert der nicht zurück gelieferten Tickets in Rechnung zu stellen.
Verkauf in den Fahrzeugen (Sortiment)	In Linienbussen werden mindestens die Tickets des Gelegenheitsverkehrs, also EinzelTickets, KurzstreckenTickets, 4erTickets und TagesTickets sowie die Tickets des BW-Tarifs, inklusive Metropol-, Baden-Württemberg-Tickets, verkauft. Ausnahmen von diesen Regelungen können für Ruf- und Linientaxis sowie für reine Schülerfahrten in Absprache mit dem Landkreis und der VVS GmbH zugelassen werden. Im Schienenverkehr kann auf den Verkauf im Fahrzeug verzichtet werden, wenn der Fahrscheinerwerb für Gelegenheitskunden an allen Haltestellen ermöglicht wird.
Verkauf in den Fahrzeugen (Technik)	Linienbusse werden mit den im VVS aktuell notwendigen Verkaufs- und Kontrollgeräten (personalbediente Fahrscheindrucker, Entwerter, Barcode- und e-Ticket-Lesegeräte) ausgestattet. Ausnahmen sind nur kurzfristig für den Ausfall der im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge oder der Verkaufsgeräte möglich. In diesen Fällen werden der Verkauf und die Entwertung mittels Notfahrscheinen und Handstempel sichergestellt. Auch für einzelne tarifliche Sonderangebote können in Absprache mit der VVS GmbH Notfahrscheine (Blockverkauf) zum Einsatz kommen. Ausnahmen von diesen Regelungen können für Ruf- und Linientaxis sowie für reine Schülerfahrten in Absprache mit dem Landkreis und der VVS GmbH zugelassen werden. Im Schienenverkehr erfolgt der Ticketverkauf an Ticketautomaten, die in der Regel an allen Haltestellen aufgestellt sind. Dort müssen mindestens sämtliche Tickets des Gelegenheitsverkehrs zu erwerben sein. Entwerter sind in den Fahrzeugen oder auf den Bahnsteigen zulässig. In Abstimmung mit dem Landkreis und der VVS GmbH kann im Ausnahmefall auch alternativ die Installation von Ticketautomaten in den Fahrzeugen zugelassen werden. In diesem Fall sind auch die Entwerter zwingend dort zu installieren.
Verkauf an Haltestellen	Haltestellen des Schienenverkehrs sind grundsätzlich mit Fahrausweisautomaten ausgestattet, wenn in den Fahrzeugen kein Fahrscheinverkauf stattfindet. Zur Stabilisierung der Betriebsabläufe im Busverkehr wird zudem empfohlen, Bushaltestellen mit einem Aufkommen von mehr als 200 Gelegenheitskunden an Normalwerktagen ebenfalls mit Fahrausweisautomaten auszustatten.
Beseitigung von Gerätestörungen	Gerätestörungen in den Fahrzeugen werden möglichst kurzfristig, spätestens jedoch vor dem nächsten Einsatztag behoben. Hierfür wird eine Reserve- oder Ersatzteilhaltung in geeignetem Umfang vorgesehen. Störungen stationärer Verkaufsgeräte werden innerhalb von 24 Stunden beseitigt.
Fahrausweiskontrolle	Die Einnahmesicherung ist Aufgabe der Verkehrsunternehmen. Die Tickets werden außerhalb des Schienenverkehrs beim Zustieg durch den Fahrer sowie stichprobenartig im Fahrzeug durch das Prüfpersonal kontrolliert. Durch den Einsatz von Fahrausweisprüfern sind im Linienbusverkehr mindestens 1 % der vom Verkehrsunternehmen beförderten Fahrgäste (Prüfquote) zu prüfen. Im Laufe eines Quartals hat das Verkehrsunternehmen die Fahrausweisprüfungen gleichmäßig über alle Linien und über alle Betriebszeiten und Wochentage zu verteilen. Im Schienenverkehr erfolgt die Kontrolle ausschließlich durch das Prüfpersonal. Auch die VVS GmbH ist grundsätzlich berechtigt, durch eigenes oder beauftragtes Personal unangekündigte Fahrausweisprüfungen durchzuführen.

	Erhöhte Beförderungsentgelte, die von Fahrgästen ohne gültiges Ticket erhoben werden, verbleiben beim jeweiligen Veranlasser der Prüfung.
Meldepflicht	Die Verkehrsunternehmen melden der VVS GmbH monatlich ihre Ticketverkäufe und die dabei erzielten Fahrgeldeinnahmen. Diese Meldungen erfolgen bis zum 20. Tag des jeweiligen Folgemonats in einem von der VVS GmbH vorgegebenen Format. Die Verrechnung der Einnahmen-Meldungen mit dem Anspruch des Verkehrsunternehmens auf Zuweisungen aus der Allgemeinen Vorschrift erfolgt bis zum 30. Tag des Folgemonats, der kassenmäßige Ausgleich danach innerhalb von 14 Tagen. Die Jahresabrechnung wird bis spätestens zum 15. März des Folgejahres abgeschlossen.
Elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM)	Im VVS erfolgt die Umstellung des papierbasierten Ticketvertriebs auf ein elektronisches Fahrgeldmanagement unter Einsatz von Chipkarten für die Kernapplikation-EFM-Stufe 2 des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), den sog. polygoCards (siehe Kapitel 4.1.7). Die Verkehrsunternehmen begleiten diese Umstellung konstruktiv und schließen die notwendigen vertraglichen Vereinbarungen mit der VVS GmbH und eventuellen Zuschussgebern ab. Die Unternehmen halten die damit verbundenen Regularien des Datenaustauschs ein.

Darüber hinaus gehende vertragliche Vereinbarungen zur Anwendung des VVS-Gemeinschaftstarifs bleiben unberührt.

6.3.2 Fahrzeugausstattung und -technik

Eine durchgängige, unternehmensübergreifende Fahrgastinformation sorgt im Verbundgebiet dafür, dass sich der Nahverkehr dem Kunden gegenüber als einheitliches Angebot präsentiert. Insbesondere für gelegentliche oder nicht ortskundige Fahrgäste werden damit verbundweit verlässliche Informationsquellen bereitgehalten. Grundlage für die Anforderungen an die Verkehrsunternehmen ist hierbei die VVS-Norm „Fahrgastinformation“, die im gleichnamigen Arbeitskreis der VVS GmbH unter Mitwirkung von Verkehrsunternehmen erstellt wurde und kontinuierlich fortgeschrieben wird.

Darüber hinaus müssen die im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge im Zusammenspiel mit entsprechend ausgebauten Haltestellen zur Erfüllung der mit dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) verbundenen Zielsetzungen eine weitgehende Barrierefreiheit im Verkehrsnetz gewährleisten (§8 Abs. 3 PBefG).

Zum Erhalt der Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr hält der Landkreis die nachfolgenden Komfortmerkmale (siehe Tabelle 6-3) bei der Fahrzeugausstattung für unverzichtbar. Die Verkehrsunternehmen sind ferner dazu

angehalten, durch Wahl und Wartung ihres Fahrzeugparks das Image des ÖPNV als umweltfreundlicher Verkehrsträger zu stützen.

Tabelle 6-3: Anforderungen an die Fahrzeugausstattung und -technik

Merkmal	Anforderung
Niederflur (Barrierefreiheit)	Die im Linienverkehr eingesetzten Busse müssen stufenfrei betretbar sein. Aus diesem Grund setzen die Unternehmen ausschließlich Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge im Linienverkehr ein. Zur bedarfsweisen Erleichterung des Ein- und Ausstiegs ist eine manuelle Klapprampe oder eine mindestens gleichwertige Ersatzlösung vorhanden. Zudem müssen je Bus mindestens sechs Sitzplätze vorhanden sein, die nicht auf Podesten angeordnet sind. Für Verstärker-, Sonder- und Ersatzfahrten können vom Landkreis Ausnahmen zugelassen werden. Innerhalb des Fahrzeugs muss mindestens ein Mehrzweckbereich, der zwei Sondernutzungsflächen – z.B. für Rollstühle, Kinderwagen oder Rollatoren – umfasst, bereitgestellt werden bzw. vorhanden sein.
Klimaanlage	Im Linienverkehr werden Fahrzeuge mit Klimatisierung gemäß VDV Schrift 236/1 (Fahrerplatz und Fahrgastraum) eingesetzt. Für Verstärker-, Sonder- und Ersatzfahrten können vom Aufgabenträger Ausnahmen zugelassen werden.
Antrieb	Neu zu beschaffende Linienbusse werden mit energiesparenden und emissionsarmen Antrieben entsprechend den geltenden Vorschriften ausgestattet. Sie haben diesbezüglich mindestens die Anforderungen der EU-Verordnung (EG) Nr. 661/2009 vom 13. Juli 2009, der UN-Regelung UN/ECE R107 sowie, soweit vorhanden, die Vorgaben ggf. gültiger Luftreinhaltepläne und Umweltzonenregelungen zu erfüllen. Zukünftig ist auch die Richtlinie (EU) 2019/1161 („Clean Vehicles Directive“) mindestens einzuhalten. Das Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge sowie zur Änderung vergaberechtlicher Vorschriften (Clean Vehicles Directive, kurz CVD) wurde am 14. Juni 2021 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht.
Anzeige von Fahrtziel und Liniennummer	Auf jedem Fahrzeug ist die Liniennummer vorne, hinten und an der rechten Fahrzeugseite ersichtlich, damit wartende Fahrgäste ankommende Fahrzeuge schnell identifizieren können. Zusätzlich wird das Fahrtziel vorne und an der rechten Fahrzeugseite angezeigt. Einzelheiten werden in den „Normen Fahrgastinformation“ des VVS geregelt. Bei Ruf- oder Linientaxis reicht die Anzeige der Liniennummer in einer Größe von mindestens 10 cm an der Vorderseite aus.
Ankündigung der Haltestellen	Haltestellen werden rechtzeitig vor dem Halt optisch und akustisch angekündigt. Dieser Service ist auch im Hinblick auf die vom Gesetzgeber geforderte Barrierefreiheit des ÖPNV notwendig. Zur besseren Verständlichkeit werden für die akustische Ankündigung der Haltestellen automatische Ansagen verwendet. Die Busse verfügen über TFT-Monitore zur Anzeige der nächsten Haltestellen, die an der nächsten Haltestelle auch

	Anschluss-Verbindungen in Echtzeit wiedergeben. Es genügt dabei die Darstellung des eigenen Linienverlaufs (mindestens vier Folgehaltestellen). Details hierzu sind in den „Normen Fahrgastinformation“ des VVS enthalten. In einem Solofahrzeug ist mindestens eine Anzeige vorhanden, die ausschließlich der Fahrgastinformation dient. In Gelenkbussen werden zwei Anzeigen, davon eine im Bereich des Nachläufers, benötigt. Im Fahrgastraum gibt es ausreichend Haltewunsch-Tasten. Eine optische Anzeige informiert die Fahrgäste darüber, dass der Bus an der folgenden Haltestelle anhält.
Äußere Kennzeichnung der Fahrzeuge	Alle Fahrzeuge der im VVS kooperierenden Verkehrsunternehmen, einschließlich der von ihnen beauftragten Subunternehmen, sind einheitlich an der Einstiegstür mit dem Aufkleber „Partner im VVS“ gekennzeichnet. Mit Ausnahme der ersten Tür enthalten alle Türen (jeweils) den Aufkleber „Einstieg nur vorne“. Unterlagen zu Größe und Anbringungsort der Signets sind im Handbuch „Normen Fahrgastinformation“ des VVS ersichtlich. Linien- und Ruftaxis sind von dieser Regel ausgenommen.
Kommunikationsmöglichkeiten	Um die Fahrgäste in besonderen Situationen aktuell informieren zu können, verfügen die Fahrzeuge im Innenraum über eine Lautsprecheranlage mit Mikrofon am Fahrerarbeitsplatz. Bei Störung der Ansagegeräte werden die Haltestellen vom Fahrpersonal über das Mikrofon ausgerufen. Darüber hinaus ist es zu gewährleisten, dass der Fahrer jederzeit mit der Leitstelle kommunizieren kann.
Ausweisung bestimmter Funktionsbereiche	Über die vorrangige Nutzung bestimmter Bereiche des Fahrzeuginnenraums informieren Piktogramme. Sitzplätze in direkter Nähe zum Fahrer und im Bereich der Türen werden als Sitzplätze für Schwerbehinderte ausgewiesen. Sonderflächen werden als Stellplätze für Kinderwagen, Rollstühle und Fahrräder gekennzeichnet. Die Inneneinrichtung soll die EU-Verordnung (EG) Nr. 661/2009[45] erfüllen.
Sitzplatzangebot	Sitzplätze gegen die Fahrtrichtung sind nur im Vis-à-Vis-Bereich einzurichten.
Fahrzeugalter	Die einzusetzenden Busse dürfen ein Höchstalter von elf Jahren nicht überschreiten. Um diese Vorgabe effektiv zu kontrollieren, übermitteln die Busunternehmen das Datum der Erstzulassung der eingesetzten Fahrzeuge. Für Schul-, Verstärker- oder Ersatzfahrten dürfen auch Busse mit einem Höchstalter von 20 Jahren eingesetzt werden.
WLAN	Mit Ausnahme von Bussen im Schul-, Verstärker- und Ersatzverkehr sind ausschließlich Fahrzeuge mit WLAN einzusetzen. Das WLAN-Netzwerk soll einen Namen aufweisen, der vom Fahrgast eindeutig erkannt werden kann. So sollte beispielsweise der Name des Busunternehmens im Netzwerknamen auftauchen. Darüber hinaus ist innerhalb des Fahrzeugs über das frei zugängliche WLAN-Netzwerk zu informieren.

[45] Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit

USB-Ladebuchsen	Neu angeschaffte Busse, d. h. Busse, die nach der Genehmigungserteilung für ein Linienbündel erstzugelassen werden, sind mit USB-Ladebuchsen an allen Zweier- und Vierer-Sitzgruppen auszustatten.
Beeinflussung von Lichtsignalanlagen (LSA)	Im Bereich der Linienwege können die vorhandenen Lichtsignalanlagen (LSA) teilweise durch Fahrzeuge des ÖPNV beeinflusst werden. Zur Erhöhung der Fahrplanstabilität ist eine Nutzung der vorhandenen Möglichkeiten verpflichtend. Aufgrund der ggf. unterschiedlichen technischen Ausgestaltung der LSA ist das Verkehrsunternehmen über die entsprechend ausgestatteten LSA durch die Landkreise, Städte und Gemeinden zu informieren. Darüber hinaus ist die zum Einsatz kommende Technik mit den jeweiligen Landkreisen, Städten und Gemeinden abzustimmen. Zudem sind die technischen Voraussetzungen in den Fahrzeugen zu schaffen.
Automatische Fahrgastzählsysteme (AFZS)	Entsprechend der Allgemeinen Vorschrift der Region Stuttgart ist die Fahrgastnachfrage auch von den Verkehrsunternehmen kontinuierlich selbst mittels automatischer Fahrgastzählsysteme (AFZS) zu erfassen. Deshalb sind die Fahrzeuge im Rahmen der wettbewerblichen Vergabeverfahren mit AFZS auszurüsten. Die Zähldaten sind in das vom VVS betriebene Hintergrundsystem einzuspeisen (siehe auch Kapitel 6.3.6, Tabelle 6-7 „Ermittlung und Weitergabe von Zähldaten“).

Neben diesen Merkmalen und Anforderungen bleiben die sonstigen Bestimmungen der BOKraft[46] bezüglich der Fahrzeugausstattung unberührt. Die Ausführungen zum Verkehrsmittel Bus gelten mit Ausnahme des Aspekts „Niederflur“ sowie der „Äußeren Kennzeichnung der Fahrzeuge“ (jeweils) entsprechend auch für Schienenfahrzeuge. Die Höhe des Fahrzeugbodens ist hier auf die Systemhöhe der Bahnsteige abzustimmen. Bei Zweirichtungsfahrzeugen sind Liniennummer und Fahrtziel auch auf der linken Fahrzeugseite anzuzeigen. Zudem entfällt eine Anbringung des Aufklebers „Einstieg nur vorne“.

6.3.3 Haltestellenausstattung

Insbesondere für Neu- und Gelegenheitskunden fungiert die Haltestelle als Zugangspunkt zum öffentlichen Nahverkehr. Aus diesem Grund sollen die dortigen Informationseinrichtungen möglichst ansprechend und die dargestellten Informationen aktuell und umfassend sein. Die Verkehrsunternehmen wirken hier aktiv an der Aufrechterhaltung eines attraktiven und verbundeinheitlichen Auftritts des öffentlichen Nahverkehrs an seinen Zugangsstellen mit. Sie verhalten sich kundenorientiert und informieren dort auch über die Angebote anderer Verkehrsmittel oder anderer

[46] Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr vom 21. Juni 1975 (BGBl. I S. 1573), die zuletzt durch Artikel 483 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist (BOKraft)

Verkehrsunternehmen. Dies gilt insbesondere für Verknüpfungspunkte und gemeinsam bediente Haltestellen. Den Unternehmen steht es allerdings frei, diese Aufgabe an andere Unternehmen zu delegieren oder hierfür, z. B. in Kooperation mit anderen Verkehrsunternehmen, eigenständige Organisationsformen zu schaffen. Die grundlegenden Anforderungen an die Haltestellenausstattung werden nachfolgend in Tabelle 6-4 dargestellt:

Tabelle 6-4: Anforderungen an die Haltestellen

Merkmal	Anforderung
Kennzeichnung	Bushaltestellen werden durch das Zeichen 224 StVO („H“) gekennzeichnet.
Beschilderung	Auf dem Haltestellenschild sind – neben dem Zeichen 224 StVO – der Haltestellenname, die VVS-Tarifzone und die dort bedienenden Linien mit Liniennummer und Linienwegbeschreibung aufgeführt. Die Detailgestaltung ist in den „Normen Fahrgastinformation“ des VVS beschrieben. Sollten sich Änderungen an den Liniennummern oder Linienverläufen ergeben, sind die Haltestellen mit einer Frist von einer Woche auf den aktuellen Stand zu bringen.
Informations-vitrine	Im Bereich der Haltestelle ist in Blickhöhe eine Vitrine für Aushangfahrpläne, der Tarifinformation und dem Umgebungsplan (Stadtplanausschnitt) angebracht. Die Montage kann dabei am Haltestellenmast, im Fahrgastunterstand oder an benachbarten Bauwerken erfolgen. Die Größe der Vitrinen richtet sich nach der Anzahl der Linien, die an der jeweiligen Haltestelle abfahren. Dabei kommen die VVS-weit einheitlichen, modulartig aufgebauten Aushangvitrinen mit Platz für vier oder sechs DIN A4-Aushänge zum Einsatz. An Verknüpfungspunkten oder an Haltestellen mit vielen bedienenden Linien können auch DIN A0-Vitrinen erforderlich werden. Näheres ist in den „Normen Fahrgastinformation“ des VVS geregelt. Beim Anbringen der Informationsvitrinen ist darauf zu achten, dass diese auch für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen sichtbar und für Menschen mit Seheinschränkungen die Inhalte lesbar sind.
Dynamische Anzeigen	An zentralen Haltestellen oder Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen kann die Ausstattung mit dynamischen Informationsanzeigen (DFI) sinnvoll sein. Deren Installation und Unterhaltung ist grundsätzlich durch vertragliche Vereinbarungen mit dem Verkehrsunternehmen, der Markungsgemeinde und der VVS GmbH zu regeln. Darstellung und Inhalte der DFI ist in den „Normen Fahrgastinformation“ festgelegt. Soweit ein Verkehrsunternehmen die Zuständigkeit für eine Haltestelle von einem anderen Verkehrsunternehmen übernimmt, werden im Interesse der Kunden sowie zum Schutz von Fördermitteln dem neu hinzukommenden Verkehrsunternehmen auch die zugehörigen vertraglichen Verpflichtungen übertragen.
Instandhaltung und Pflege	Die Betreuung und Unterhaltung der Haltestellen wird in Absprache mit der VVS GmbH geregelt. An den Haltestellen sind die Verkehrsunternehmen für die Informationsvitrinen und die Ausstattung der Haltestellen mit Informationsmedien zuständig. An Haltestellen, an denen Linien mehrerer Verkehrsunternehmen verkehren, wird die Zuständigkeit durch den Aufgabenträger im Zuge der linienbündelspezifischen Vorabbekanntmachung bzw. der Vergabeunterlagen geregelt. Bei Haltestellen die neu hinzukommen und von mehreren Verkehrsunternehmen angefahren werden, richtet sich die Zuständigkeit nach der Bedienungshäufigkeit, soweit nicht eine andere Zuordnung (z. B. Bedienungsgebiet, Nähe zum Betriebshof) zweckmäßiger erscheint und zwischen den Verkehrsunternehmen vereinbart ist. Die Instandhaltung und Pflege der Haltestellenmöblierung (Unterstände,

	Sitzmöglichkeiten, Haltestellenmast, etc.) liegt in der finanziellen Verantwortung der zuständigen Kommune bzw. des zuständigen Straßenbaulastträgers.
Informations-inhalte	Die Aushangmaterialien werden von der VVS GmbH gedruckt und laminiert oder auch digital, z. B. für die Erstellung von Komplettaushängen, zur Verfügung gestellt. Sowohl zum Fahrplanwechsel als auch bei unterjährigen Änderungen der Aushangmaterialien tauschen die Verkehrsunternehmen die Aushänge spätestens bis zum Gültigkeitsbeginn der neuen Aushänge aus. Der Austausch soll jedoch frühestens eine Woche vor dem Gültigkeitsbeginn starten. Gleichermaßen ist mit Änderungen bei der Linien- und Haltestellenbeschilderung zu verfahren. In Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen kann die VVS GmbH eigenständig Anpassungen an Informationselementen der Haltestelle vornehmen, insbesondere dann, wenn diese nicht den geltenden „Normen Fahrgastinformation“ entsprechen.
Haltestellen-namen	Haltestellen haben zur Erleichterung der lokalen Identifikation einen eindeutigen und leicht verständlichen Haltestellennamen, dabei sind innerhalb des Gebiets der VVS GmbH Regeln zu beachten. Details sind in den „Normen Fahrgastinformation“ des VVS dargelegt. In jedem Fall ist bei der Benennung von Haltestellen eine Abstimmung mit der VVS GmbH notwendig. Bestehende Haltestellen werden nur dann umbenannt, wenn es dem Fahrgast bessere Information und Orientierung bietet.
Schadens-freiheit	Damit sich Fahrgäste an den Haltestellen zurechtfinden und wohlfühlen, sollen Beschädigungen, z. B. Farbschmierereien, innerhalb einer Woche entfernt werden. Gleiches gilt für den Ersatz zerstörter oder gestohlener Informationseinrichtungen. Eventuelle Ersatzaushänge werden von der VVS GmbH gestellt. Die Reinigung von Haltestellen erfolgt regelmäßig im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeit. Die Beseitigung von Schäden an der Haltestellenmöblierung liegt in der finanziellen Verantwortung der zuständigen Kommune bzw. des zuständigen Baulastträgers. Durch Vandalismus und/oder auf andere Weise anonym entstandene Schäden werden von der finanziell verantwortlichen Stelle zur Anzeige gebracht. Die Beseitigung von Schäden an dynamischen Anzeigen ist durch die jeweiligen vertraglichen Vereinbarungen mit den Betreibern geregelt.
Anpassung der Ausstattung	Machen Linienänderungen eine Anpassung der Informationsausstattung notwendig, ist das zuständige Verkehrsunternehmen (gemäß der Regelung durch den Landkreis in der Vorabbekanntmachung bzw. in den Vergabeunterlagen) in der Pflicht, die Informationsausstattung anzupassen.

Neben diesen Merkmalen und Anforderungen bleiben die sonstigen Bestimmungen des PBefG und der BOKraft bezüglich der Haltestellenausstattung unberührt. Die Ausführungen zum Verkehrsmittel Bus gelten, mit Ausnahme der Aspekte „Kennzeichnung“ und „Beschilderung“, entsprechend auch für Schienenverkehre.

6.3.4 Unternehmensübergreifende Zusammenarbeit, Datenübermittlung und Beteiligung

Das öffentliche Verkehrsangebot im Verbundraum soll sich dem Nutzer als Komplettangebot präsentieren, bei dem die einzelnen Akteure abgestimmt

miteinander agieren. Dies erfordert eine vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsunternehmen, aber auch zwischen Unternehmen, Aufgaben- und Finanzierungsträgern sowie der Verbundgesellschaft. Die sinnvollerweise bei der Verbundgesellschaft konzentrierten, übergeordneten Aufgaben können von dort nur dann mit Erfolg durchgeführt werden, wenn die notwendigen Grundlageninformationen zur Verfügung gestellt werden. Tabelle 6-5 können nachfolgend die Anforderungen an die unternehmensübergreifende Zusammenarbeit, die Datenübermittlung und die Beteiligung entnommen werden:

Tabelle 6-5: Anforderungen an unternehmensübergreifende Zusammenarbeit, Datenübermittlung und Beteiligung

Merkmal	Anforderung
Abstimmungspflicht bei Namen und Nummern	Die Verkehrsunternehmen stimmen die Einführung neuer oder die Änderung bestehender Haltestellen- und Linienbezeichnungen mit der VVS GmbH ab, um eine durchgängige, widerspruchsfreie Fahrgastinformation zu gewährleisten.
Informationspflicht beim Leistungsangebot	Die erbrachten Leistungen im Linienverkehr, inklusive der regelmäßigen Verstärkerleistungen, werden vollumfänglich und kostenfrei dem Landkreis und der VVS GmbH gegenüber offengelegt. Ebenso besteht eine Mitteilungspflicht für Veränderungen im Fahrplanangebot – auch für solche geringfügiger Natur. Neben den Fahrplandaten, die die VVS GmbH für die Fahrgastinformation, das Monitoring der Betriebsleistungen sowie die Planung von Verkehrserhebungen nutzt, werden dort auch Geographiedaten (Fahrtrouten, Lage von Haltestellen) benötigt. Die Verkehrsunternehmen stellen diese Informationen der VVS GmbH zeitgerecht zur Verfügung. Wegen der flächendeckenden Aktualisierung der Informationsangebote anlässlich des Fahrplanwechsels erhält das Unternehmen hierfür von der VVS GmbH vorab einen Terminplan. Unterjährige Veränderungen werden spätestens 14 Tage vor der Inkraftsetzung mitgeteilt. Die VVS GmbH veröffentlicht die Daten in ihren Printmedien (Aushangfahrpläne, Fahrplanbücher, Minifahrpläne, Stadtplanausschnitte, Verkehrslinienpläne) und in der Elektronischen Fahrplanauskunft (EFA) im Internet, auf stationären elektronischen Abfahrtstafeln (u. a. DFI, DFI Light) oder auf mobilen Endgeräten. Für den Fahrplanwechsel werden den Verkehrsunternehmen Ausdrucke der Fahrplandaten aus dem laufenden Fahrplan zur Verfügung gestellt. In diesen Tabellen heben die Unternehmen alle Änderungen besonders hervor und übermitteln diese der VVS GmbH. Dies gilt auch für den Fall, dass Fahrplandaten per Datenschnittstelle zur Verfügung gestellt oder von den Unternehmern per Web-Zugriff selbst in das VVS-Fahrplanerfassungssystem (DIVA) eingegeben werden. Zusätzlich informieren die Unternehmen über Neuerungen und Änderungen bezüglich der Lage von Haltestellen – z. B. durch Einzeichnen in einer Karte. Die Gründe für Fahrplanänderungen (sowohl zum Fahrplanwechsel als auch unterjährig) werden der VVS GmbH rechtzeitig mitgeteilt, um die Änderungen im Internet und über Pressemeldungen kommunizieren zu können.

	Für die NVPs geben die Verkehrsunternehmen auf Anfrage über die Anzahl der in einem oder mehreren Teilnetzen eingesetzten Fahrzeuge insgesamt sowie ggf. nach Merkmalen gegliedert Auskunft.
Ermittlung und Weitergabe von Echtzeitdaten	Echtzeitdaten sind auf der Basis von Umlaufdaten zur Prognose von Folgefahrten zu erzeugen. Dabei liegen die Umlaufdaten auf den Systemen der VVS-GmbH, können jedoch von den Verkehrsunternehmen selbst verwaltet werden. Die Echtzeitdaten sind zudem an Drittanbieter (z. B. Google) weiterzuleiten. Sofern die Verkehrsunternehmen über Echtzeitdaten verfügen, werden diese kostenlos über die definierten Schnittstellen gemäß VDV-Schriften 453 und 454 bereitgestellt. Die Ist-Abfahrtszeiten der Verkehrsmittel werden in den Auskunftsmedien des VVS veröffentlicht. In Absprache mit der VVS GmbH stellen die Verkehrsunternehmen sicher, dass die technischen Voraussetzungen für die Ermittlung von Echtzeitdaten in den Fahrzeugen gegeben sind.
Ereignis-Management-System (EMS)	Informationen zu geplanten Fahrplanänderungen, einschließlich der Baustellen mit Auswirkungen auf den Betrieb sowie Verstärkungen bei Großveranstaltungen, und alle Betriebsstörungen werden von den Verkehrsunternehmen im Ereignis-Management-System (EMS) der VVS GmbH bereitgestellt, damit die Kunden über Push-Dienste, Apps, Internet und E-Mail informiert werden können. Dieser Service wird mindestens während der üblichen Bürozeiten (von etwa 09:00 Uhr bis 17:00 Uhr) angeboten. Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet ihre Meldungen selbst einzugeben und werden hierfür entsprechend von der VVS GmbH geschult. EMS-Meldungen befreien allerdings nicht von der Verpflichtung, zusätzlich auch die betroffenen Fahrpläne aktuell zu halten, sodass Fahrplanabfragen von Fahrgästen zu korrekten Ergebnissen führen. Perspektivisch sollen auch elektronische Fahrgastinformationsanzeiger (DFI) direkt aus dem EMS versorgt werden.
Anschluss-sicherung	Im Zu- und Abbringerverkehr mit Bussen werden in betrieblich vertretbaren Grenzen Anschlüsse an übergeordnete ÖPNV-Verkehrslinien (Regionalzugverkehr, S-Bahnlinien, Stadtbahnlinien, im Regionalverkehr auch zu Buslinien) sichergestellt. Insbesondere im Spätverkehr wird der Anschlusssicherung höhere Priorität als der Pünktlichkeit eingeräumt. Soweit Buslinien in Anschlussknoten mit Buslinien anderer Verkehrsunternehmen planmäßig verknüpft sind, werden Fahrplanänderungen mit dem Landkreis und der VVS GmbH abgestimmt. Die abgestimmten Standards zur Anschlusssicherung müssen umgesetzt werden. Durch die RBL-Systeme und den verkehrsmittelübergreifenden Austausch der Ist-Daten sind die grundlegenden technischen Voraussetzungen geschaffen, eine Bahn-Bus- (bzw. Bus-Bus-) Anschlusssicherung durchzuführen. Diese technischen Möglichkeiten sind zwingend zu nutzen. Die Busunternehmen überprüfen darüber hinaus, ob die Fahrer die Vorgaben zur Anschlusssicherung umsetzen, sodass eine hohe Verlässlichkeit hergestellt werden kann.
Weiterentwicklung des Verkehrsnetzes	Die Verkehrsunternehmen sind kontinuierlich aufgerufen, Vorschläge zur Optimierung ihrer Linienverkehre zu entwickeln. Auch sollen sie Planungsvorschläge des Landkreises oder der VVS GmbH hinsichtlich der Umsetzbarkeit bewerten und ggf. Alternativen hierzu benennen. Dies schließt insbesondere die Prüfung vorgeschlagener Fahrwege und Fahrzeiten ein.
Mitwirkung bei Erlösberechnungen	Zur Abschätzung lokaler Erlössituationen sind im Einzelfall Daten von Fahrausweisverkäufen auf bestimmten Linien oder an bestimmten Automaten zu ggf. eingegrenzten Zeitbereichen notwendig. Bei Bedarf stellen die Unternehmen solche Informationen dem Landkreis und der VVS GmbH zur Verfügung.

6.3.5 Kundenservice und kundenwirksame Qualität

Auch bei der Anwendung des Verbundtarifs bleiben die Verkehrsunternehmen die direkten Vertragspartner der Fahrgäste. In den Verkaufsstellen und vor allem in den Fahrzeugen haben sie zudem direkten Kontakt mit den Kunden. Sie prägen deshalb entscheidend das Bild des öffentlichen Nahverkehrs im Verbundgebiet und somit auch dessen Wahrnehmung durch die Fahrgäste. Es ist daher unverzichtbar, dass die Verkehrsunternehmen durch ein qualitativ hochwertiges Beförderungsangebot und ein serviceorientiertes Verhalten im Umgang mit den Kunden die insgesamt hohe Wertschätzung des ÖPNV im Landkreis Göppingen sowie im gesamten Verbundraum festigen und ausbauen. Die Anforderungen an den Kundenservice werden nachfolgend in Tabelle 6-6 aufgezeigt:

Tabelle 6-6: Anforderungen an den Kundenservice

Merkmal	Anforderung
Kontaktmöglichkeit	Die Verkehrsunternehmen sind für ihre Kunden montags bis freitags mindestens während der üblichen Bürozeiten (von etwa 09.00 Uhr bis 17.00 Uhr) telefonisch erreichbar. Fundsachen können im gleichen Zeitraum abgeholt werden. Die Unternehmen veröffentlichen zudem eine E-Mail- und Postadresse, über die Fahrgäste sich schriftlich an das Unternehmen wenden können. Insofern keine E-Mail-Adresse veröffentlicht wird, bieten sie einen elektronischen Zugangskanal an, z. B. über die Website des Unternehmens.
Umgang mit Anregungen und Beschwerden	Auf Kundenschreiben, sowohl auf Anfragen als auch auf Beschwerden, soll innerhalb von zwei Wochen nach Posteingang mit der abschließenden Beantwortung oder per Zwischenbescheid reagiert werden. Die Beantwortung erfolgt in der Regel durch das betroffene Busunternehmen. Bei Anregungen und Beschwerden grundsätzlicher oder netzübergreifender Art übernimmt der VVS nach Weiterleitung des Schreibens die Beantwortung. Servicetelefonnummern des Busunternehmens und des VVS werden, gemäß „Normen Fahrgastinformation“ des VVS, an der Haltestelle deutlich sichtbar angebracht.
Internet-präsenzen	In der Regel verfügen die Verkehrsunternehmen über eigene Internetpräsenzen für die Kundeninformation und werbliche Zwecke. Zur Gewährleistung der Aktualität der Fahrgastinformation wird dabei sichergestellt, dass für die unternehmensübergreifenden Informationsbestandteile (z. B. Liniennetze, Tarife, etc.) auf den Internetauftritt des VVS (www.vvs.de) zurückgegriffen wird.
Fahr- und Verkaufspersonal	Mitarbeiter mit Kundenkontakt zeichnen sich durch • höfliches, freundliches und respektvolles Auftreten, • kundenorientiertes Verhalten, • gute Deutschkenntnisse, • gute Tarifkenntnisse, • lokale Netzkenntnisse

	• die Kenntnis betrieblicher Besonderheiten (u. a. Veranstaltungsverkehre, Störungsmanagement, Notfallpläne) aus. Die ÖPNV-spezifischen Kenntnisse werden durch Schulungen regelmäßig aufgefrischt. Mitarbeiter im Fahrdienst führen während ihres dienstlichen Einsatzes den VVS-Prospekt „Tickets und Preise“ sowie die Fahrpläne der Landkreise, in denen ihr Fahrzeug unterwegs ist, in der jeweils aktuellen Fassung mit. Diese Mitarbeiter werden auch im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen geschult.
Außenwerbung	Die Einbeziehung der Fahrzeugscheiben in die Außenwerbung erschwert den Blick in das Fahrzeug sowie aus dem Fahrzeug heraus und mindert damit die Beförderungsqualität für die Fahrgäste. Aus diesem Grund ist eine Werbeflächenbelegung der Fenster von maximal 10 % gestattet. Von einer Beklebung der Fenster, die über diesen Wert von 10 % hinausgeht, ist abzusehen. Gegen die Ausdehnung der Außenwerbung auf das Heckfenster bestehen keine grundsätzlichen Einwände. Eventuelle Außenwerbung wird so gestaltet, dass die Erkennbarkeit der Zugänge sowie der Bedienelemente (Türöffner) auch für sehbehinderte Personen gewährleistet ist.
Innenraum	Die Beleuchtungssituation im Innenraum der Fahrzeuge soll jederzeit auf allen Plätzen das Lesen ermöglichen. Die Sicht des Fahrers darf jedoch durch die Innenbeleuchtung nicht beeinträchtigt werden. Die Sicherheit der Fahrgäste und des Personals ist bei einer Abwägung höher einzustufen. Werbeplakate oder Informationsaufkleber in den Fahrzeugen werden außerhalb der Seitenscheiben angebracht. Ausgenommen hiervon sind Piktogramme für die vorrangigen Innenraumnutzungen oder für Notfalleinrichtungen.
Beschallung	Eine Beschallung der Fahrgäste erfolgt ausschließlich im Rahmen der Fahrgastinformation. Für besondere Verkehrsangebote kann nach Absprache mit dem Landkreis eine Musikbeschallung gestattet werden. Hierfür ist jedoch eine Befreiung von Vorgaben der BOKraft erforderlich.
Sauberkeit der Fahrzeuge	Die Verkehrsunternehmen gewährleisten die Sauberkeit der Fahrzeuge innen wie außen. Der Innenraum ist dann als sauber anzusehen, wenn • eventuell vorhandene Abfallbehälter noch aufnahmefähig sind, • sich auf und zwischen den Sitzen sowie am Boden kein Müll befindet, • Sitzflächen nicht verschmutzt sind, • der Boden frei von Getränke- oder Essensresten ist und • keine üblen Gerüche vorhanden sind.
Umgang mit Beschädigungen im Fahrzeug	Beschädigungen werden innerhalb von zehn Werktagen repariert; eventuelle Unfallgefahren werden jedoch sofort nach der Entdeckung beseitigt. Farbschmierereien sollen schnellstmöglich, spätestens jedoch innerhalb einer Woche entfernt werden.

Darüber hinaus gehende Vereinbarungen oder Zielsetzungen zum Kundenservice bleiben unberührt.

6.3.6 Verkehrserhebungen

Um Daten für Netzplanungen und zur Einnahmeaufteilung zu gewinnen, führt die VVS GmbH oder von ihr Beauftragte routinemäßig oder aufgrund besonderer

Anforderungen Erhebungen in allen Bussen und Bahnen im Verbundgebiet durch. Die Verkehrsunternehmen unterstützen die VVS GmbH bei dieser Tätigkeit. Bei Verkehrserhebungen sind dabei die in Tabelle 6-7 dargestellten Anforderungen mindestens einzuhalten:

Tabelle 6-7: Anforderungen an Erhebungen

Merkmal	Anforderung
Duldung von Erhebungen	Verkehrserhebungen der VVS GmbH an Haltestellen und in den Fahrzeugen werden von den Verkehrsunternehmen sowie deren Auftragsunternehmen geduldet und unterstützt. Dies gilt auch für Linienabschnitte außerhalb des Verbundgebiets, die zur validen Erfassung des ein- und ausbrechenden Verkehrs in die Erhebungen einbezogen werden müssen. Bei der Erhebungsplanung unterstützen die Unternehmen die VVS GmbH bei Bedarf durch Offenlegung betrieblicher Daten und Besonderheiten. Dies gilt – auf begründete Anforderung hin – auch für Fahrzeugumläufe.
Unentgeltliche Beförderung von Erhebungspersonal	Erhebungspersonal der VVS GmbH mit gültigem Zählerausweis wird unentgeltlich in den Bussen und Bahnen der Verkehrsunternehmen auf den das VVS-Gebiet berührenden Linienverkehren, ggf. auch über die Verbundgrenze hinweg, befördert.
Ermittlung und Weitergabe von Zähldaten	Entsprechend der Allgemeinen Vorschrift der Region Stuttgart ist die Fahrgastnachfrage auch von den Verkehrsunternehmen kontinuierlich selbst mittels AFZS zu erfassen. Die Zähldaten sind in das vom VVS betriebene Hintergrundsystem einzuspeisen. Der Einsatz der Zählfahrzeuge erfolgt innerhalb des vom VVS vorgegebenen Rahmens mit dem Ziel der bestmöglichen Umsetzung der dort konzipierten Erhebungsstrategie. Die Verkehrsunternehmen stellen notwendige Messfahrten auch für die Betriebsleistungen sicher, die ggf. von Auftragsunternehmern erbracht werden (siehe Kapitel 6.3.2).
Unterstützung bei der Aufklärung von Implausibilitäten	Um Erhebungsergebnisse zu plausibilisieren, benötigt die VVS GmbH in Einzelfällen Daten zu Ticketverkäufen, die sich auf bestimmte Linien, Automaten und/oder Zeitabschnitte beziehen. Bei Bedarf stellen die Verkehrsunternehmen diese Daten zur Verfügung. Darüber hinaus unterstützen die Verkehrsunternehmen die VVS GmbH bei der Ursachenforschung, falls Erhebungen zu nicht plausiblen Ergebnissen führen.

6.3.7 Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Die Kommunikation des ÖPNV-Angebots im Verbundgebiet als integriertes System schließt auch ein koordiniertes Vorgehen bei werblichen Maßnahmen ein. Hier sind von den Verkehrsunternehmen insbesondere die Marketingaktivitäten der VVS GmbH zu berücksichtigen und zu unterstützen. Welche grundlegenden Anforderungen für das Marketing und die Öffentlichkeitsarbeit bestehen, kann Tabelle 6-8 entnommen werden:

Tabelle 6-8: Anforderungen an Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Merkmal	Anforderung
Unterstützung der VVS GmbH im Rahmen der regelmäßigen Kundeninformation	Die Verkehrsunternehmen stellen Werbe- sowie Informationsprodukte und -medien des VVS (z. B. Printprodukte und Plakate zu aktuellen Tarifinformationen, Printprodukte und Plakate der Fahrgastinformation) aktiv über ihre Vertriebswege (z. B. Fahrzeuge, Vertriebsstellen, Event / Promotion) zur Verfügung. Die Kundenzentren und Verkaufsstellen der Verkehrsunternehmen werden mit dem Aufkleber „VVS-Verkaufsstelle“ gekennzeichnet. In allen Printmedien und Kampagnen des Verkehrsunternehmens wird das VVS-Logo mit dem Zusatz „Partner im Verbund“ platziert.
Unterstützung der VVS GmbH im Rahmen des allgemeinen Marketings	Die Verkehrsunternehmen präsentieren Werbe- und Informationsmaterial der VVS GmbH auf den ihnen zur Verfügung stehenden Werbe- und Informationsflächen (z. B. in Fahrzeugen, an Haltestellen, in Printmedien, in elektronischen Medien, im Fahrgastfernsehen in Zügen oder Bussen, im Eventbereich). Der Umfang der Flächeninanspruchnahme ergibt sich aus den jeweiligen Kampagnen und ist mit den Verkehrsunternehmen abzustimmen. Die Überlassung von Werbeflächen erfolgt kostenfrei. Darüber hinaus wird der VVS GmbH die Möglichkeit eingeräumt, redaktionelle Beiträge in den verbundrelevanten Medien des Verkehrsunternehmens zu platzieren (z. B. in Kundenmagazinen und anderen Printprodukten, in elektronischen Medien, im Fahrgastfernsehen in den Fahrzeugen). Die Inhalte werden im Rahmen des jährlichen Marketingplanes abgestimmt.
Unterstützung der VVS GmbH bei der Bewerbung von veränderten Verkehrsangeboten	Die Neuordnung von Verkehrsangeboten ist Anlass, den öffentlichen Nahverkehr wieder verstärkt in das Bewusstsein der Öffentlichkeit zu rücken. Der Umfang der werblichen Aktivitäten ist dabei von der Bedeutung der Maßnahme für das Verbundnetz abhängig. Die Arbeitsteilung zwischen dem jeweiligen Verkehrsunternehmen und der VVS GmbH wird deshalb in jedem Einzelfall neu abgestimmt.
Marketingaktivitäten des Verkehrsunternehmens	Soweit die Verkehrsunternehmen eigene Marketingmaßnahmen durchführen, wird der Marketingplan des Unternehmens bis zum 31. Oktober eines jeden Jahres für das Folgejahr erarbeitet und mit der VVS GmbH abgestimmt. So kann die VVS GmbH die Aktivitäten der Verkehrsunternehmen in ihrer Marketingstrategie berücksichtigen und ggf. Konflikte der Marketingansätze verschiedener Unternehmen frühzeitig erkennen.
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit	Die Verkehrsunternehmen unterstützen die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der VVS GmbH und teilen mögliche Änderungen im Verkehrsangebot rechtzeitig mit. Über Pressemitteilungen der Verkehrsunternehmen wird die VVS GmbH rechtzeitig vor der Veröffentlichung informiert. Pressemitteilungen, die sowohl Verkehrsunternehmen als auch den Verbund betreffen, werden rechtzeitig vorher abgestimmt. Bei einer Veröffentlichung erhält die VVS GmbH die Mitteilung in Kopie. Dadurch ist die VVS GmbH auf etwaige Presseanfragen vorbereitet und kann die Informationen ggf. über weitere Kanäle kommunizieren. Im Gegenzug erhalten die Verkehrsunternehmen alle Pressemitteilungen der VVS GmbH rechtzeitig, sofern sie das jeweilige Bedienungsgebiet betreffen.

6.3.8 Tariftreue und Sozialstandards

Im Zuge eines wettbewerblichen Verfahrens von Busverkehrsleistungen, führt das Gebot der Wirtschaftlichkeit dazu, dass der Landkreis als öffentlicher Aufgabenträger den Zuschlag dem wirtschaftlich günstigsten Anbieter erteilt. Um dabei eine Wettbewerbsverzerrung durch den Einsatz untertariflich entlohnter Beschäftigter zu vermeiden, hat das Land Baden-Württemberg im Jahr 2013 das „Tariftreue- und Mindestlohngesetz für öffentliche Aufträge in Baden-Württemberg“ (Landestariftreue- und Mindestlohngesetz, LTMG) geschaffen. Weiterhin wurden vom Sozialministerium Baden-Württemberg verschiedene Tarifverträge der ÖPNV-Branche, insbesondere auch der Manteltarifvertrag und der Lohntarifvertrag für das private Omnibusgewerbe (mit Ausnahme der Vergütungssätze für Auszubildende) zwischen dem Verband Württembergischer Omnibusunternehmer (WBO) und der Gewerkschaft ver.di für repräsentativ erklärt. Damit ist die Anerkennung dieses Tarifvertragswerks zwingende Voraussetzung für die Teilnahme an Vergabeverfahren des Landkreises.

Der Landkreis Göppingen erwartet, dass auch eigenwirtschaftlich tätige Verkehrsunternehmen ihre Beschäftigten mindestens auf der Basis dieses Tarifvertrags entlohnen und dies im Rahmen von Liniengenehmigungsverfahren nach dem PBefG durch eine verbindliche Zusicherung bestätigt wird.

6.4 Einzelziele bezüglich der Linienverkehre

6.4.1 Gesamter Landkreis

Der Landkreis Göppingen verfügt bereits über ein umfassendes Angebot im ÖPNV. Ein Ziel des Landkreises ist es daher, dieses Angebot auch künftig im Wesentlichen aufrecht zu erhalten. Darüber hinaus ist es von Bedeutung das bestehende ÖPNV-Angebot kontinuierlich weiterzuentwickeln, um die Attraktivität des Nahverkehrs nachhaltig und langfristig zu sichern bzw. zu verbessern. In diesem Zusammenhang setzt sich der Landkreis aktiv dafür ein, dass die gesetzlichen Vorgaben aus der CVD zeitnah und vollumfänglich erfüllt werden.

Der Landkreis geht gemäß den Grundsätzen des PBefG davon aus, dass die im NVP geforderten Verkehrsangebote eigenwirtschaftlich erbracht werden können. Ist dies nicht der Fall, sind durch den Landkreis, ggf. unter Beteiligung der profitierenden Kommunen, Betriebskostenzuschüsse zu leisten. Die Kreisverwaltung geht aufgrund der aktuellen Entwicklungen im ÖPNV davon aus, dass ein wesentlicher Teil der Verkehre nach erneuter Ausschreibung nicht mehr eigenwirtschaftlich erbracht werden wird.

6.4.2 Vorgehensweise bei der Leistungsbeschreibung

Das Verkehrsangebot auf den überörtlichen Relationen wird im Folgenden in Form von Liniensteckbriefen dargestellt. Die Steckbriefe beinhalten die wesentlichen Leistungsmerkmale der jeweiligen Linien in tabellarischer Form. Um möglichst umfassende Informationen zum aktuellen und künftigen Leistungsspektrum der Linie wiederzugeben, erfolgt die Angabe des Angebotsumfangs, jeweils in Fahrtenpaaren, in den drei Kategorien **„Status Quo (laut Fahrplan 2022)“**, **„verkehrliches Mindestniveau (Basisangebot / ÖPNV-Pakt)“** und **„Ausreichende Verkehrsbedienung“**. Eine endgültige Entscheidung und Festlegung über das Leistungsvolumen, ggf. unter Berücksichtigung kommunaler Zubestellungen, wird erst im Vorfeld oder im Laufe der jeweiligen Vergabeverfahren erfolgen.

Die einzelnen Kategorien werden nachfolgend anhand eines Muster-Liniensteckbriefs (siehe Tabelle 6-9) definiert und erläutert. Insofern es für den jeweiligen Korridor zu

einzelnen Kategorien keine Daten und Informationen gibt, so z. B. kein ergänzender Anrufverkehr zum Einsatz kommt, entfällt diese Kategorie für den jeweiligen Liniensteckbrief und fehlt dementsprechend in der jeweiligen Tabelle.

Tabelle 6-9: Muster-Liniensteckbrief

Kategorie	Definition / Erläuterung
Liniengruppe	Einzelne Liniensteckbriefe werden jeweils für einen Korridor gebündelt. Linien, die abschnittsweise parallel verlaufen, werden dabei zu Liniengruppen zusammengefasst. Durchmesserlinien, werden teilweise in zwei Liniengruppen aufgeteilt.
Linien	In dieser Zeile werden die Nummern der Buslinien in der jeweils betrachteten Liniengruppe dargestellt. Aufgrund der Differenzierung der Liniensteckbriefe in Liniengruppen können hier auch mehrere Liniennummern aufgeführt sein. (Befinden sich im jeweiligen Liniensteckbrief Linien, die nicht Bestandteil des entsprechenden Linienbündels sind, oder bündelfreie Linien, die keinem der zehn Linienbündel des Landkreises zugeordnet werden, erfolgt hinter den Liniennummern des jeweiligen Steckbriefs ein Vermerk in eckigen Klammern.) Nicht aufgeführt werden sog. A-Linien (z. B. Linie 901A). A-Linien sind Buslinien der korrespondierenden Hauptlinie, die auf den Schülerverkehr angepasst sind. Diese Differenzierung wird vorgenommen, um das Angebot auf der Hauptlinie übersichtlicher zu gestalten. So enthalten beispielsweise Aushangfahrpläne weniger Fußnoten aufgrund abweichender Linienwege. Der Landkreis strebt im Zuge der anstehenden Neuvergabe der Linienbündel an, Schülerfahrten möglichst konsequent in A-Linien auszulagern.
Abschnitte (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	Der Verlauf des Linienabschnittes wird wiedergegeben. Für jeden Abschnitt erfolgt eine Kennzeichnung, welche Linien diesen jeweils bedienen. Hinter den Abschnitten wird die Wahrnehmung dieser Abschnitte in Form von Fahrtenpaaren quantifiziert. Nicht aufgeführt sind hierbei Fahrten und Abschnitte, die zur Gewährleistung eines bedarfsgerechten Schülerverkehrs (b. S.) erforderlich sind. Das hierfür notwendige Angebotsvolumen wird mit Hilfe der „Satzung über die Bezuschussung bzw. Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten (SBKS)“ im Vorfeld des anstehenden Vergabeverfahrens festgelegt. Hinzu kommen in blau markiert die Betriebsstunden für ein On-Demand-Shuttle (Montag bis Freitag / Samstag / Sonn- und Feiertage), das alternativ zu einem konventionellen Linienverkehr zur Erbringung des Basisangebots eingesetzt werden kann. Auf einigen Korridoren kommt der Sonderfall, in dem nur der Spätverkehr von Montag bis Freitag mit einem On-Demand-Shuttle erbracht werden kann. Die Anzahl der Fahrtenpaare, die mit dem Bus erbracht werden müssen, sind den Betriebsstunden mit dem On-Demand-Shuttle in *kursiv* vorangestellt (Beispiel: ODS: *15*-4 / 15 / 10). Für die Abschnitte, die sich vollständig oder teilweise in einem Nachbarlandkreis außerhalb des VVS befinden, wird anstatt der Anzahl der vorgesehenen Fahrtenpaare die Abkürzung „w. v. = wird verhandelt“ vermerkt. Das zukünftige Angebotsvolumen wird in diesem Fall im Zusammenspiel mit dem Nachbarlandkreis im Vorfeld des anstehenden Vergabeverfahrens festgelegt. In den Spalten Status Quo 2022 und Verkehrliches Mindestniveau werden die Fahrtenpaare ausdifferenziert dargestellt. Hierbei werden folgende Detailangaben gemacht: • ***Ausdifferenzierung der Kategorie „Status Quo 2022“*** • ***Ausdifferenzierung der Kategorie „Verkehrliches Mindestniveau“*** Basisangebot (BA): Fahrtenpaare, die auf das Basisangebot des Landkreises zurückzuführen sind (siehe Kapitel 6.1).

	ÖPNV-Pakt (ÖP): Fahrtenpaare, die auf die Vorgaben des ÖPNV-Paktes (Standards für verlässliche MEX-Zubringer) sowie die beschlossenen Ausweitungen dieser Vorgaben zurückzuführen sind (siehe Kapitel 6.1).
Betriebsleistung im Landkreis Göppingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)	Hier werden als Orientierung für das Leistungsvolumen die Fahrzeugkilometer pro Jahr innerhalb des Landkreises Göppingen für die Linien in der jeweiligen Liniengruppe dargestellt. Allerdings wird hierbei nur die Betriebsleistung innerhalb des Landkreises Göppingen angegeben. Darüber hinaus sind die notwendigen Leistungen des bedarfsgerechten Schülerverkehrs (b. S.) sowie von Linienabschnitten, deren Angebot mit einem Nachbarkreis noch verhandelt werden muss (w. v.), nicht enthalten.
Anschlüsse	In dieser Zeile werden wichtige Anschlussbeziehungen wiedergegeben. Bei einem primären Anschluss handelt es sich um eine Anschlussrelation an einem Verknüpfungspunkt, die für die Fahrplangestaltung der Linie maßgeblich ist. Der Anschluss wird mit dem Namen der Station, mit der Liniennummer / den Liniennummern der Anschlusslinien sowie mit der Richtung und Nummer der im Liniensteckbrief beschriebenen Linie und der Richtung der Anschlusslinie wiedergegeben. Dies kann an folgendem Beispiel der Linie 903 (Göppingen Galgenberg – ZOB) verdeutlicht werden: **Primärer Anschluss:** (aus Ri. Göppingen Galgenberg) Göppingen ZOB.: MEX16 RE5 Ri. Stuttgart Der primäre Anschluss der hier beschriebenen Linie ist am Göppinger ZOB in der Relation Göppingen-Galgenberg (Linie 903) – Stuttgart (Linie MEX16 RE5) oder in der Gegenrichtung. Andere Umsteigerelationen zwischen beiden Linien (beispielsweise Galgenberg – Ulm) sind im Vergleich zum primären Anschluss von nachrangiger Bedeutung. Die Übergangszeiten am primären Anschluss sind so zu wählen, dass ein Umstieg zum Anschlussverkehrsmittel (unter Berücksichtigung der Zugangswege) auch bei kleinen Verspätungen noch sicher möglich ist. Dabei sollen jedoch keine zu langen Wartezeiten entstehen. In der Regel sind bei ebenerdigen Umstiegen vier Minuten und bei Umstiegen, für die eine Bahnsteigunter- oder -überführung passiert wird, sieben Minuten anzustreben. Wenn es noch weitere Haltestellen gibt, an denen die im Liniensteckbrief beschriebenen Linien der jeweiligen Liniengruppe wichtige Anschlüsse aufnehmen könnten, sind diese als sekundäre Anschlüsse aufgeführt. Aufgrund der Zwänge durch den primären Anschluss sind sekundäre Anschlüsse nicht immer optimal in die Fahrpläne zu integrieren. Deshalb handelt es sich bei den sekundären Anschlüssen auch um kein verbindliches Kriterium, wohl aber um ein Beurteilungskriterium des Fahrplans.
Hinweise	In dieser Kategorie werden die voraussichtlich künftigen Veränderungen der betroffenen Linien der jeweiligen Liniengruppe im Vergleich zum aktuellen Fahrplan 2022 zusammengetragen. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um geänderte Angebotskonzepte, um Angebotsausweitungen oder um Planungen für neue Haltestellen. Darüber hinaus beinhaltet diese Kategorie ggf. zu berücksichtigende Abstimmungen mit anderen Linien: Ist es bei einer oder mehreren Linien des jeweiligen Korridors erforderlich, den Fahrplan (abgesehen von Anschlüssen) mit anderen Linien, die nicht Bestandteil der Liniengruppe sind, abzustimmen, findet sich in dieser Kategorie ein entsprechender Hinweis. Es handelt sich dabei in der Regel um eine Überlappung der jeweiligen Linie bzw. Linien mit einer anderen auf einem längeren Abschnitt. In diesem Fall sollen die Fahrplanlagen der Linien im Sinne eines integrierten Gesamtangebots auf dem Überlappungsabschnitt geplant werden.
Linienverlauf	Der Linienverlauf wird graphisch dargestellt. Der reguläre Linienweg wird dabei als durchgezogene Linie wiedergegeben. Aus Gründen der Übersichtlichkeit

	wurde auf die Darstellung von Linienabschnitten, die nur von einzelnen Fahrten bedient werden, verzichtet.

Folgende Linien sind aufgrund einer geringen Verkehrsbedeutung für den Landkreis oder abweichender Aufgabenträgerschaft nicht als Liniensteckbriefe aufgeführt:

- 35 Heidenheim – Böhmenkirch
- 346 Laichingen – Westerheim Geislingen/Steige
- 170[47] Kirchheim/Teck – Weilheim/Teck – Wiesensteig – Reußenstein (RadWanderBus Reußenstein)
- X93 Göppingen – Lorch

[47] 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.

6.4.3 Liniensteckbriefe und funktionale Leistungsbeschreibungen

Linienbündel 1: Verkehrsraum Stadtverkehr Göppingen

Liniengruppe Göppingen ZOB - Stauferpark

Linien 901

		Status Quo (Fahrplan 2022)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Göppingen ZOB - John-F-Kennedy-Straße **[901]**	17 / 15 / 7 / 0	35 / 31 / 18 / 0 BA: 35 / 31 / 18 / 0	35 / 31 / 18 / 0
	2) John -F-Kennedy-Straße - Lise-Meitner-Straße **[901]**	17 / 15 / 7 / 0	22 / 0 / 0 /0 BA: 22 / 0 / 0 /0	22 / 15 / 7 / 0
	3) Lise-Meitner Straße - Roseggerweg **[901]**	2 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0 BA: 0 / 0 / 0 / 0	2 / 0 / 0 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Göppingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 58.500 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 103.700 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 108.400 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Stauferpark) Göppingen ZOB: RE5/MEX16 Ri. Stuttgart Hbf. **Sekundär:** (aus Ri. Stauferpark) Göppingen ZOB: Linie X93 Ri. Lorch (aus Ri. Stauferpark) Göppingen ZOB: RE5/MEX16 Ri. Ulm Hbf.			
Hinweise	• Das Fahrplanangebot der Linie 901 soll im Rahmen der vorliegenden NVP-Fortschreibung deutlich ausgebaut werden. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, ob die Busse in Randzeiten bzw. bei Zwischen-Takt-Fahrten bereits an der Haltestelle John-F-Kennedy-Straße enden können. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Linie 901 jenseits der Haltestelle John-F-Kennedy-Straße nahezu ausschließlich Gewerbeflächen erschließt, zu denen nicht zu allen Verkehrszeiten eine Nachfrage zu erwarten ist. Mit der Blockumfahrt Hohenstaufenstraße/Manfred-Wörner-Straße/John-F-Kennedy-Straße sowie mit dem Kreisverkehr Hohenstaufen/Manfred-Wörner-Straße würden im Bereich John-F-Kennedy-Straße ausreichend Wendemöglichkeiten zur Verfügung stehen. • Alternativ wäre 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. Hierbei ist insbesondere zu prüfen, ob sich hieraus betriebliche Vorteile für die Linie 903 ergeben könnten. • Die Göppinger Stadtbuslinien verkehren derzeit als Radiallinien zum Göppinger ZOB. Es sollte geprüft werden, ob die einzelnen Radiallinien pärchenweise zu Durchmesserlinien (etwa Jebenhausen-Gartenfreunde oder Stauferpark-Klinik) verbunden werden könnten, da so Umsteigezwänge abgebaut werden könnten.			


Linienverlauf
© OpenStreetMap - Mitwirkende
Manfred-Wörner-Straße
Lise-Meitner-Straße
Dr.-Herbert-König-Platz
Staufenpark
Golfpark
John-F.-Kennedy-Str.
Sportplätze
Hohensteinstraße
Friedhof Nord
Roseggerweg
Paul-Koepff-Weg
Barbarossasee
Schulbad
Hailingstraße
Dürerstraße
Stadthalle
Kaiserbau (Agentur für Arbeit)
Kantstraße
Bleichstraße
Mörikestraße
Marktstraße
Betzstraße
Göppingen
Eislingen/Fils
MEX16
RE5
901

Liniengruppe Göppingen ZOB - Schiefergrube - Bergfeld

Linien 902

		Status Quo (Fahrplan 2022)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Göppingen ZOB - Klinik am Eichert **[902]**	49 / 37 / 29 / 0	35 / 31 / 18 / 0 BA: 35 / 31 / 18 / 0	49 / 37 / 28 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Göppingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 115.400 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 83.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 115.400 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Klinik am Eichert) Göppingen ZOB: RE5/MEX16 Ri. Stuttgart Hbf. **Sekundär:** (aus Ri. Klinik am Eichert) Göppingen ZOB: Linie X93 Ri. Lorch (aus Ri. Klinik am Eichert) Göppingen ZOB: RE5/MEX16 Ri. Ulm Hbf.			
Hinweise	• Durch die Schließung der Helfensteinklinik im Raum Geislingen/Steige hat die Anbindung der Klinik am Eichert aus Richtung Geislingen/Steige an Relevanz gewonnen. Aus diesem Grund wird ein 15-Minuten-Takt auf der Linie 902 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 eingeführt. Dieser neue Status Quo wird in der aktuellen Fortschreibung des Nahverkehrsplans berücksichtigt. • Interessant könnte es auch sein, Regionalbuslinien (idealerweise aus der Raumschaft Geislingen/Steige) mit einer langen Standzeit am Göppinger ZOB zur Klinik am Eichert zu verlängern. • Die Göppinger Stadtbuslinien verkehren derzeit als Radiallinien zum Göppinger ZOB. Es sollte geprüft werden, ob die einzelnen Radiallinien pärchenweise zu Durchmesserlinien (etwa Jebenhausen-Gartenfreunde oder Stauferpark-Klinik) verbunden werden könnten, da so Umsteigezwänge abgebaut werden könnten.			



Linienverlauf

Liniengruppe Göppingen ZOB - Galgenberg

Linien 903

		Status Quo (Fahrplan 2022)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Göppingen ZOB - Gartenfreunde **[903]**	19 / 11 / 8 / 0	35 / 31 / 18 / 0 BA: 35 / 31 / 18 / 0	35 / 31 / 18 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Göppingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 46.300 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 91.600 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 91.600 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Galgenberg) Göppingen ZOB: RE5/MEX16 Ri. Stuttgart Hbf. **Sekundär:** (aus Ri. Galgenberg) Göppingen ZOB: Linie X93 Ri. Lorch (aus Ri. Galgenberg) Göppingen ZOB: RE5/MEX16 Ri. Ulm Hbf.			
Hinweise	• Die Linie 903 ist aufgrund der angespannten Umlaufzeit verspätungsanfällig. Es soll nach Lösungen gesucht werden, um die Pünktlichkeit der Linie zu stabilisieren. Zu prüfen wäre in diesem Zusammenhang z. B. ein Ringschluss zur Linie 901 über die Haltestelle Golfplatz (siehe hierzu auch Linie 901). • Die Göppinger Stadtbuslinien verkehren derzeit als Radiallinien zum Göppinger ZOB. Es sollte geprüft werden, ob die einzelnen Radiallinien pärchenweise zu Durchmesserlinien (etwa Jebenhausen-Gartenfreunde oder Stauferpark-Klinik) verbunden werden könnten, da so Umsteigezwänge abgebaut werden könnten.			



Linienverlauf

Liniengruppe Göppingen ZOB - Reusch - Hohrein

Linien 904, 905

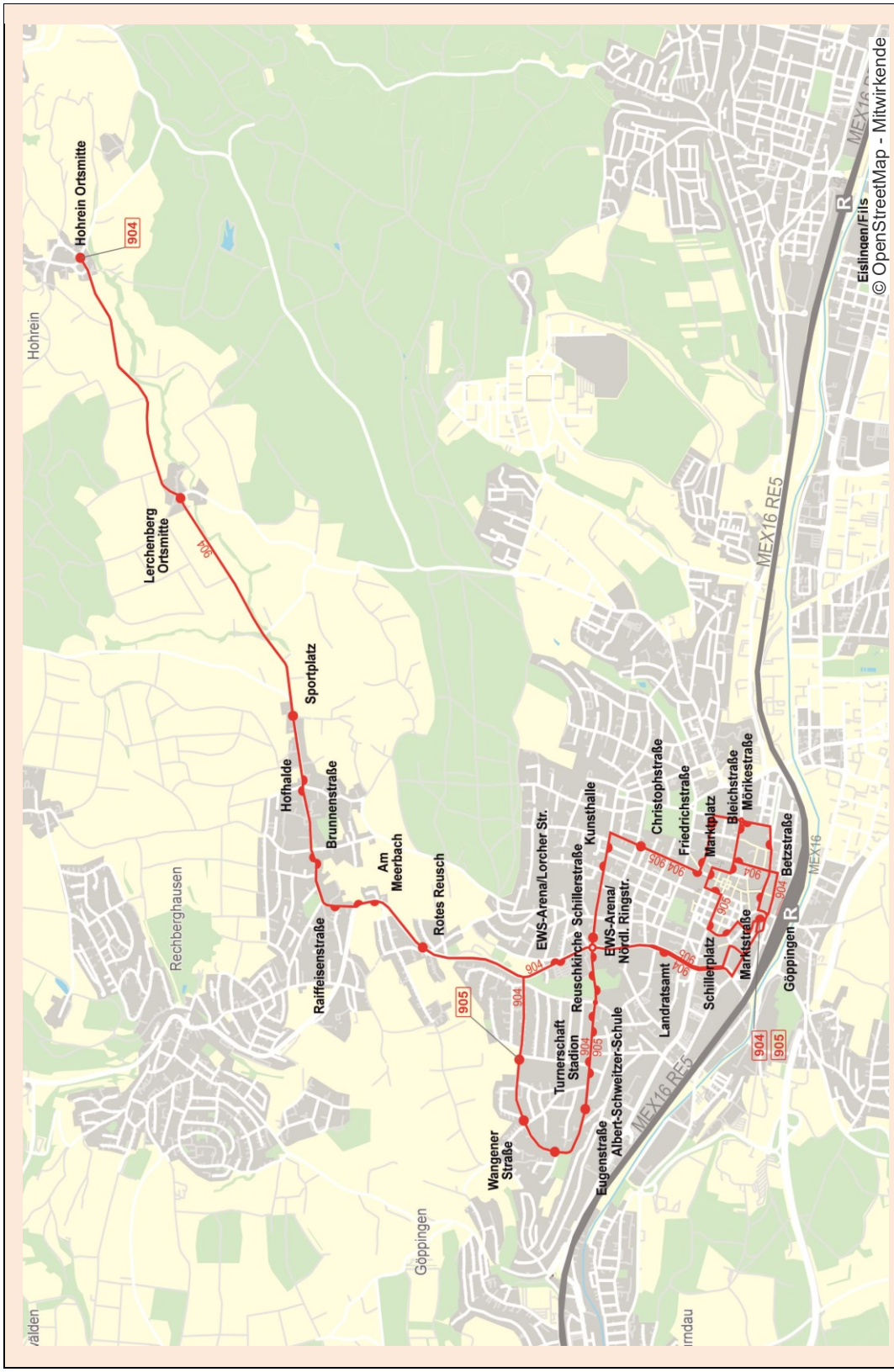
		Status Quo (Fahrplan 2022)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Göppingen ZOB - Christkönigskirche **[904,905]**	37 / 17 / 10 / 0	35 / 31 / 18 / 0 BA: 35 / 31 / 18 / 0	37 / 31 / 18 / 0
	2) Göppingen Christkönigskirche - Hohrein Ortsmitte **[904]**	19 / 0 / 0 / 0	19 / 10 / 7 / 0 BA: 19 / 10 / 7 / 0 ODS: 19 / 15 / 10 / 0	19 / 10 / 7 / 0
	3) Göppingen ZOB - Lorcher Straße - Hohrein Ortsmitte **[904]**	0 / 4 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0 BA: 0 / 0 / 0 / 0	0 / 4 / 0 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Göppingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 140.700 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 154.700 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 161.400 (zzgl. b.S. & w.v.)

Anschlüsse	**Primär:**	(aus Ri. Hohrein) Göppingen ZOB: RE5/MEX16 Ri. Stuttgart Hbf.
	Sekundär:	(aus Ri. Hohrein) Bartenbach Am Meerbach: Linie X93 Ri. Lorch
		(aus Ri. Hohrein) Göppingen ZOB: RE5/MEX16 Ri. Ulm Hbf.

Hinweise

- Derzeit fahren die Busse der Linien 904 und 905 in einer Fahrtrichtung in einem geringen zeitlichen Abstand zwischen Christkönigkirche und Göppingen ZOB. Es soll nach Möglichkeiten gesucht werden, diese Fahrlagen zu entzerren. Ggf. könnte die Entkoppelung der verkehrlichen Funktionen auf zwei Linien eine Lösung sein, sodass eine Stadtverkehrslinie ausschließlich zwischen Christkönigkirche und Göppingen ZOB pendelt und eine regionale Linie auf direktem Weg zwischen Hohrein und Göppingen eingesetzt wird. Zu Zeiten, in denen die Linie 905 künftig im 30-Minuten-Takt fährt, stellt sich das Problem ohnehin nicht.

- Nach Auswertung des Basisangebots kann in Hohrein – die wirtschaftliche Umsetzbarkeit vorausgesetzt – das Basisangebot ganztägig mit einem On-Demand-Shuttle durchgeführt werden. Der Göppinger Stadtteil Hohrein liegt im Planungsgebiet des On-Demand-Shuttles "Schurwald" mit ganztägiger maximaler Betriebszeit. Für den Verkehr nach Bartenbach Ost, Lerchenberg und Hohrein soll der Einsatz von On Demand-Shuttle geprüft werden.

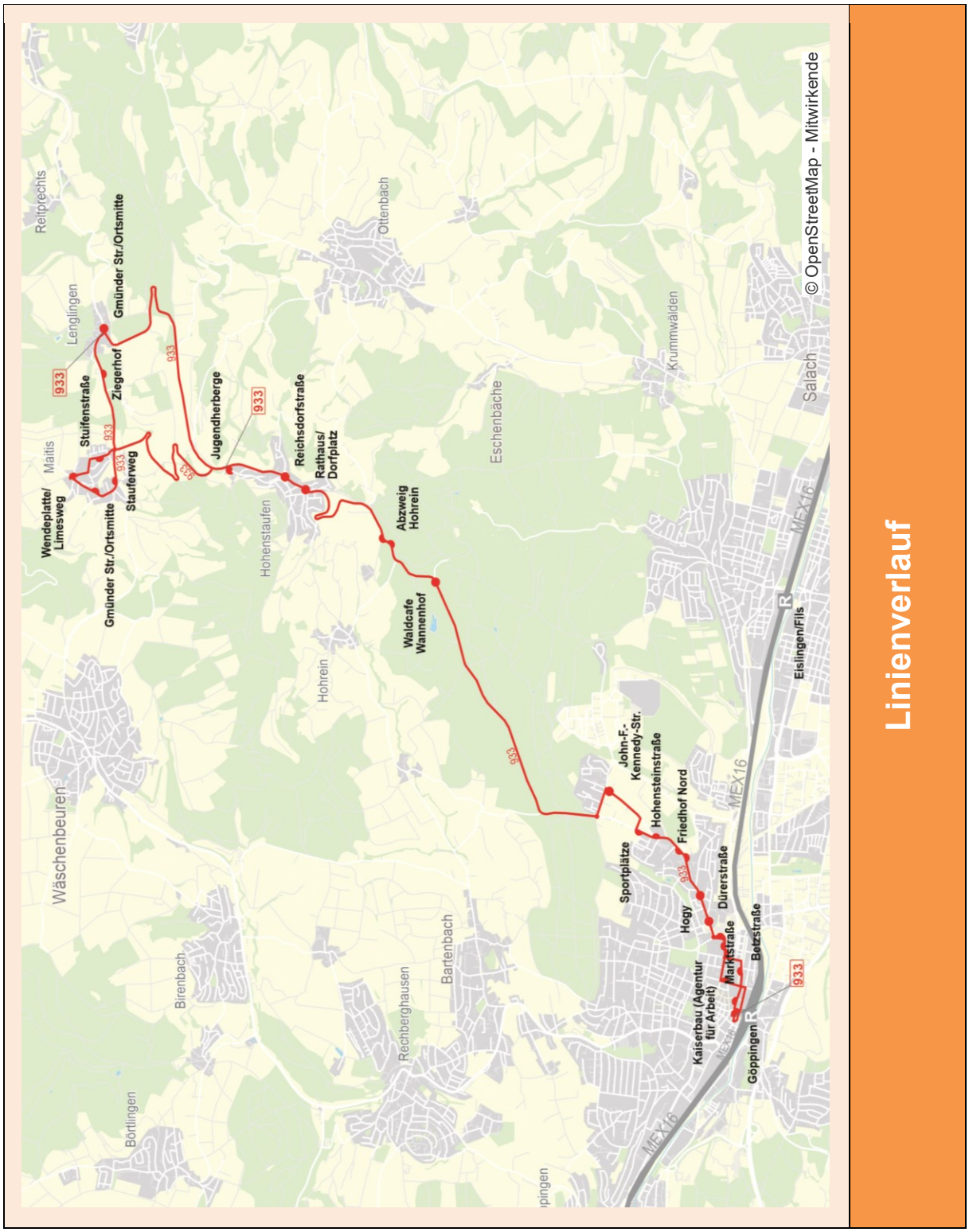


Linienverlauf

Liniengruppe Göppingen - Hohenstaufen - Maitis - Lenglingen

Linien 933

		Status Quo (Fahrplan 2022)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Göppingen - Hohenstaufen **[933]**	19 / 10 / 9 / 4	19 / 10 / 7 / 0 BA: 19 / 10 / 7 / 0 ODS: *15*-4 / 15 / 10	19 / 10 / 9 / 4
	2) Hohenstaufen - Lenglingen **[933]**	9 / 2 / 2 / 4	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0 ODS: 15 / 0 / 0	15 / 2 / 2 / 4
Betriebsleistungen im Landkreis Göppingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 141.400 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 138.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 154.800 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Lenglingen) Göppingen ZOB: RE5/MEX16 Ri. Stuttgart Hbf. **Sekundär:** (aus Ri. Lenglingen) Lenglingen Ortsmitte: 933 Ri. Göppingen (aus Ri. Lenglingen) Göppingen ZOB: Linie X93 Ri. Lorch (aus Ri. Lenglingen) Göppingen ZOB: RE5/MEX16 Ri. Ulm Hbf.			
Hinweise	• Für die Anbindung der Orte Lenglingen und Maitis steht sowohl die Linie 932 (via Wäschenbeuren) als auch 933 (via Hohenstaufen) zur Verfügung. Um ein integriertes Gesamtkonzept aus der Sicht dieser beiden Ortschaften zu erhalten, ist auch künftig eine integrierte Angebotsplanung beider Linien notwendig.			


Linienverlauf
© OpenStreetMap - Mitwirkende
Reitprechts
Lenglingen
Maitis
Ottenbach
Krummwälden
Salach
Eschenbäche
Hohenstaufen
Hohrein
Wäschenbeuren
Birenbach
Bartenbach
Rechberghausen
Börtlingen
Eislingen/Fils
Göppingen
MEX16
933
Gmünder Str./Ortsmitte
Ziegerhof
Stuifenstraße
Stauferweg
Wendeplatte/ Limesweg
Jugendherberge
Reichsdorfstraße
Rathaus/ Dorfplatz
Abzweig Hohrein
Waldcafe Wannenhof
John-F.-Kennedy-Str.
Hohensteinstraße
Friedhof Nord
Sportplätze
Hogy
Dürerstraße
Marktstraße
Betzstraße
Kaiserbau (Agentur für Arbeit)

Liniengruppe Göppingen - Schlat

Linien 980, N94

		Status Quo (Fahrplan 2022)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Göppingen ZOB - Schlat Bachstraße **[980,N94]**	35 / 30 / 16 / 2	36 / 31 / 18 / 0 BA. 35 / 31 / 18 / 0 ÖP: 36 / 28 / 15 / 0	36 / 31 / 18 /2
Betriebsleistungen im Landkreis Göppingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 265.600 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 273.700 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 279.000 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Schlat) Göppingen ZOB: RE5/MEX16 Ri. Stuttgart Hbf. **Sekundär:** (aus Ri. Schlat) Göppingen ZOB: RE5/MEX16 Ri. Ulm Hbf. (aus Ri. Schlat) Göppingen ZOB: Linie X93 Ri. Lorch			
Hinweise	• In der Gemeinde Schlat verkehrt neben den Linien 980 und N94 auch die Linie 984 (Göppingen ZOB - Süßen ZOB), die die Gemeinde an die Bahnhöfe in Göppingen und in Süßen anbindet. Ggf. können einzelne Fahrten auf der Linie 980 bereits in Ursenwang enden, da die Alternativverbindung mit der Linie 984 nach Schlat zur Verfügung steht. Die sich für Schlat ergebende ausreichende Verkehrsbedienung kann somit in Teilen auch von der Linie 984 erbracht werden. • 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.			



Linienverlauf

Linienbündel 2: Verkehrsraum Ebersbach/Schurwald

Liniengruppe Göppingen ZOB - Faurndau – Wangen / Sparwiesen

Linien 912, 913, N90

		Status Quo (Fahrplan 2022)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Göppingen ZOB - Faurndau Marienstraße **[912, 913, N90]**	34 / 26 / 15 / 2	40 / 21 / 13 / 0 BA: 40 / 21 / 13 / 0	40 / 26 / 13 / 2
	2) Faurndau Marienstraße - Oberwälden Backhaus **[912, N90]**	19 / 18 / 8 / 2	25 / 13 / 7 / 0 BA: 25 / 13 / 7 / 0	25 / 18 / 8 / 2
	3) Faurndau Marienstraße - Sparwiesen Gewerbegebiet **[913]**	15 / 7 / 7 / 0	15 / 8 / 6 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0 ODS: 15 / 15 / 10	15 / 8 / 7 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Göppingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 192.900 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 209.500 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 221.300 (zzgl. b.S. & w.v.)

Anschlüsse	**Primär:**	(aus Ri. Sparwiesen) Göppingen ZOB: RE5/MEX16 Ri. Stuttgart Hbf.
	Sekundär:	(aus Richtung Wangen) Faurndau: MEX16 Ri. Ulm
		(aus Ri. Sparwiesen) Faurndau: MEX16 Ri. Stuttgart Hbf.
		(aus Ri. Sparwiesen) Göppingen ZOB: Linie X93 Ri. Lorch

Hinweise

- Nach Auswertung des Basisangebots kann im Uhinger Stadtteil Sparwiesen – die wirtschaftliche Umsetzbarkeit vorausgesetzt – das Basisangebot im Spät- und im Wochenendverkehr mit einem On-Demand-Shuttle durchgeführt werden. Der Uhinger Stadtteil Sparwiesen liegt im Planungsgebiet des On-Demand-Shuttles "Ebersbach" mit der maximalen Betriebszeit im Spät- und Wochenendverkehr.

- Die Linien 912 und 913 fahren zwischen Faurndau und Göppingen parallel. Nach Möglichkeit sollten die zwei Linien auf dem gemeinsamen Abschnitt in einem gemeinsamen Takt fahren um somit Konvoi-Bildungen zu vermeiden.



Linienverlauf

Liniengruppe Uhingen - Bünzwangen - Ebersbach/Fils - Sulpach

Linien 916, 924, N91

		Status Quo (Fahrplan 2022)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Uhingen Uditorium - Ebersbach Filsbrücke **[916]**	16 / 0 / 0 / 0	19 / 10 / 7 / 0 BA: 19 / 10 / 7 / 0 ODS: *15*-4 / 15 / 10	19 / 10 / 7 / 0
	2) Ebersbach Filsbrücke - Ebersbach Bahnhof **[916, 924, N91]**	32 / 6 / 0 / 2	38 / 20 / 14 / 0 BA: 38 / 20 / 14 / 0	38 / 20 / 14 / 2
	3) Ebersbach Filsbrücke - Sulpach Mahdwiesen **[916]**	1 / 0 / 0 / 0	19 / 10 / 7 / 0 BA: 19 / 10 / 7 / 0 ODS: *15*-4 / 15 / 10	19 / 10 / 7 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Göppingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 63.400 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 107.700 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 108.000 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Uhingen) Ebersbach/Fils: MEX16 Ri. Stuttgart Hbf. **Sekundär:** (aus Ri. Ebersbach/Fils) Uhingen: MEX16 Ri. Stuttgart Hbf.			
Hinweise	• 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. • Der Ebersbacher Stadtteil Sulpach verfügt aktuell - abgesehen von Schulbussen - über keine reguläre ÖPNV-Anbindung. Um eine gemäß den Kriterien des NVP konforme Erschließung bereitzustellen, soll künftig eine reguläre Busanbindung eingerichtet werden. Ein Linienkonzept hierfür ist im Vorfeld der Vorabbekanntmachung zu entwickeln. In diesem Zusammenhang ist auch zu klären, ob die derzeit nur auf einer Straßenseite vorhandenen Haltestellen beidseitig hergestellt werden müssen. • Es soll geprüft werden, ob die Haltestelle „Uditorium“ in Uhingen so umbenannt werden kann, dass deren Funktion als Verknüpfungspunkt zu den Regionalzügen am Uhinger Bahnhof stärker betont wird. • Das Industriegebiet zwischen der Strutstraße, der Industriestraße und der Daimlerstraße befindet sich außerhalb der Einzugsbereiche der Haltestellen. Aufgrund der dortigen Ansammlung von Firmen und den damit verbundenen Arbeitsplätzen, empfiehlt sich die Einrichtung einer neuen Haltestelle zur verkehrlichen Erschließung. Die Bedienung dieser neuen Haltestelle könnte bspw. über eine Verlängerung oder dem Einbau einer Stichfahrt auf den Linien 917 oder 924 erfolgen. Die betriebliche Machbarkeit (Umlaufzeiten) müsste allerdings zunächst geprüft werden, da die Linie vorrangig Anschlüsse zu Schienenverkehrsmittel herstellen muss.			



Linienverlauf

Liniengruppe Ebersbach/Fils - Winterbach

Linien 917

		Status Quo (Fahrplan 2022)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Ebersbach Bahnhof - Büchenbronn Gemeindehalle **[917]**	6 / 0 / 0 / 0	15 / 8 / 6 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0 ODS: 15 / 15 / 10	15 / 8 / 6 / 0
	2) Büchenbronn Gemeindehalle - Winterbach **[917]**	6 / 0 / 0 / 0	b.S. / 0 / 0 / 0 BA: b.S. / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Göppingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 53.900 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 41.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 40.900 (zzgl. b.S. & w.v.)

Anschlüsse	**Primär:**	(aus Ri. Winterbach) Ebersbach/Fils: MEX16 Ri. Stuttgart Hbf.
	Sekundär:	(aus Ri. Winterbach) Ebersbach/Fils: MEX16 Ri. Ulm Hbf. (aus Ri. Winterbach) Winterbach: S2 Ri. Schorndorf

Hinweise

- Nach Auswertung des Basisangebots kann in Büchenbronn – die wirtschaftliche Umsetzbarkeit vorausgesetzt – das Basisangebot ganztägig mit einem On-Demand-Shuttle durchgeführt werden. Der Ebersbacher Ortsteil Büchenbronn liegt im Planungsgebiet des On-Demand-Shuttles "Ebersbach" mit der maximalen Betriebszeit im Spät- und Wochenendverkehr.

- Das Industriegebiet zwischen der Strutstraße, der Industriestraße und der Daimlerstraße befindet sich außerhalb der Einzugsbereiche der Haltestellen. Aufgrund der dortigen Ansammlung von Firmen und den damit verbundenen Arbeitsplätzen, empfiehlt sich die Einrichtung einer neuen Haltestelle zur verkehrlichen Erschließung. Die Bedienung dieser neuen Haltestelle könnte bspw. über eine Verlängerung oder dem Einbau einer Stichfahrt auf den Linien 917 oder 924 erfolgen. Die betriebliche Machbarkeit (Umlaufzeiten) müsste allerdings zunächst geprüft werden, da die Linie vorrangig Anschlüsse zu Schienenverkehrsmittel herstellen muss. 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.

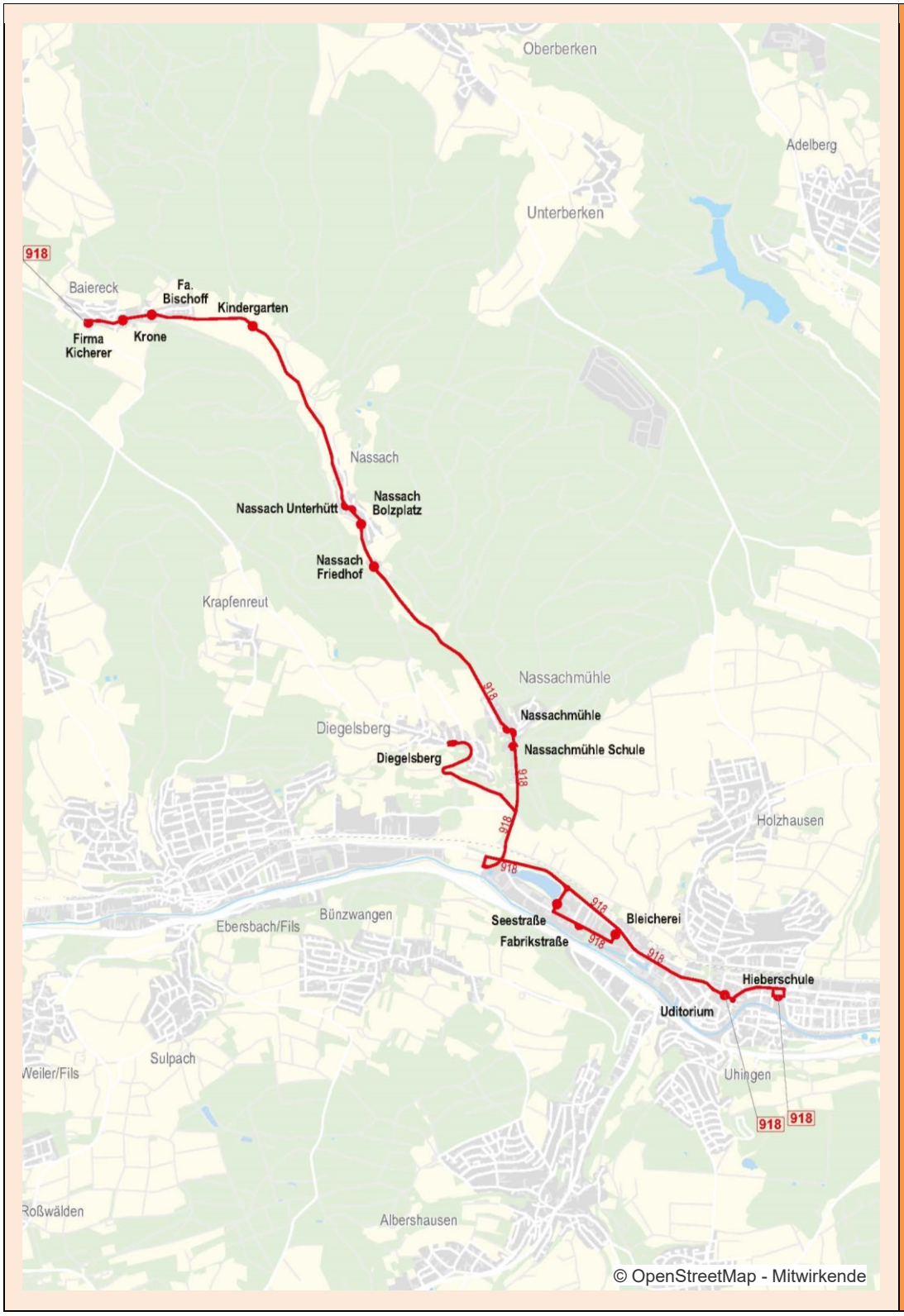


Linienverlauf

Liniengruppe Uhingen - Baiereck

Linien 918

		Status Quo (Fahrplan 2022)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Uhingen Uditorium - Baiereck Am Kugelrain **[918]**	7 / 0 / 0 / 0	19 / 10 / 7 / 0 BA: 19 / 10 / 7 / 0 ODS: *15*-4 / 15 / 10	19 / 10 / 7 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Göppingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 41.600 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 136.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 136.000 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Baiereck) Uhingen: MEX16 Ri. Stuttgart Hbf. **Sekundär:** (aus Ri. Baiereck) Uhingen: MEX16 Ri. Ulm Hbf.			
Hinweise	• Nach Auswertung des Basisangebots kann in Baiereck – die wirtschaftliche Umsetzbarkeit vorausgesetzt – das Basisangebot im Spät- und im Wochenendverkehr mit einem On-Demand-Shuttle durchgeführt werden. Der Uhinger Stadtteil Baiereck liegt im Planungsgebiet des On-Demand-Shuttles "Ebersbach" mit der maximalen Betriebszeit im Spät- und Wochenendverkehr.			

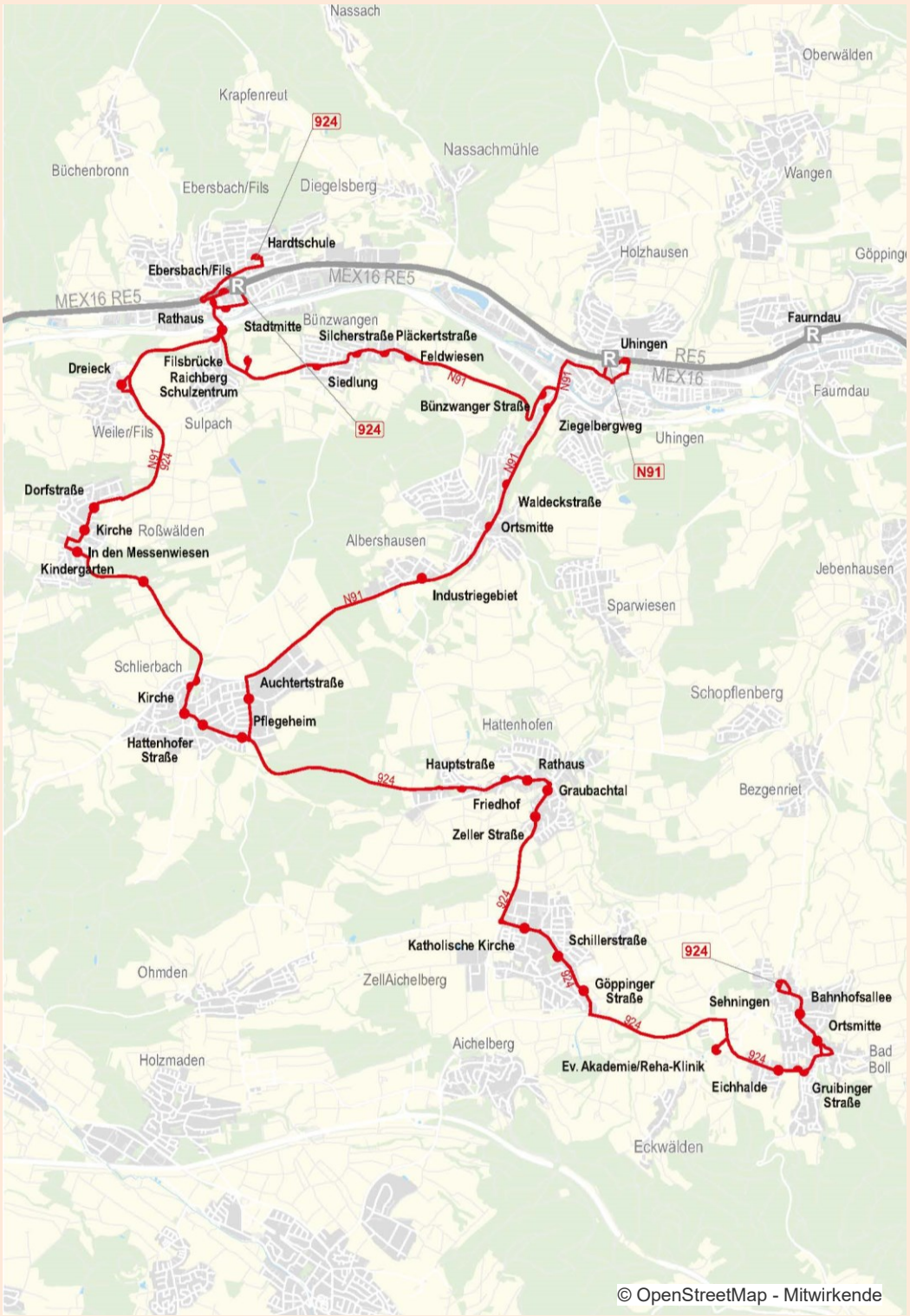


Linienverlauf

Liniengruppe Ebersbach/Fils – Weiler/Fils - Roßwälden - Schlierbach - Bad Boll

Linien 924, N91

		Status Quo (Fahrplan 2022)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Ebersbach/Fils – Roßwälden Kirche **[924, N91]**	16 / 6 / 0 / 2	25 / 15 / 7 / 0 BA: 25 / 15 / 7 / 0	25 / 15 / 7 / 2
	2) Roßwälden Kirche – Schlierbach **[924]**	16 / 6 / 0 / 0	15 / 15 / 0 / 0 BA: 15 / 15 / 0 / 0 ODS: 15 / 15 / 0	16 / 15 / 0 / 0
	3) Schlierbach – Bad Boll Sehningen **[924]**	16 / 6 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	16 / 6 / 0 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Göppingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 161.500 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 109.100 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 198.400 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Bad Boll) Ebersbach/Fils: MEX16 Ri. Stuttgart Hbf. **Sekundär:** (aus Ri. Bad Boll) Ebersbach/Fils: MEX16 Ri. Ulm Hbf. (aus Ri. Bad Boll) Ebersbach/Fils: Linie 917 Ri. Winterbach			
Hinweise	• 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. Neben wirtschaftlichen Vorteilen würden zwei Orte im Landkreis (Roßwälden und Weiler/Fils) eine neue Direktverbindung ins Mittelzentrum Göppingen erhalten. Für Fahrgäste, die bislang mit der Linie 921 von Zell/Aichelberg nach Göppingen gefahren sind, steht mit der Linie 920 (Zell/Aichelberg - Bad Boll - Göppingen) ein ausreichendes Verkehrsangebot bereit.			



Linienverlauf

Liniengruppe Wangen - Rechberghausen

Linien 930[48]

		Status Quo (Fahrplan 2022)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Wangen Siemensstr - Rechberghausen Ebene/Schule **[930]**	14 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0 BA: 0 / 0 / 0 / 0	14 / 0 / 0 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Göppingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 49.800 (zzgl. b.S. & w.v.)		ca. 49.800 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Wangen) Rechberghausen Feuerwehr: Linie 935 Ri. Schorndorf Bhf. **Sekundär:** (aus Ri. Wangen) Rechberghausen Feuerwehr: Linie 934 Ri. Göppingen Bhf. (aus Ri. Wangen) Rechberghausen Feuerwehr: Linie X93 Ri. Lorch			
Hinweise	• Nach Auswertung des Basisangebots kann auf der Relation Wangen – Rechberghausen – die wirtschaftliche Umsetzbarkeit vorausgesetzt – das Basisangebot ganztägig mit einem On-Demand-Shuttle durchgeführt werden. Die Verbindung Wangen – Rechberghausen liegt im Planungsgebiet des On-Demand-Shuttles "Schurwald" mit ganztägiger maximaler Betriebszeit. • 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.			

[48] 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.



Linienverlauf

Linienbündel 3: Verkehrsraum Unteres Filstal

Liniengruppe	Göppingen ZOB - Faurndau - Uhingen - Holzhausen / Albershausen - Schlierbach – Kirchheim/Teck
Linien	911, 914, 915[49], N90, N91

		Status Quo (Fahrplan 2022)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Göppingen ZOB - Uhingen Uditorium **[911, 914, 915]**	73 / 46 / 43 / 0	74 / 48 / 29 / 0 BA: 74 / 48 / 29 / 0 ÖP: 36 / 28 / 15 / 0	89 / 64 / 49 / 0
	2) Uhingen Uditorium (/ Wangen) - Holzhausen **[915, N90]**	25 / 18 / 17 / 2	19 / 10 / 7 / 0 BA: 19 / 10 / 7 / 0	25 / 18 / 17 /2
	3) Uhingen Uditorium - Albershausen Ortsmitte **[911, 914, N91]**	48 / 28 / 26 / 2	55 / 38 / 22 / 0 BA: 55 / 38 / 22 / 0 ÖP: 36 / 28 / 15 / 0	64 / 46 / 32 / 2
	4) Albershausen Ortsmitte – Kirchheim/Teck ZOB **[914, N91]**	20 / 10 / 9 / 2	36 / 28 / 15 / 0 BA: 29 / 16 / 9 / 0 ÖP: 36 / 28 / 15 / 0	36 / 28 / 15 / 2
	5) Albershausen Ortsmitte - Uhingen Ziegelbergweg **[911]**	28 / 18 / 17 / 0	19 / 10 / 7 / 0 BA: 19 / 10 / 7 / 0 ODS: 19 / 15 / 10	28 / 18 / 17 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Göppingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 680.700 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 786.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 929.000 (zzgl. b.S. & w.v.)

Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Albershausen) Uhingen ZOB: MEX16 Ri. Stuttgart Hbf. **Sekundär:** (aus Ri. Göppingen) Kirchheim/Teck: S1 Ri. Stuttgart Hbf. (aus Ri. Göppingen) Kirchheim/Teck: RB64 Ri. Oberlenningen
Hinweise	• Nach Auswertung des Basisangebots kann auf der Relation Roßwälden – Schierbach – die wirtschaftliche Umsetzbarkeit vorausgesetzt –das Basisangebot ganztägig mit einem On-Demand-Shuttle durchgeführt werden. Die Verbindung liegt im Planungsgebiet des On-Demand-Shuttles "Ebersbach" mit der maximalen Betriebszeit im Spät- und Wochenendverkehr. • Die aus Göppingen kommenden Busse der Linie 915 fahren ab Holzhausen weiter als Busse der Linie 930 nach Rechberghausen. Die aus Rechberghausen kommenden Busse der Linie 930 fahren ab Holzhausen weiter als Linie 915 nach Göppingen. Dadurch wird eine umsteigefreie Fahrmöglichkeit von Rechberghausen und Wangen nach Uhingen geschaffen. • 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

[49] 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.

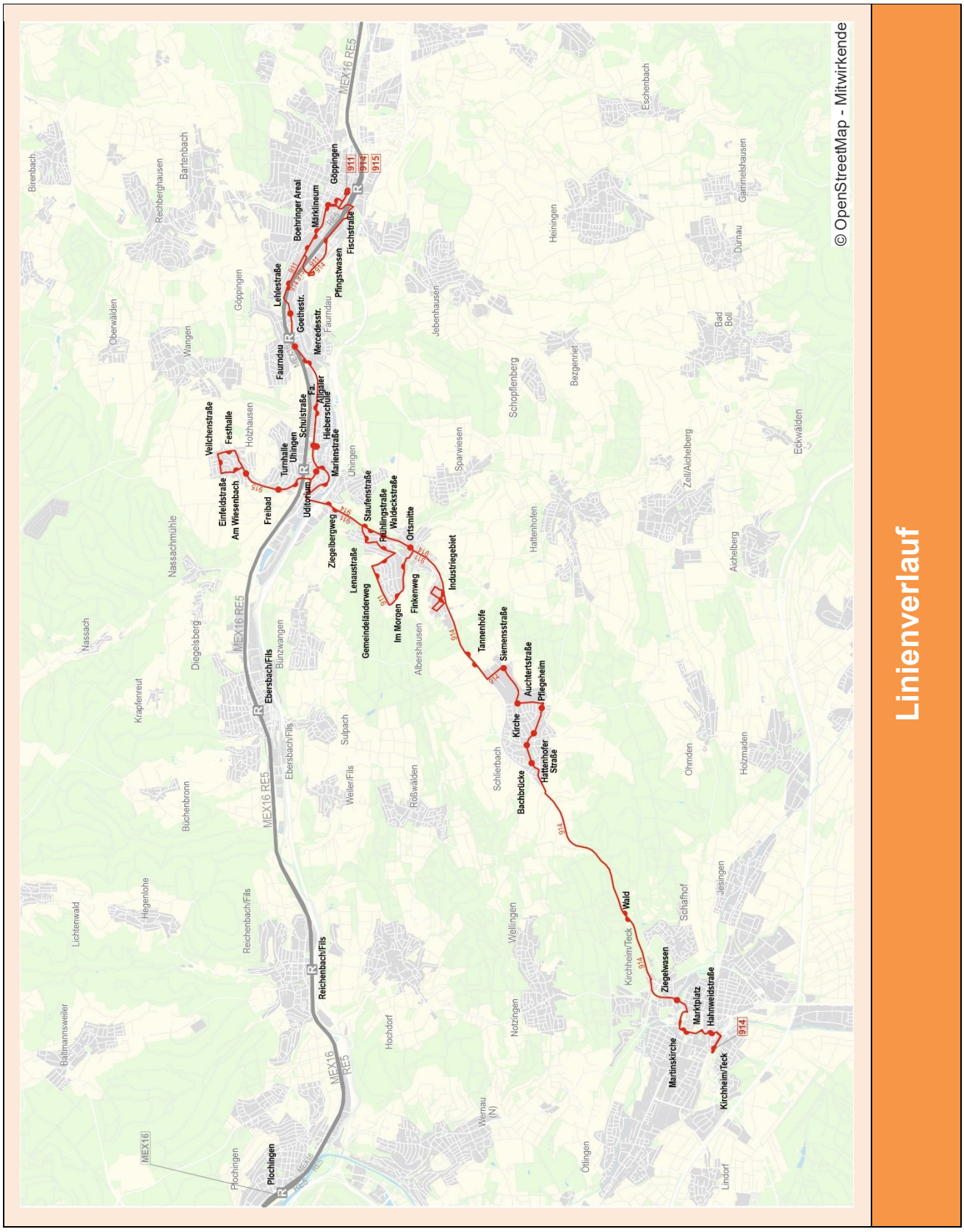
Uhingen und Göppingen entsteht durch die angedachten Fahrplanausweitungen der Linien 911/914 ohnehin ein Zusatzangebot.

- 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.

- 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 Angebotsausweitung 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.

- 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.

- Es soll geprüft werden, ob die Haltestelle „Uditorium“ in Uhingen so umbenannt werden kann, dass deren Funktion als Verknüpfungspunkt zu den Regionalzügen am Uhinger Bahnhof stärker betont wird.


Linienverlauf
© OpenStreetMap - Mitwirkende
Plochingen
Reichenbach/Fils
Ebersbach/Fils
Veilchenstraße
Festhalle
Einfeldstraße
Am Wiesenbach
Freibad
Turnhalle Uhingen
Schulstraße
Hieberschule
Fa. Allgaier
Marienstraße
Uditorium
Ziegelbergweg
Lenaustraße
Gemeindeländerweg
Staufenstraße
Frühlingstraße
Waldeckstraße
Ortsmitte
Im Morgen
Finkenweg
Industriegebiet
Tannenhöfe
Siemensstraße
Auchtertstraße
Pflegeheim
Kirche
Bachbrücke
Hattenhofer Straße
Wald
Ziegelwasen
Marktplatz
Hahnweidstraße
Martinskirche
Kirchheim/Teck
Lehlestraße
Goethestr.
Mercedesstr.
Faurndau
Pfingstwasen
Boehringer Areal
Märklineum
Fischstraße
Göppingen
911
914
915
MEX16
MEX16 RE5
RE5

Linienbündel 4: Verkehrsraum Voralb-West

Liniengruppe Göppingen ZOB - Jebenhausen - Zell/Aichelberg / Hattenhofen

Linien 906, 920, 921, N92

		Status Quo (Fahrplan 2022)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Göppingen ZOB - Jebenhausen Alte Kirche / Heimbach **[906, 920, 921, N92]**	73 / 52 / 40 / 2	77 / 49 / 29 / 0 BA: 77 / 49 / 29 / 0 ÖP: 36 / 28 / 15 / 0	77 / 62 / 40 / 2
	2) Jebenhausen Sudetenstr. - Vorderer Berg **[906]**	18 / 16 / 8 / 0	19 / 10 / 7 / 0 BA: 19 / 10 / 7 / 0 ODS: 19 / 15 / 10	19 / 16 / 8 / 0
	3) Jebenhausen Alte Kirche - Bezgenriet Bezirksamt via Industriegebiet Süd **[920]**	6 / 0 / 0 / 0	58 / 39 / 22 / 0 BA: 58 / 39 / 22 / 0 ÖP: 36 / 28 / 15 / 0	58 / 46 / 32 / 2
	4) Jebenhausen Alte Kirche - Bezgenriet Bezirksamt **[920, 921, N92]**	49 / 37 / 32 / 2		
	5) Bezgenriet Bezirksamt - Zell/Aichelberg **[920]**	36 / 19 / 16 / 0	36 / 28 / 15 / 0 BA: 34 / 19 / 11 / 0 ÖP: 36 / 28 / 15 / 0	36 / 28 / 16 / 0
	6) Bezgenriet Bezirksamt - Hattenhofen Friedhof **[921, N92]**	19 / 18 / 16 / 2	22 / 11 / 7 / 0 BA: 22 / 11 / 7 / 0	22 / 18 / 16 / 2
Betriebsleistungen im Landkreis Göppingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 558.300 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 577.200 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 591.600 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Jebenhausen) Göppingen ZOB.: RE5/MEX16 Ri. Stuttgart Hbf. **Sekundär:** (aus Ri. Aichelberg) Zell/Aichelberg: Linie 165 Ri. Zell/Aichelberg			
Hinweise	• Der Verband Region Stuttgart plant derzeit eine neue Expressbus-Linie auf der Relation Kirchheim/Teck - Göppingen. Aktuell liegen noch keine konkreten Fahrpläne vor. Mit Inbetriebnahme der neuen X-Linie können Teile der ausreichenden Verkehrsbedienung auf dem Korridor Göppingen - Zell/Aichelberg auch von dieser Linie erbracht werden, vorausgesetzt, die Taktung passt mit den bestehenden Fahrplänen überein. • Nach Auswertung des Basisangebots kann in Aichelberg – die wirtschaftliche Umsetzbarkeit vorausgesetzt –das Basisangebot im Spät- und im Wochenendverkehr mit einem On-Demand-Shuttle durchgeführt werden. Aichelberg liegt im Planungsgebiet des On-Demand-Shuttles "Ebersbach" mit der maximalen Betriebszeit im Spät- und Wochenendverkehr. • Die Göppinger Stadtbuslinien verkehren derzeit als Radiallinien zum Göppinger ZOB. Es sollte geprüft werden, ob die einzelnen Radiallinien pärchenweise zu Durchmesserlinien (etwa Jebenhausen-Gartenfreunde oder Stauferpark-Klinik) verbunden werden könnten, da so Umsteigezwänge abgebaut werden könnten. • Die Linien 921 und 924 werden jeweils südlich von Hattenhofen sehr schwach nachgefragt. Aus diesem Grund sollte geprüft werden, ob beide Linien in Hattenhofen nicht zu einer durchgehenden Linie 921 Ebersbach - Roßwälden - Schlierbach - Hattenhofen - Göppingen verbunden werden könnten. Neben wirtschaftlichen Vorteilen würden zwei Orte im Landkreis (Hattenhofen und Weiler/Fils) eine neue umsteigefreie			

Direktverbindung ins Mittelzentrum Göppingen erhalten. Für Fahrgäste, die bislang mit der Linie 921 von Zell/Aichelberg nach Göppingen unterwegs waren, würden hierdurch auch keine Verbindungen entfallen, da diese Linie stets nahezu zeitgleich mit der Linie 920 (Zell/Aichelberg - Bad Boll - Göppingen) im Einsatz war.

- Derzeit müssen Fahrgäste aus Weilheim/Teck und Aichelberg häufig in Zell/Aichelberg umsteigen, wenn sie nach Göppingen fahren wollen. Künftig sollen für diese Relationen durchgehend umsteigefreie Direktverbindungen mit der Linie 920 angeboten werden.

- Die Linie 920 soll zwischen Zell/Aichelberg und Göppingen künftig als verlässlicher MEX-Zubringer ausgebaut werden. Das bedeutet unter 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.

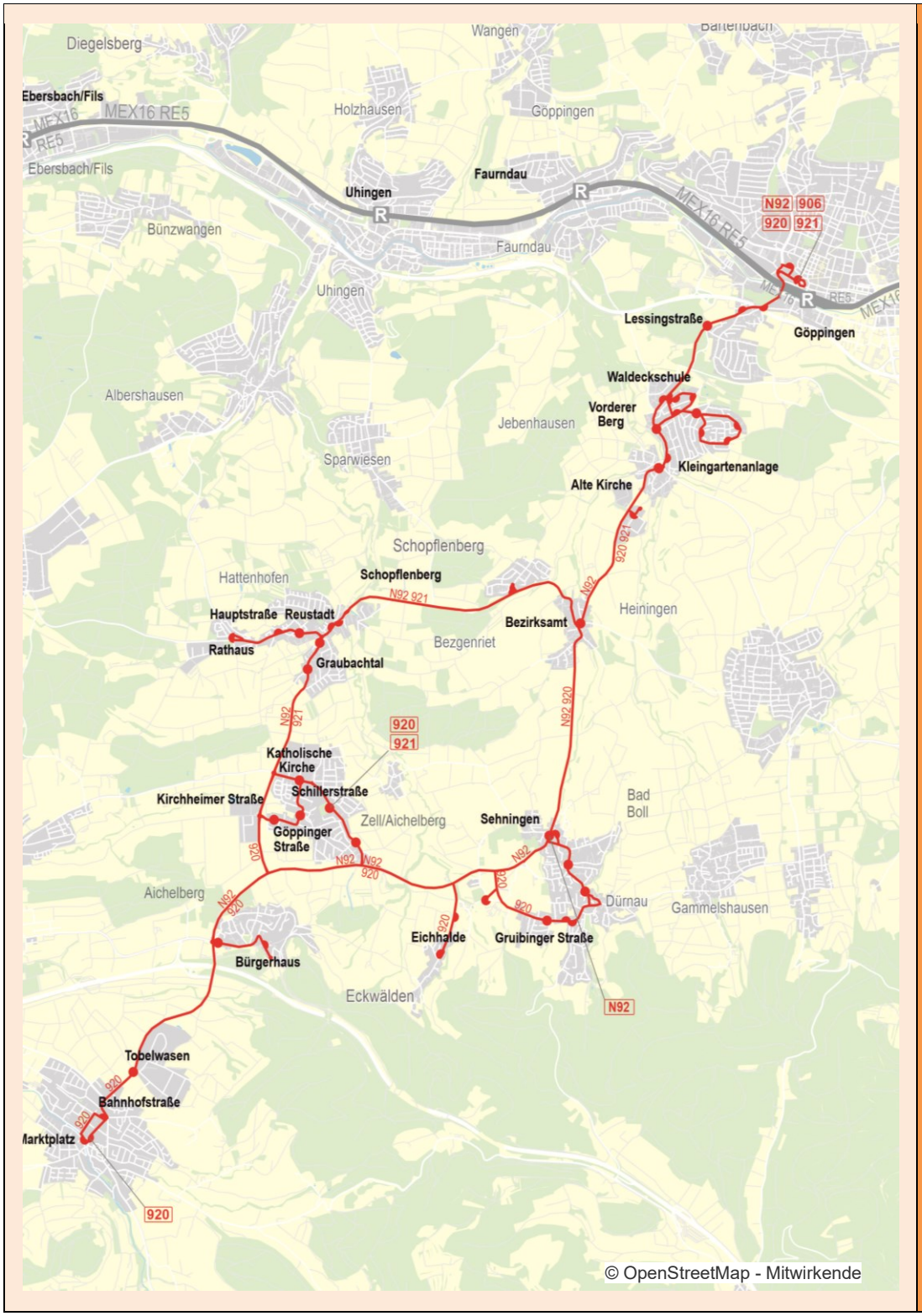
- Die Linie 923, die ausschließlich ihre verkehrliche Funktion im Schülerverkehr nach Faurndau erfüllt, soll in die Linie 920A integriert werden.

- Die Linie 920 verkehrt aktuell mit lediglich 6 Fahrtenpaaren von Montag bis Freitag über das Industriegebiet Süd. Eine Vereinheitlichung des Linienwegs der Linie 920 ist generell anzustreben. Eine Prüfung der alternativen Bedienung des Industriegebiets Süd wird im Rahmen der Neuausschreibung der Verkehre erfolgen.

- 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 Vergabeverfahren zu prüfen, ob ein Teil der Verbindungen zwischen Heiningen und Göppingen ZOB über Jebenhausen zu führen wäre.

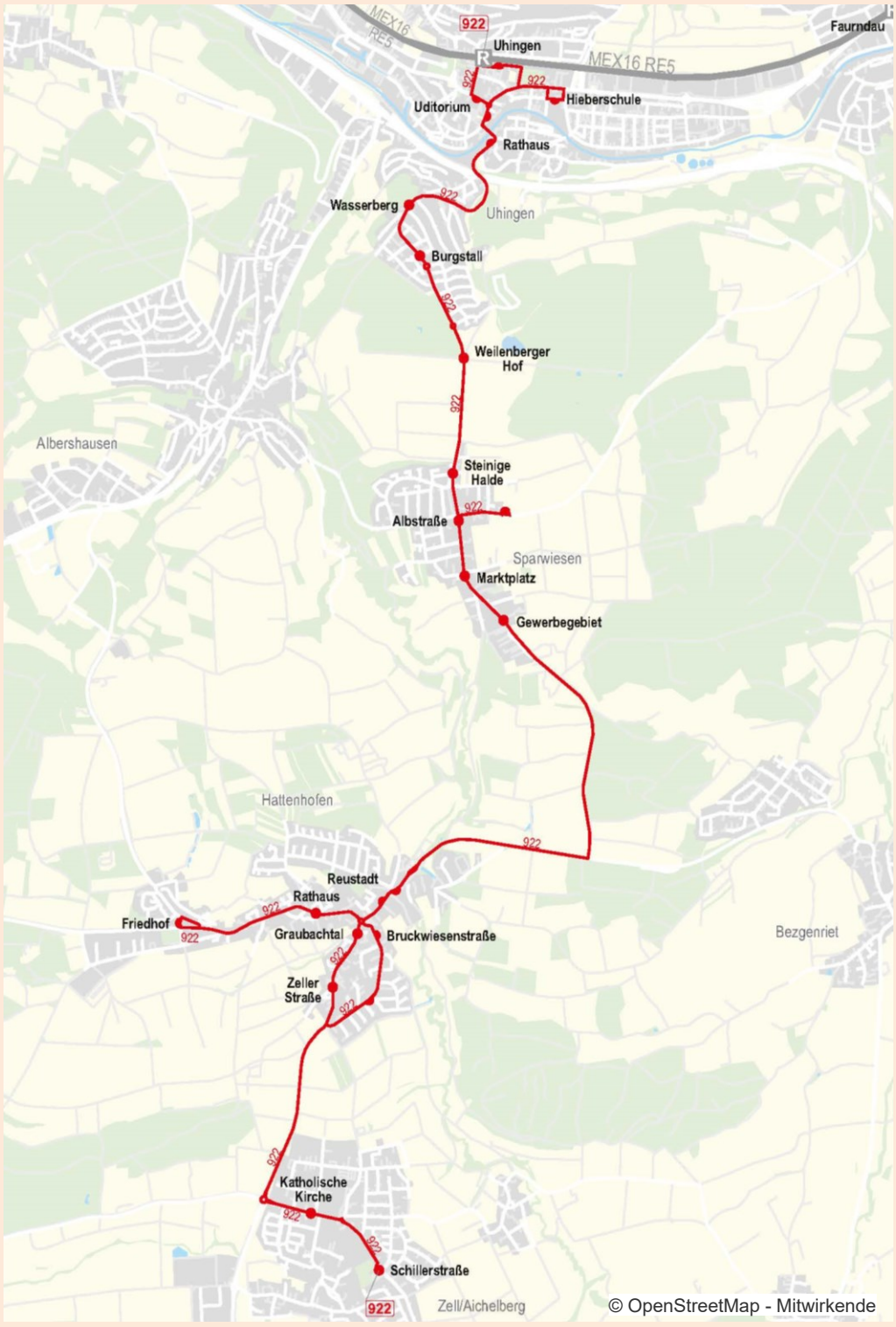


Linienverlauf

Liniengruppe Uhingen – Sparwiesen – Zell/Aichelberg

Linien 922

		Status Quo (Fahrplan 2022)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Uhingen Sparwiesen - Zell/Aichelberg **[922]**	15 / 9 / 0 / 0	19 / 10 / 7 / 0 BA: 19 / 10 / 7 / 0	19 / 10 / 7 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Göppingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 90.600 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 122.300 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 122.300 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Zell/Aichelberg) Uhingen: MEX16 Ri. Stuttgart Hbf. **Sekundär:** (aus Ri. Zell/Aichelberg) Uhingen: MEX16 Ri. Ulm Hbf.			
Hinweise	• Es soll geprüft werden, ob die Haltestelle „Uditorium“ in Uhingen so umbenannt werden kann, dass deren Funktion als Verknüpfungspunkt zu den Regionalzügen am Uhinger Bahnhof stärker betont wird. • Der etwas von Zell/Aichelberg abgelegene Ortsteil Pliensbach ist durch keine Haltestelle an den ÖPNV angebunden. Durch die Implementierung einer Schleifenfahrt auf der Linie 922 oder 923, die beide in Zell/Aichelberg enden, und die Einrichtung einer zentralen Haltestelle, könnte dieses Defizit behoben werden. Die betriebliche Machbarkeit (Umlaufzeiten) müsste allerdings zunächst geprüft werden, da die Linien vorrangig Anschlüsse zu Schienenverkehrsmittel herstellen müssen.			



Linienverlauf

Linienbündel 5: Verkehrsraum Göppingen/Schurwald

Liniengruppe	Göppingen - Rechberghausen - Schorndorf/Schwäbisch Gmünd
Linien	931, 932, 934, 935, N93

		Status Quo (Fahrplan 2022)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Göppingen ZOB - Faurndau - Rechberghausen Schlossmarkt **[932]**	17 / 8 / 8 / 0	74 / 48 / 29 / 0 BA: 74 / 48 / 28 / 0 ÖP: 36 / 28 / 15 / 0	76 / 56 / 33 / 2
	2) Göppingen ZOB - Bartenbach - Rechberghausen Schlossmarkt **[931, 934, 935, N93]**	54 / 34 / 24 / 2		
	3) Rechberghausen Schlossmarkt - Adelberg Volksbank **[935]**	21 / 7 / 6 / 0	19 / 10 / 7 / 0 BA: 19 / 10 / 7 / 0 ODS: *15*-4 / 15 / 10	21 / 10 / 7 /0
	4) Adelberg Volksbank - Schorndorf Bf **[935]**	23 / 8 / 7 / 0	15 / 8 / 6 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0 ODS: 15 / 15 / 10	23 / 8 / 7 / 0
	5) Rechberghausen Schlossmarkt - Breech Wendeplatte **[934]**	18 / 18 / 8 / 0	19 / 10 / 7 / 0 BA: 19 / 10 / 7 / 0 ODS: *15*-4 / 15 / 10	19 / 18 / 8 / 0
	6) Rechberghausen Schlossmarkt - Wäschenbeuren Marktplatz **[931, 932, N93]**	35 / 13 / 18 / 2	36 / 28 / 15 / 0 BA: 15 / 8 / 2 / 0 ÖP: 36 / 28 / 15 / 0	36 / 28 / 18 / 2
	7) Wäschenbeuren Marktplatz - Kreisgrenze Ostalbkreis (- Lorch - Schwäbsich Gmünd) **[931]**	16 / 10 / 9 / 0	w. v.	w. v.
	8) Wäschenbeuren Marktplatz - Lenglingen Ortsmitte **[932]**	16 / 8 / 7 / 0	15 / 8 / 6 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0 ODS: 15 / 15 / 10	16 / 8 / 7 / 0
	9) Lenglingen Ortsmitte - Kreisgrenze Ostalbkreis (- Schwäbisch Gmünd) **[932]**	15 / 8 / 7 / 0	w. v.	w. v.
Betriebsleistungen im Landkreis Göppingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 768.600 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 725.200 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 818.600 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Rechberghausen) Göppingen ZOB: RE5/MEX16 Ri. Stuttgart Hbf. **Sekundär:** (aus Ri. Rechberghausen) Schorndorf: MEX13/S2 Ri. Stuttgart Hbf.			
Hinweise	• Auf der Relation Göppingen – Bartenbach – Rechberghausen – Birenbach – Wäschenbeuren verkehrt neben den genannten Linien auch die Expressbus-Linie der Verbands Region Stuttgart X93 (Göppingen – Lorch) mit Anschlüssen an den RE5/MEX16 in Göppingen sowie an den MEX13 in Lorch. Teile des Angebotsvolumens können ggf. über die Linie X93 abgedeckt werden. • Nach Auswertung des Basisangebots kann auf der Relation Rechberghausen – Adelberg sowie die Relation Rechberghausen – Breech – die wirtschaftliche Umsetzbarkeit vorausgesetzt – das Basisangebot von Montag bis Freitag im Spätverkehr mit einem On-			

Demand-Shuttle durchgeführt werden. Die Verbindung Rechberghausen – Adelberg bzw. die Verbindung Rechberghausen – Breech liegt im Planungsgebiet des On-Demand-Shuttles "Schurwald" mit ganztägiger maximaler Betriebszeit.

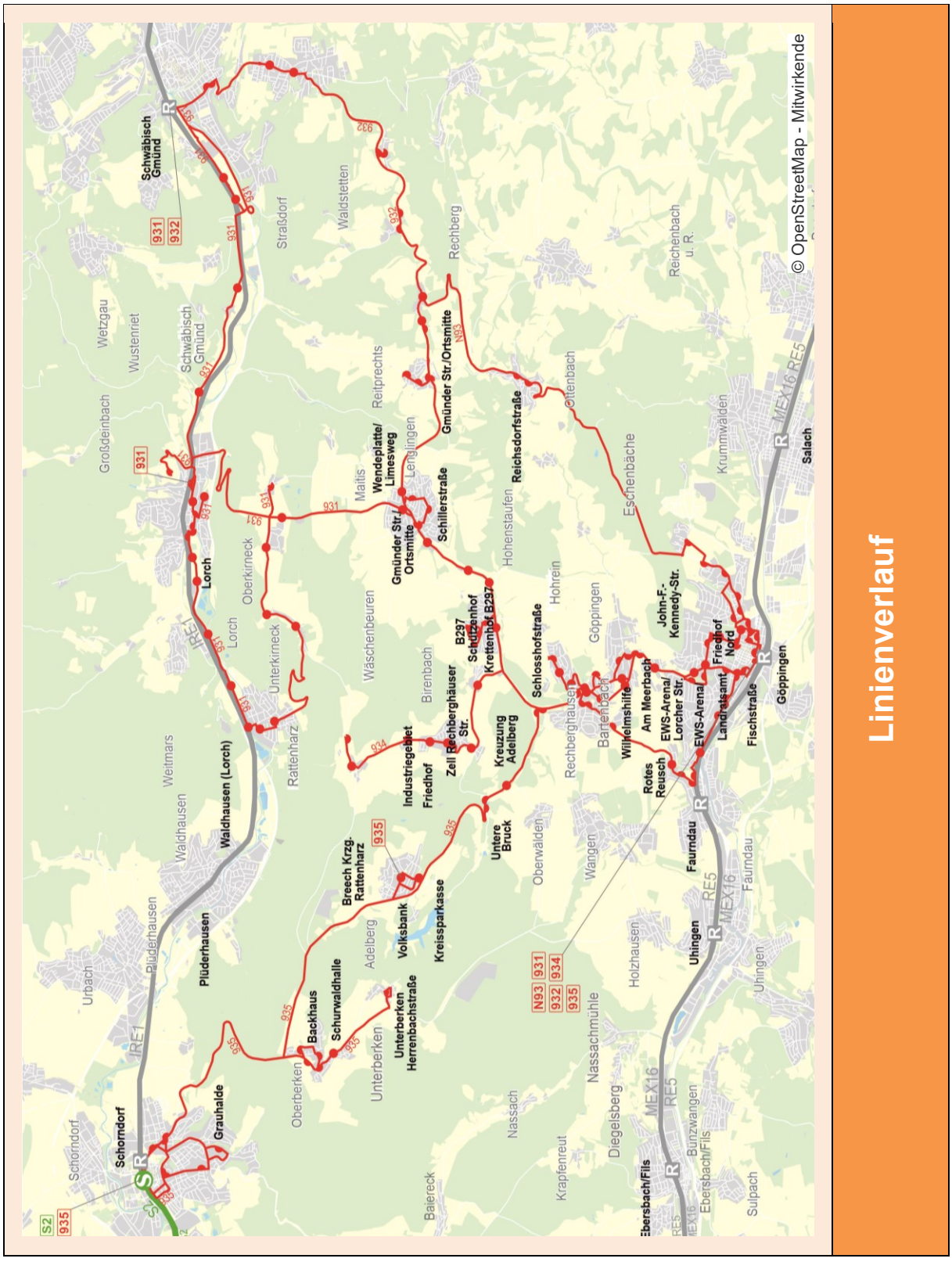
- Fahrgäste, die von Adelberg ins Oberzentrum Stuttgart wollen, sind am schnellsten über Schorndorf und die Remsbahn unterwegs. Aus diesem Grund besteht ein großes Interesse an einer schnellen Verbindung von Adelberg nach Schorndorf. Derzeit fahren die Busse aber eine zeitaufwändige Stichfahrt nach Ober- bzw. Unterberken, was diese Busverbindung relativ unattraktiv macht. Aus diesem Grund soll nach Wegen gesucht werden, die Erschließung von Ober- und Unterberken zumindest zu den aufkommensstarken Zeiten in einer eigenen Linie zu veröffentlichen. Dann könnten Fahrgäste von Adelberg auf schnellem Wege den Schorndorfer Bahnhof erreichen.

- Für die Anbindung der Orte Lenglingen und Maitis stehen sowohl die Linien 932 (via Wäschenbeuren) als auch 933 (via Hohenstaufen) zur Verfügung. Um ein integriertes Gesamtkonzept aus der Sicht dieser beiden Ortschaften zu erhalten, ist auch künftig eine integrierte Angebotsplanung beider Linien notwendig. 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.

- 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.

- Das Industriegebiet „Ziegelhau“ in Adelberg ist derzeit nicht mit dem ÖPNV erschlossen. Insbesondere aufgrund der Agglomeration von Firmen und den hierdurch vorhandenen Arbeitsplätzen empfiehlt es sich eine Weiterführung der Linie 935 zu prüfen. Hierbei wäre eine abwechselnde Linienführung über Unterberken und Ziegelhau denkbar.

- 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.


Linienverlauf
© OpenStreetMap - Mitwirkende
Schwäbisch Gmünd
Straßdorf
Waldstetten
Rechberg
Reichenbach u. R.
Wetzgau
Wustenriet
Großdeinbach
Reitprechts
Mailis
Lenglingen
Gmünder Str./Ortsmitte
Wendeplatte/ Limesweg
Gmünder Str./ Ortsmitte
Schillerstraße
Reichsdorfstraße
Öftenbach
Eschenbäche
Krummwälden
Salach
Lorch
Oberkirneck
Unterkirneck
Rattenharz
Weitmars
Waldhausen
Waldhausen (Lorch)
Plüderhausen
Urbach
Schorndorf
Grauhalde
Breech Krzg. Rattenharz
Backhaus
Schurwaldhalle
Unterberken
Herrenbachstraße
Volksbank
Kreissparkasse
Adelberg
Industriegebiet
Friedhof
Zell
Birenbach
Wäschenbeuren
Hohenstaufen
B297 Schützenhof
Krettenhof B297
Rechberghäuser Str.
Kreuzung Adelberg
Untere Bruck
Oberwälden
Schlosshofstraße
Hohrein
Göppingen
Barenbach
Rechberghausen
Wangen
Wilhelmshilfe
Am Meerbach
John-F.-Kennedy-Str.
EWS-Arena/ Lorcher Str.
EWS-Arena
Friedhof Nord
Landratsamt
Fischstraße
Rotes Reusch
Faurndau
Uhingen
Holzhausen
Nassachmühle
Diegelsberg
Nassach
Krapfenreut
Baiereck
Ebersbach/Fils
Bünzwangen
Sulpach
IRE1
RE5
MEX16
S2
931
932
934
935
N93

Linienbündel 6: Verkehrsraum Mittleres Filstal

Liniengruppe Göppingen – Eislingen/Fils - Ottenbach

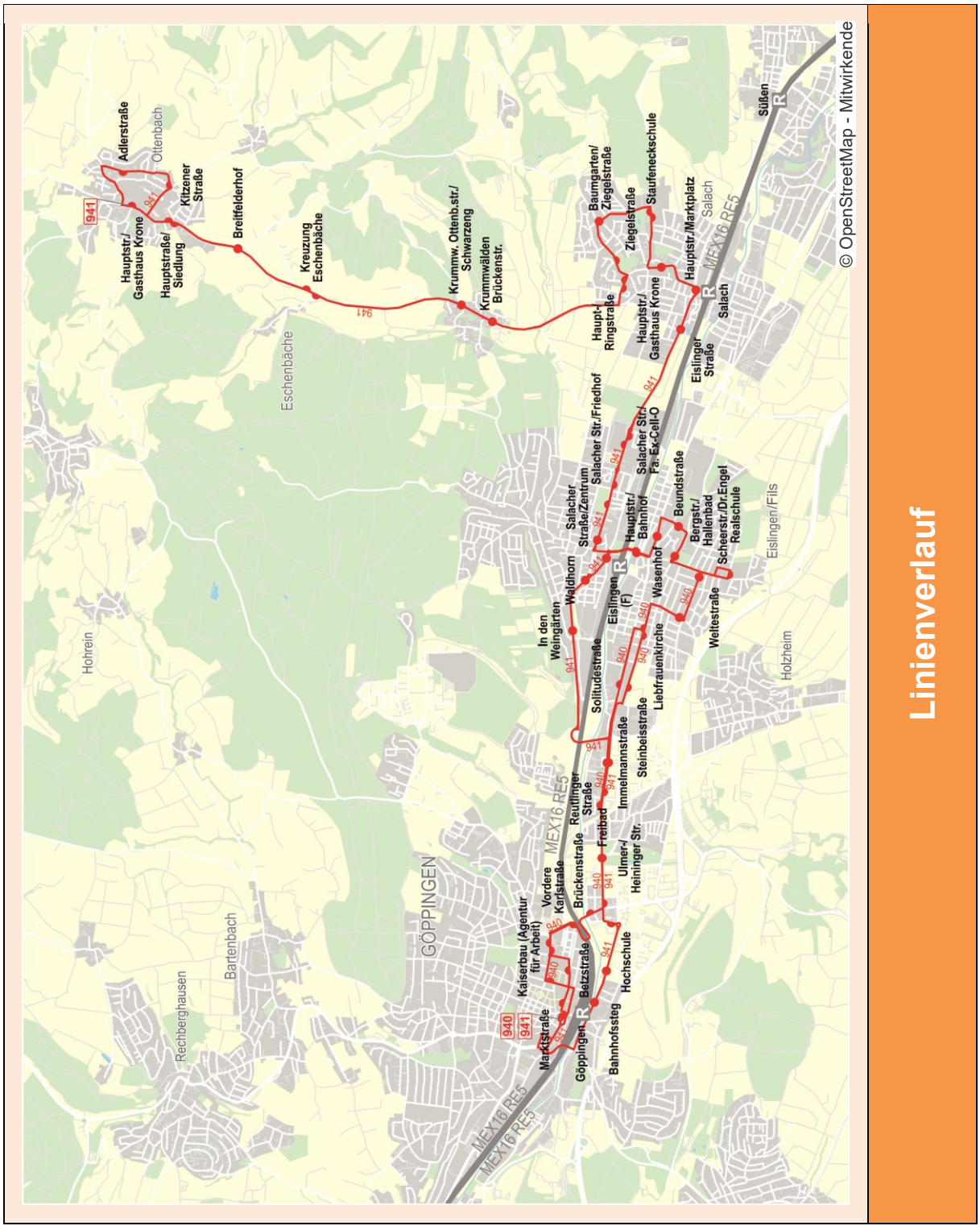
Linien 940, 941

		Status Quo (Fahrplan 2022)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Göppingen ZOB – Eislingen/Fils Immelmannstraße **[940, 941]**	44 / 31 / 17 / 0	56 / 29 / 23 / 0 BA: 34 / 29 / 23 / 0 ODS: 19 / 15 / 10	56 / 33 / 23 / 0
	2) Eislingen/Fils Immelmannstraße – Eislingen/Fils Friedhof Süd - Eislingen Schlossplatz/Bahnhof **[940]**	26 / 17 / 10 / 0	34 / 18 / 16 / 0 BA: 34 / 18 / 16 / 0	34 / 18 / 16 / 0
	3) Eislingen/Fils Immelmannstraße – Ottenbach **[941]**	18 / 15 / 7 / 0	22 / 11 / 7 / 0 BA: 22 / 11 / 7 / 0 ODS: 19 / 15 / 10	22 / 15 / 7 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Göppingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 318.700 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 383.700 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 414.200 (zzgl. b.S. & w.v.)

Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Ottenbach) Salach Marktplatz: MEX16 Ri. Stuttgart Hbf. **Sekundär:** (aus Ri. Ottenbach/Eislingen/Fils ZOB) Göppingen ZOB: RE5/MEX16 Ri. Stuttgart Hbf.
Hinweise	• Nach Auswertung des Basisangebots kann in der Gemeinde Ottenbach – die wirtschaftliche Umsetzbarkeit vorausgesetzt – das Basisangebot ganztägig mit einem On-Demand-Shuttle durchgeführt werden. Die Gemeinde Ottenbach liegt im Planungsgebiet des On-Demand-Shuttles "Mittleres Filstal" mit ganztägiger maximaler Betriebszeit. • 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 An-bindung 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.

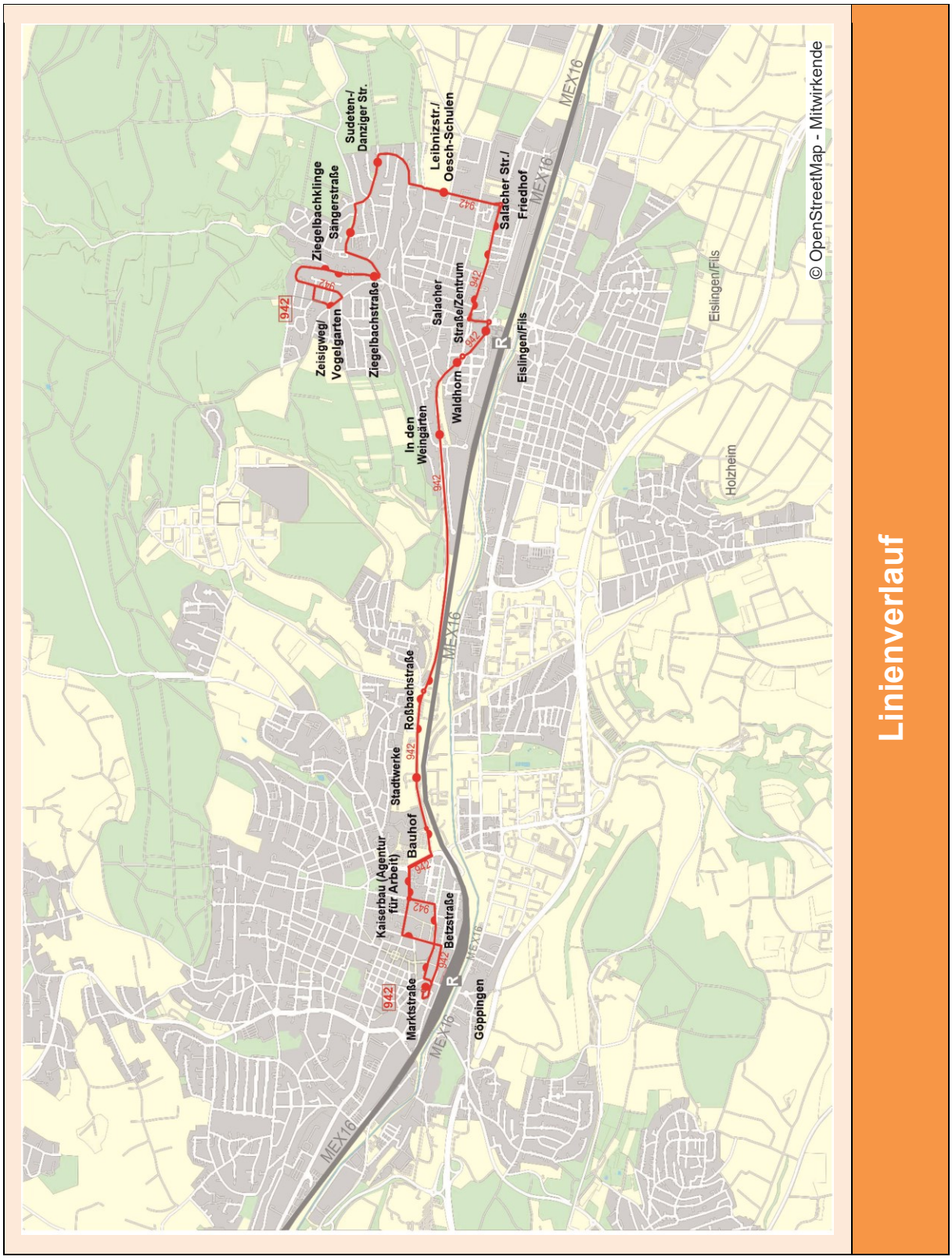
- Bei einer perspektivischen Überplanung der Linien 980/984 oder 940/943 kann versucht werden, Verbesserungen zu erreichen. Auch in diesem Fall wären Verbesserungen bei der Infrastruktur, so z. B. eine vom Bus nutzbare Verbindung zwischen den Gewerbegebieten Voralb und Ursenwang, hilfreich, weil eingesparte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


Linienverlauf
© OpenStreetMap - Mitwirkende
941
Adlerstraße
Ottenbach
Hauptstr./ Gasthaus Krone
Hauptstraße/ Siedlung
Kitzener Straße
Breitfelderhof
Kreuzung Eschenbäche
Krummw. Ottenb.str./ Schwarzeng
Krummwälden Brückenstr.
Eschenbäche
Baumgarten/ Ziegelstraße
Staufeneckschule
Ziegelstraße
Hauptstr./Marktplatz
Salach
MEX16 RE5
Süßen
Haupt-Ringstraße
Hauptstr./ Gasthaus Krone
Salach
Eislinger Straße
Salacher Str./Friedhof
Salacher Str./ Pa. Ex-Cell-O
Salacher Straße/Zentrum
Hauptstr./ Bahnhof
Beundstraße
Bergstr./ Hallenbad
Scheerstr./Dr.Engel Realschule
Eislingen/Fils
Waldhorn
Eislingen (F)
Wasenhof
In den Weingärten
Solitudestraße
Liebfrauenkirche
Weltestraße
Holzheim
Hohrein
Steinbeisstraße
Immelmannstraße
Reutlinger Straße
Freibad
Ulmer-/ Heininger Str.
Vordere Karlstraße
Brückenstraße
Kaiserbau (Agentur für Arbeit)
Marktstraße
Betzstraße
Hochschule
Göppingen
Bahnhofssteg
GÖPPINGEN
Bartenbach
Rechberghausen
MEX16 RE5
MEX16 RE5
MEX16 RE5
940

Liniengruppe Göppingen - Eislingen/Fils Zeisigweg

Linien 942

		Status Quo (Fahrplan 2022)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Göppingen ZOB - Eislingen/Fils Zeisigweg **[942]**	32 / 19 / 9 / 0	34 / 18 / 16 / 0 BA: 34 / 18 / 16 / 0	34 / 19 / 16 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Göppingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 160.500 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 175.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 176.000 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Eislingen/Fils Zeisigweg) Eislingen/Fils Bahnhof: MEX16 Ri. Stuttgart Hbf. **Sekundär:** (aus Ri. Eislingen/Fils Zeisigweg) Eislingen/Fils Bahnhof: MEX16 Ri. Ulm Hbf.			
Hinweise				

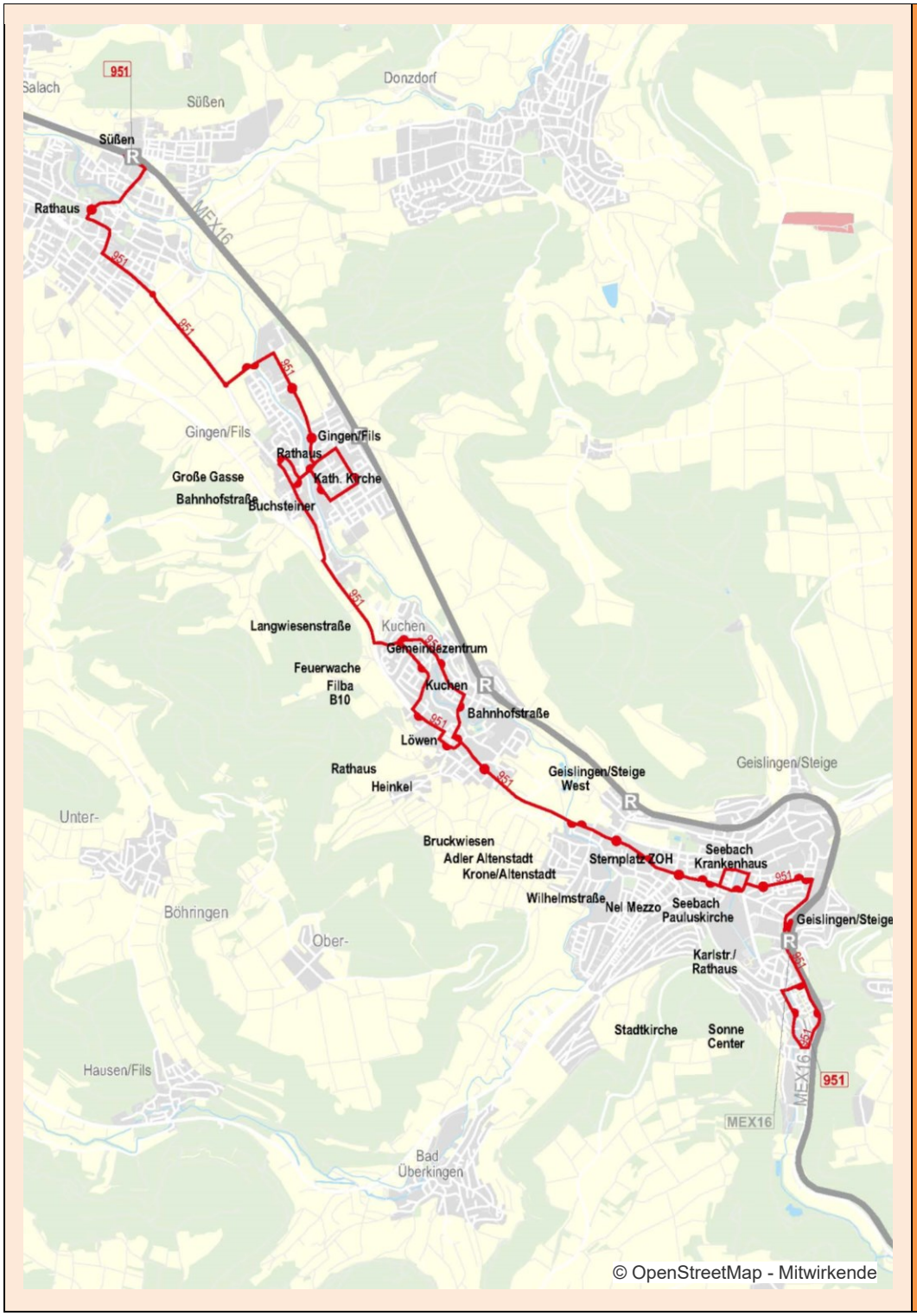

Linienverlauf
© OpenStreetMap - Mitwirkende
Sudeten-/ Danziger Str.
Leibnizstr./ Oesch-Schulen
Salacher Str./ Friedhof
Ziegelbachklinge
Sängerstraße
Zeisigweg/ Vogelgarten
Ziegelbachstraße
Salacher Straße/Zentrum
Waldhorn
In den Weingärten
Eislingen/Fils
Holzheim
Roßbachstraße
Stadtwerke
Bauhof
Kaiserbau (Agentur für Arbeit)
Betzstraße
Marktstraße
Göppingen
MEX16
942
R

Linienbündel 7: Verkehrsraum Süßen

Liniengruppe Geislingen/Steige - Süßen

Linien 951

		Status Quo (Fahrplan 2022)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Geislingen/Steige ZOB/Stadtkirche – Süßen **[951]**	24 / 9 / 8 / 0	15 / 8 / 6 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0	24/ 9 / 8 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Göppingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 205.600 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 136.500 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 205.600 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Süßen) Geislingen/Steige: RE5/MEX16 Ri. Stuttgart Hbf. **Sekundär:** (aus Ri. Geislingen/Steige) Süßen: MEX16 Ri. Stuttgart Hbf. (aus Ri. Süßen) Geislingen/Steige: RE5/MEX16 Ri. Ulm Hbf.			
Hinweise	• Das kleine Gewerbegebiet Immenreich ist nicht an den ÖPNV angeschlossen. Auch ist die nächstgelegene Haltestelle „Gingen/Fils – Mühlgasse“ nicht fußläufig zu erreichen. In Hinblick auf Personal und Kundschaft wäre eine Einrichtung einer Haltestelle an der Hindenburgstraße und die Einbindung in den Umlauf der Linie 951 zu prüfen. • Im Bereich des südlichen Siedlungsgebiets von Süßen sind einige Wohngebiete nicht im Einzugsbereich der Haltestellen gelegen. Durch die Einrichtung einer neuen Haltestelle an der Hauptstraße (Linienweg der Linie 951) könnte dieses Defizit behoben werden. Die betriebliche Machbarkeit (Umlaufzeiten) müsste allerdings zunächst geprüft werden, da die Linie vorrangig Anschlüsse zu Schienenverkehrsmittel herstellen muss. • 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.			

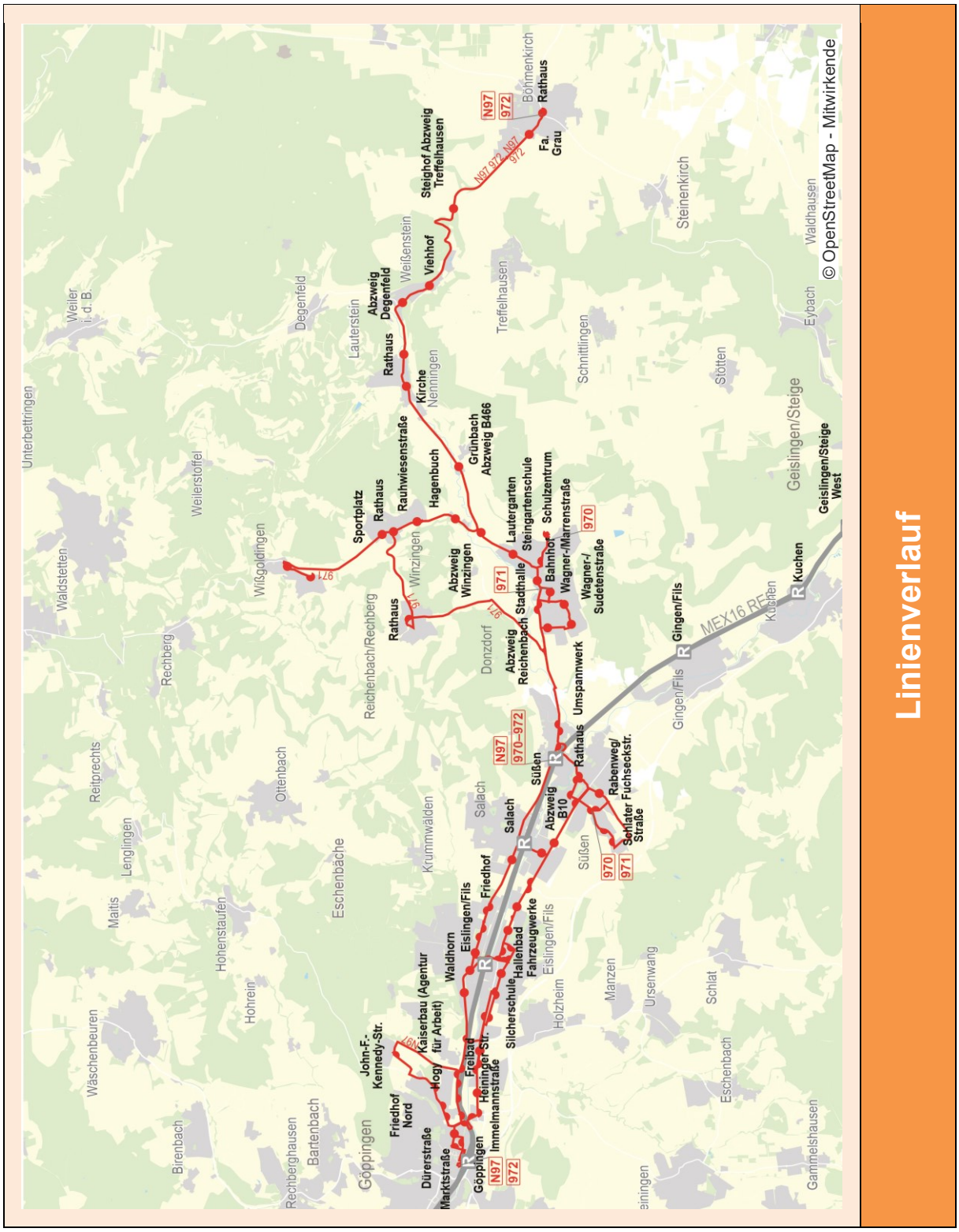


Linienverlauf

Liniengruppe Göppingen - Süßen - Donzdorf - Böhmenkirch /- Wißgoldingen

Linien 970, 971, 972, N97

		Status Quo (Fahrplan 2022)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Göppingen ZOB - Süßen Bahnhof **[972, N97]**	16 / 10 / 0 / 2	15 / 15 / 0 / 0 BA: 15 / 15 / 0 / 0 ODS: 15 / 15 / 0	16 / 15 / 0 / 2
	2) Süßen Bahnhof - Donzdorf Bahnhof **[970, 971, 972, N97]**	33 / 24 / 14 / 2	36 / 28 / 15 / 0 BA: 34 / 19 / 11 / 0 ÖP: 36 / 28 / 15 / 0	36 / 28 / 15 / 2
	3) Donzdorf Bahnhof - Böhmenkirch Rathaus **[972, N97]**	19 / 18 / 9 / 2	22 / 11 / 7 / 0 BA: 22 / 11 / 7 / 0	22 / 17,5 / 8,5 / 2
	4) Donzdorf Bahnhof - Wißgoldingen Lindenstraße **[971]**	17 / 6 / 5 / 0	25 / 13 / 7 / 0 BA: 25 / 13 / 7 / 0	25 / 13 / 7 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Göppingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 459.900 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 519.400 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 549.800 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Donzdorf) Süßen: MEX16 Ri. Stuttgart Hbf. **Sekundär:** (aus Ri. Donzdorf) Göppingen ZOB: RE5/MEX16 Ri. Stuttgart Hbf.			
Hinweise	• 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.			


Linienverlauf
© OpenStreetMap - Mitwirkende
Göppingen
Friedhof Nord
Dürerstraße
Marktstraße
John-F.-Kennedy-Str.
Hogy
Kaiserbau (Agentur für Arbeit)
Freibad
Heininger Str.
Immelmannstraße
Waldhorn
Eislingen/Fils
Hallenbad
Silcherschule
Friedhof
Fahrzeugwerke
Salach
Süßen
Abzweig B10
Rathaus
Umspannwerk
Rabenweg/
Schlater Fuchseckstr.
Straße
Gingen/Fils
Kuchen
Geislingen/Steige West
Wagner-/Sudetenstraße
Bahnhof
Schulzentrum
Steingartenschule
Lautergarten
Stadthalle
Abzweig Reichenbach
Abzweig Winzingen
Rathaus
Sportplatz
Rauhwiesenstraße
Hagenbuch
Grünbach Abzweig B466
Kirche Nenningen
Rathaus
Abzweig Degenfeld
Viehhof
Steighof Abzweig Treffelhausen
Fa. Grau
Rathaus
N97
970–972
970
971
972
Unterbettringen
Weiler i. d. B.
Waldstetten
Weiler-stoffel
Wißgoldingen
Degenfeld
Lauterstein
Weißenstein
Treffelhausen
Böhmenkirch
Steinenkirch
Waldhausen
Eybach
Schnittlingen
Stötten
Geislingen/Steige
Reichenbach/Rechberg
Donzdorf
Winzingen
Rechberg
Reitprechts
Lenglingen
Maitis
Hohenstaufen
Hohrein
Ottenbach
Eschenbäche
Krummwälden
Salach
Süßen
Gingen/Fils
Kuchen
MEX16 RE
Eislingen/Fils
Holzheim
Manzen
Ursenwang
Schlat
Eschenbach
Gammelshausen
Waschenbeuren
Birenbach
Rechberghausen
Bartenbach

Liniengruppe Süßen Georg-Elser-Weg - Süßen Bahnhof

Linien 970

		Status Quo (Fahrplan 2022)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Süßen Georg-Elser-Weg - Süßen Bahnhof **[970]**	14 / 0 / 0 / 0	23 / 16 / 8 / 0 BA: 23 / 16 / 8 / 0 ODS: *19*-4 / 15 / 10	23 / 16 / 8 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Göppingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 16.900 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 34.200 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 34.200 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Donzdorf) Süßen: MEX16 Ri. Stuttgart Hbf. **Sekundär:** (aus Ri. Donzdorf) Süßen Fucheckstraße: Linie 984 Ri. Schlat			
Hinweise				


Linienverlauf
© OpenStreetMap - Mitwirkende
Umspannwerk
970
Süßen
R
970
970
016
Rathaus
Mühlstraße
Stiegelwiese
Schlater Straße
Rabenweg/ Fuchseckstr.
970
Rabenwiesen/ Breitlauchstraße
970
Salach
MEX16
MEX16

Linienbündel 8: Verkehrsraum Voralb-Ost

Liniengruppe Göppingen - Heiningen - Süßen / - Bad Boll / - Wiesensteig

Linien 981, 983, 984, N94, N98

		Status Quo (Fahrplan 2022)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Göppingen ZOB - Heiningen Adler **[981, 983, 984, N94, N98]**	51 / 36 / 17 / 3	59 / 25 / 22 / 0 BA: 59 / 25 / 22 / 0 ÖP: 36 /28 / 15 / 0	66 / 55 / 34 / 3
	2) Heiningen Adler – Eschenbach **[981, 984, N94]**	20 / 18 / 9 / 2	22 / 11 / 7 / 0 BA: 22 / 11 / 7 / 0	22 / 18 / 9 / 2
	3) Eschenbach - Süßen - Bahnhof **[984]**	10 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0
	4) Heiningen Adler - Gammelshausen Kreisverkehr **[981, 983, N98]**	34 / 19 / 17 / 2	36 / 28 / 15 / 0 BA: 21 / 10 / 3 / 0 ÖP: 36 / 28 / 15 / 0	44 / 37 / 26 / 2
	5) Gammelshausen Kreisverkehr – Dürnau **[981, 983, N98]**	19 / 18 / 9 / 2	22 / 14 / 9 / 0 BA: 22 / 14 / 9 / 0 ÖP: 18 / 14 / 8 / 0	22 / 18 / 9 / 2
	6) Dürnau - Bad Boll Dürnauer Straße **[983, N98]**	16 / 0 / 0 / 2	15 / 0 / 0 / 0 BA: 15 / 0 / 0 / 0	16 / 0 / 0 / 2
	7) Gammelshausen Kreisverkehr - Wiesensteig Rathaus **[981]**	18 / 19 / 17 / 0	22 / 14 / 15 / 0 BA: 22 / 14 / 15 / 0 ÖP:18 / 14 / 8 / 0	22 / 19 / 17 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Göppingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 689.200 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 750.800 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 897.700 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Wiesensteig) Göppingen ZOB: RE5/MEX16 Ri. Stuttgart Hbf. **Sekundär:** (aus Ri. Göppingen) Wiesensteig Brunnenstraße: Linie 966 Ri. Geislingen/Steige (aus Ri. Wiesensteig) Süßen: MEX16 Ri. Stuttgart Hbf.			
Hinweise	• Durch die Änderung der Primäranbindung von Wiesensteig und Mühlhausen/Täle von Göppingen auf Geislingen/Steige wird eine neue Gabelung in Gammelshausen eingeführt. Die Standards für verlässliche MEX-Zubringer gelten in diesem Korridor auf dem Abschnitt Göppingen – Gammelshausen. Ab Gammelshausen wird jeweils im 60-Minuten-Takt nach Wiesensteig bzw. über Dürnau bis Bad Boll gefahren. • 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.			

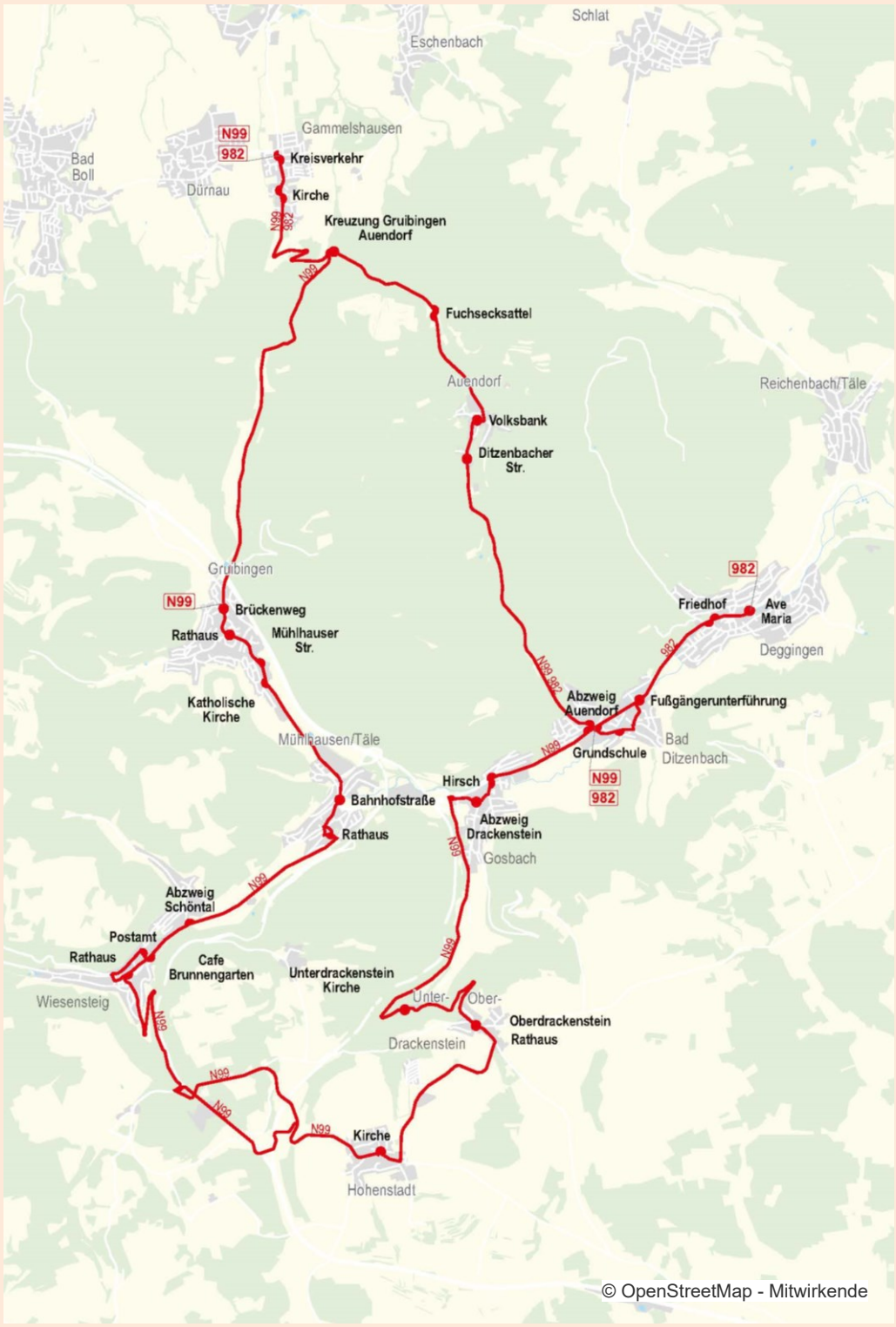


Linienverlauf

Liniengruppe Gammelshausen - Bad Ditzenbach Vinzenz Therme - Deggingen

Linien 982, N99

		Status Quo (Fahrplan 2022)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Gammelshausen Kreisverkehr - Bad Ditzenbach Vinzenz Therme **[982, N99]**	7 / 0 / 0 / 2	15 / 8 / 6 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 2	15 / 8 / 6 / 2
Betriebsleistungen im Landkreis Göppingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 35.500 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 87.100 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 91.500 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Deggingen) Gammelshausen Kreisverkehr: Linie 981/983 Ri. Göppingen **Sekundär:** (aus Ri. Gammelshausen) Bad Ditzenbach Vinzenz Therme: Linie 966 Ri. Bad Überkingen			
Hinweise	• Nach Auswertung 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.			



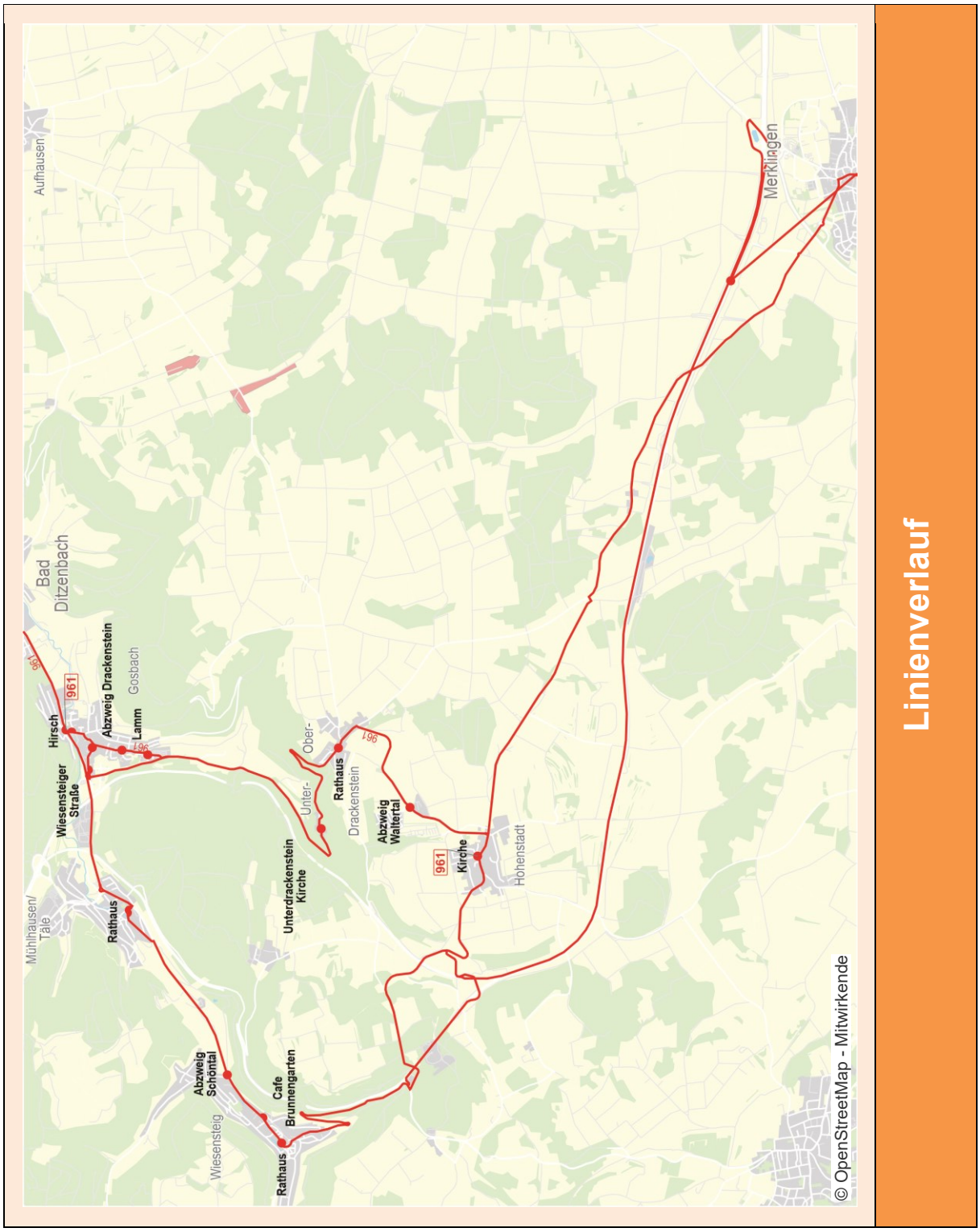
Linienverlauf

Linienbündel 9: Verkehrsraum Oberes Filstal

Liniengruppe Gosbach – Hohenstadt - Merklingen

Linien 961, 967, 968

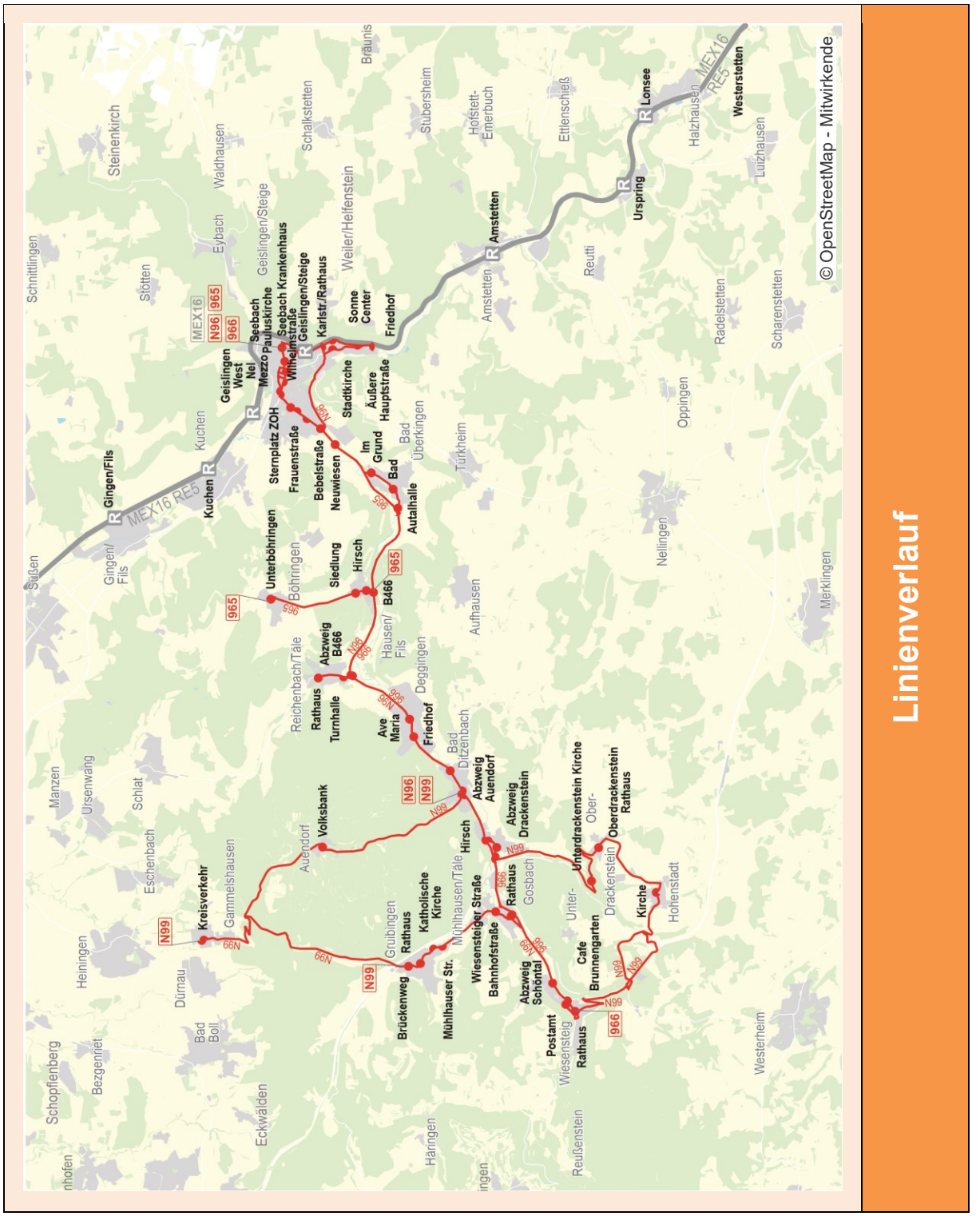
		Status Quo (Fahrplan 2022)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Gosbach - Drackenstein **[961, 967, 968]**	0 / 0 / 0 / 0	19 / 10 / 7 / 0 BA: 19 / 10 / 7 / 0 ODS: *15*-4 / 15 / 10	19 / 10 / 7 / 0
	2) Drackenstein – Hohenstadt **[961, 967, 968]**	0 / 0 / 0 / 0	19 / 10 / 7 / 0 BA: 19 / 10 / 7 / 0 ODS: *15*-4 / 15 / 10	19 / 10 / 7 / 0
	3) Hohenstadt – Merklingen Bhf. **[967, 968]**	15 / 0 / 0 / 0	w.v.	w.v.
Betriebsleistungen im Landkreis Göppingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 62.400 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 104.700 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 104.700 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Hohenstadt) Merklingen Bhf.: IRE200 Ri. Ulm **Sekundär:** (aus Ri. Hohenstadt) Gosbach Hirsch: Linie 966 Ri. Geislingen/Steige (aus Ri. Hohenstadt) Merklingen Bhf.: IRE200 Ri. Wendlingen/Neckar			
Hinweise	• Nach Auswertung des Basisangebots kann in Drackenstein – die wirtschaftliche Umsetzbarkeit vorausgesetzt – das Basisangebot im Spät- und Wochenendverkehr mit einem On-Demand-Shuttle durchgeführt werden. Die Gemeinde Drackenstein liegt im Planungsgebiet des On-Demand-Shuttles "Geislingen" mit ganztägiger maximaler Betriebszeit. • Mit Inbetriebnahme des Bahnhofs Merklingen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 wird der Busverkehr auf die neuen Begebenheiten auf der Schiene angepasst. Bei den vorliegenden Zahlen zum Status Quo sind Fahrtenpaare berücksichtigt worden, die zur Inbetriebnahme des Bahnhofs Merklingen eingesetzt werden. Auch wenn die Anzahl der Fahrtenpaare demnach nicht mit dem aktuellen (Stand September 2022) übereinstimmt, so wird sie zum Zeitpunkt der Beschlussfassung des vorliegenden Nahverkehrsplans die Realität widerspiegeln.			


Linienverlauf
Aufhausen
Bad Ditzenbach
Gosbach
Hirsch
Abzweig Drackenstein
Lamm
Wiesensteiger Straße
961
Mühlhausen/ Täle
Rathaus
Unterdrackenstein Kirche
Ober-
Unter-
Drackenstein
Rathaus
Abzweig Waltertal
Kirche
Hohenstadt
Merklingen
Abzweig Schöntal
Cafe Brunnengarten
Rathaus
Wiesensteig
© OpenStreetMap - Mitwirkende

Liniengruppe Geislingen/Steige - Hausen/Fils - Wiesensteig / - Unterböhringen

Linien 965, 966, N96, N99

		Status Quo (Fahrplan 2022)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Geislingen/Steige ZOB - Hausen/Fils B464/Hirsch **[965, 966, N96]**	34,5 / 19 / 17 / 2	51 / 36 / 21 / 0 BA: 51 / 36 / 21 / 0 ÖP: 36 / 28 / 15 / 0	55 / 41 / 31 / 2
	2) Hausen/Fils B464/Hirsch – Unterböhringen **[965]**	14 / 0 / 0 / 0	15 / 8 / 6 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0	15 / 8 / 6 / 0
	3) Hausen/Fils B464/Hirsch - Mühlhausen/Täle **[966, N99]**	19 / 19 / 17 / 2	36 / 28 / 15 / 0 BA: 11 / 5 / 2 / 0 ÖP: 36 / 28 / 15 / 0	40 / 33 / 25 / 2
	4) Mühlhausen/Täle - Gruibingen	- / - / - / -	18 / 14 / 8 / 0 BA: 0 / 0 / 0 / 0 ÖP: 18 / 14 / 8 / 0	18 / 14 / 8 / 0
	5) Mühlhausen/Täle - Wiesensteig **[966]**	19 / 19 / 17 / 2	22 / 14 / 15 / 0 BA: 22 / 14 / 8 / 0 ÖP: 18 / 14 / 8 / 0	22 / 19 / 17 / 2
Betriebsleistungen im Landkreis Göppingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 418.700 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 641.700 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 734.100 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Wiesensteig) Geislingen/Steige: RE5/MEX16 Ri. Stuttgart Hbf. **Sekundär:** (aus Ri. Unterböhringen) Hausen/Fils B466. Linie 966 Ri. Geislingen/Steige (aus Ri. Bad Überkingen) Geislingen/Steige: RE5/MEX16 Ri. Ulm			
Hinweise	• Auf dem Abschnitt Geislingen/Steige – Mühlhausen/Täle gilt der Standard für verlässliche MEX-Zubringer, was bedeutet, dass auf dieser Relation im 30-Minuten-Takt gefahren wird. Anschließend wird in Mühlhausen/Täle die Linie 966 in zwei Äste – einer nach Gruibingen und einer nach Wiesensteig – geteilt. Beide Äste werden jeweils im 60-Minuten-Takt angedient, sodass jeder zweite Bus entweder nach Gruibingen oder nach Wiesensteig fährt. • Nach Auswertung des Basisangebots kann im Bad Überkinger Ortsteil Unterböhringen – die wirtschaftliche Umsetzbarkeit vorausgesetzt – das Basisangebot ganztägig mit einem On-Demand-Shuttle durchgeführt werden. Der Ortsteil Unterböhringen liegt im Planungsgebiet des On-Demand-Shuttles "Geislingen" mit ganztägiger maximaler Betriebszeit. • Der nordöstliche Siedlungsbereich von Deggingen ist lediglich über den Ausbildungsverkehr auf der Linie 966A an den ÖPNV angebunden. Insbesondere in Hinblick auf die dort vorzufindenden Einkaufsmöglichkeiten (zwei größere Supermärkte) ist hier eine Angebotsausweitung zu prüfen.			

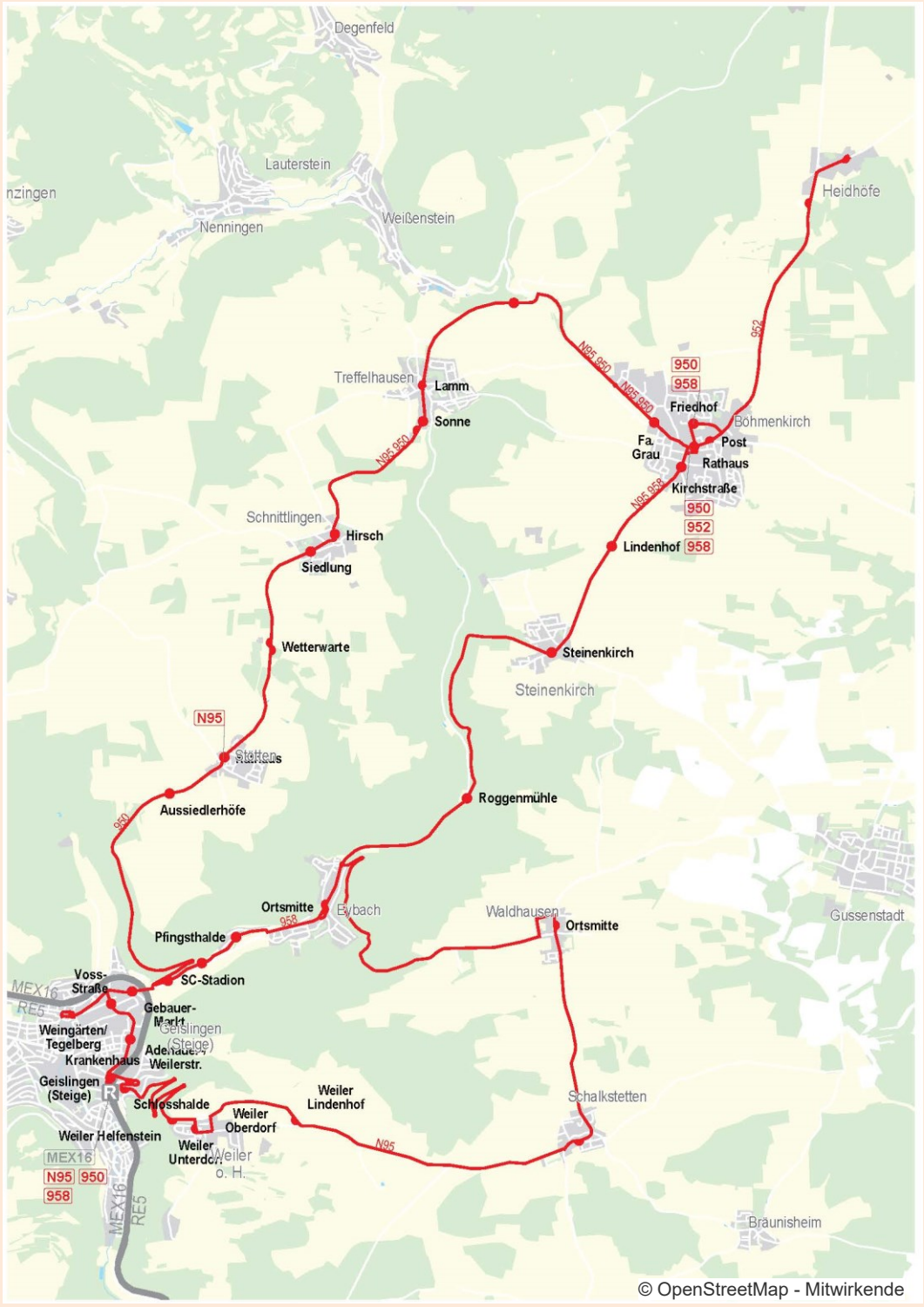

Linienverlauf
© OpenStreetMap - Mitwirkende
Gingen/Fils
Kuchen
Geislingen West
Nel Mezzo
Seebach Pauluskirche
Seebach Krankenhaus
Wilhelmstraße
Geislingen/Steige
Karlstr./Rathaus
Sonne Center
Friedhof
Amstetten
Ursprung
Lonsee
Westerstetten
Sternplatz ZOH
Frauenstraße
Bebelstraße
Neuwiesen
Stadtkirche
Äußere Hauptstraße
Im Grund
Bad
Autalhalle
Unterböhringen
Siedlung
Hirsch
B466
Abzweig B466
Rathaus
Turnhalle
Ave Maria
Friedhof
Volksbank
Auendorf
Abzweig Auendorf
Abzweig Drackenstein
Unterdrackenstein Kirche
Oberdrackenstein Rathaus
Kreisverkehr
Katholische Kirche
Mühlhausen/Täle
Wiesensteiger Straße
Bahnhofstraße
Rathaus
Gosbach
Cafe Brunnengarten
Kirche
Brückenweg
Mühlhauser Str.
Abzweig Schöntal
Postamt
Rathaus
Wiesensteig
Reußenstein
Hohenstadt
Westerheim
Merklingen
Nellingen
Oppingen
Radelstetten
Scharenstetten
Lützhausen
Holzhausen
Ettlenschieß
Hofstett-Emerbuch
Stubersheim
Braunis
Schalkstetten
Weiler/Helfenstein
Geislingen/Steige
Eybach
Waldhausen
Steinenkirch
Schnittlingen
Stötten
Süßen
Gingen/Fils
Kuchen
Bad Überkingen
Türkheim
Aufhausen
Deggingen
Bad Ditzenbach
Reichenbach/Täle
Hausen/Fils
Böhringen
Eschenbach
Schlat
Ursenwang
Manzen
Gammelshausen
Grubingen
Dürnau
Heiningen
Bad Boll
Eckwälden
Schopflenberg
Bezgenriet
Häringen
Reutti
Amstetten
MEX16
RE5
N96
N99
965
966

Linienbündel 10: Verkehrsraum Geislingen/Böhmenkirch

Liniengruppe Geislingen/Steige - Böhmenkirch - Heidhöfe

Linien 950, 952, 958, N95

		Status Quo (Fahrplan 2022)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Geislingen/Steige ZOB - Stötten - Böhmenkirch Rathaus **[950, N95]**	16 / 8 / 6 / 1	22 / 14 / 8 / 0 BA: 22 / 11 / 7 / 0 ÖP: 18 / 14 / 8 / 0	22 / 14 / 8 / 1
	2) Geislingen/Steige ZOB - Steinenkirch - Böhmenkirch Rathaus **[958, N95]**	16 / 7 / 6 / 1	22 / 14 / 8 / 0 BA: 22 / 11 / 7 / 0 ÖP: 18 / 14 / 8 / 0	36 / 28 / 15 / 1
	3) Böhmenkirch Rathaus - Heidhöfe **[952]**	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0 BA: 0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Göppingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 287.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 395.800 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 402.600 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Böhmenkirch) Geislingen/Steige: RE5/MEX16 Ri. Stuttgart Hbf. **Sekundär:** (aus Ri. Böhmenkirch) Geislingen/Steige: RE5/MEX16 Ri. Ulm			
Hinweise	• 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.			

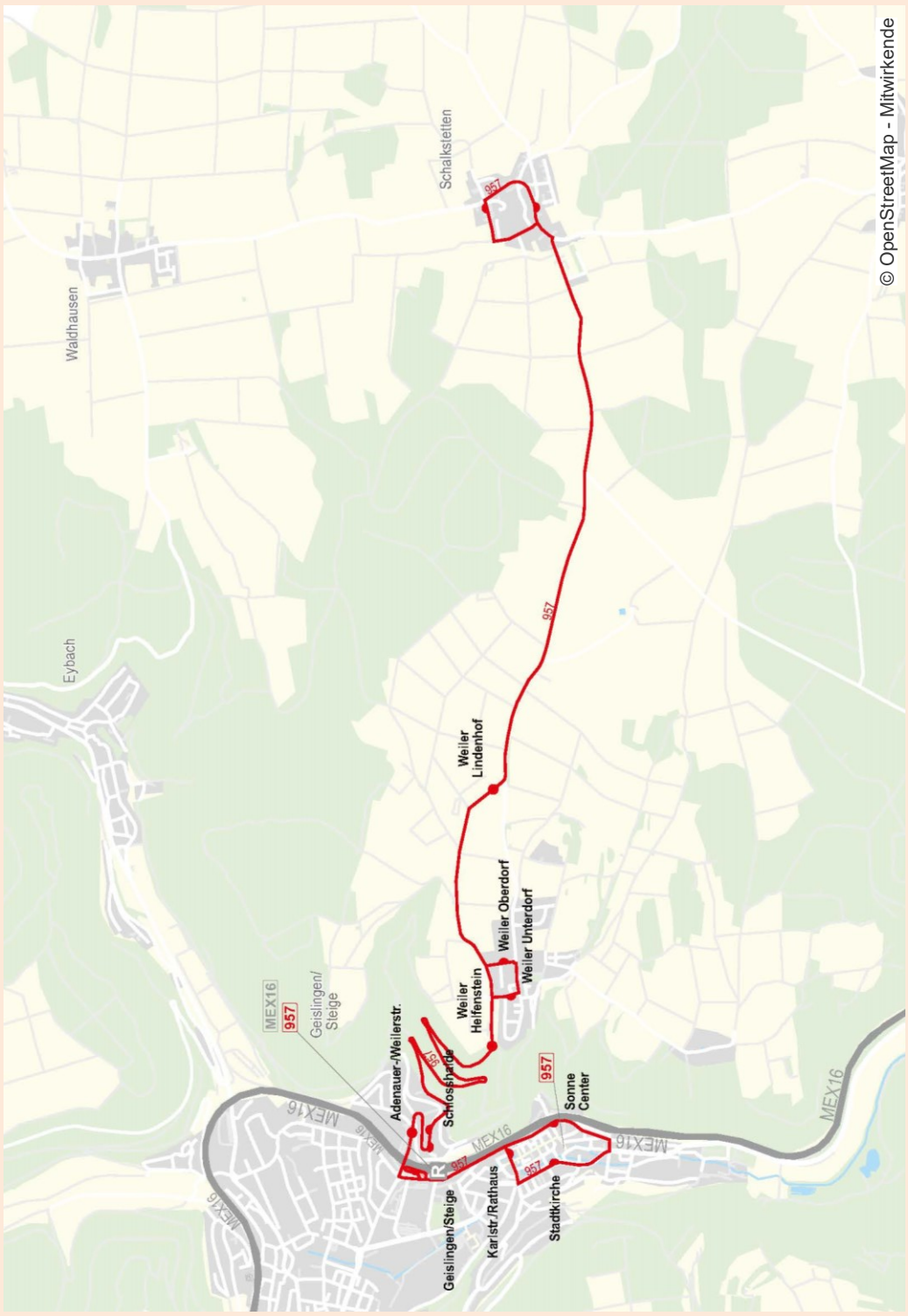


Linienverlauf

Liniengruppe Geislingen/Steige – Weiler/Helfenstein

Linien 957

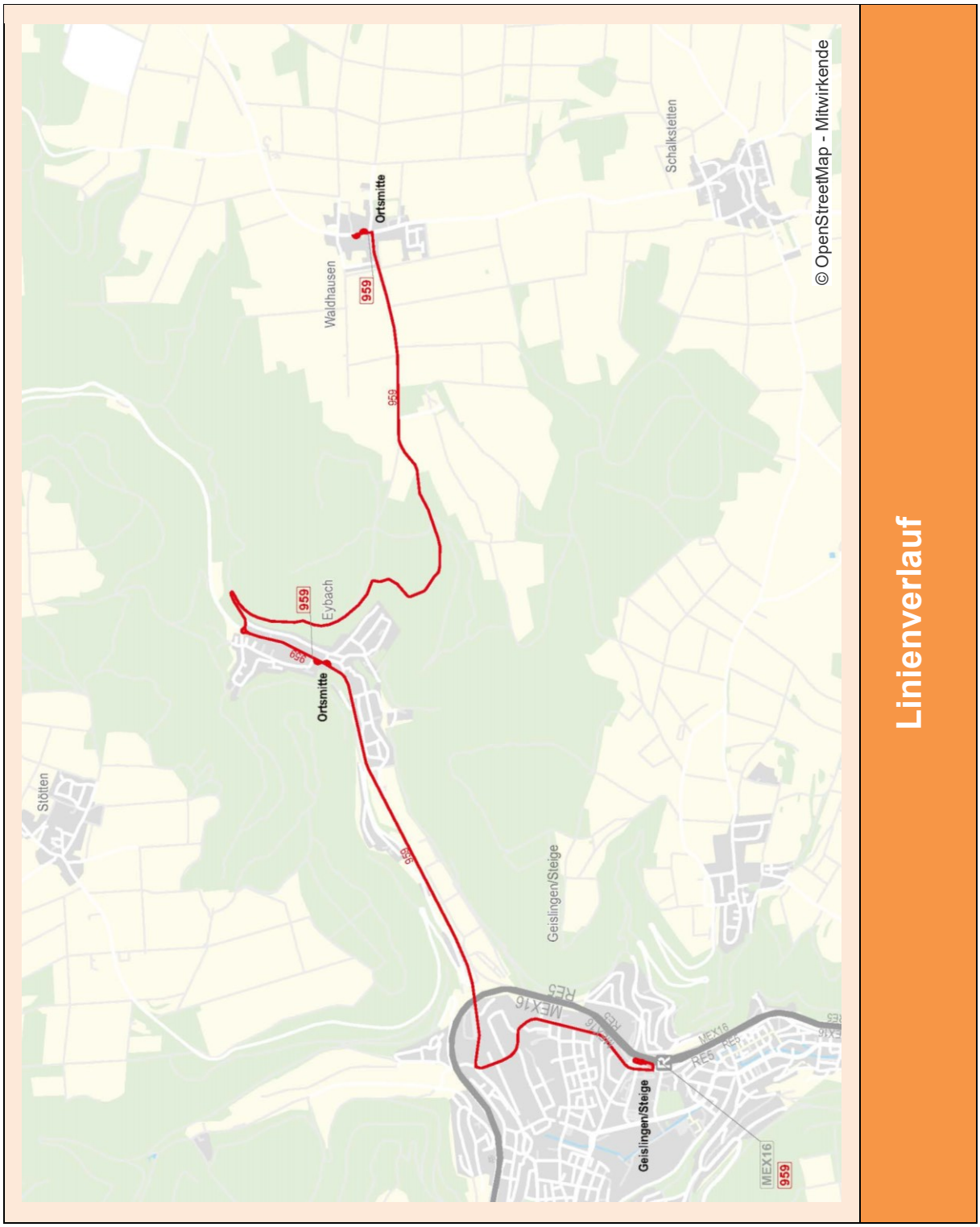
		Status Quo (Fahrplan 2022)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Geislingen/Steige – Weiler/Helfenstein **[957]**	6 / 0 / 0 /0	15 / 8 / 6 / 0 BA. 15 / 8 / 6 / 0	15 / 8 / 6 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Göppingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 14.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 42.600 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 42.600 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Weiler/Helfenstein) Geislingen/Steige: RE5/MEX16 Ri. Stuttgart Hbf. **Sekundär:** (aus Ri. Weiler/Helfenstein) Geislingen/Steige: RE5/MEX16 Ri. Ulm Hbf.			
Hinweise	• Nach Auswertung des Basisangebots kann im Geislinger Stadtteil Weiler/Helfenstein – die wirtschaftliche Umsetzbarkeit vorausgesetzt – das Basisangebot im Spät- und im Wochenendverkehr mit einem On-Demand-Shuttle durchgeführt werden. Der Ortsteil Weiler/Helfenstein liegt im Planungsgebiet des On-Demand-Shuttles "Geislingen" mit ganztägiger maximaler Betriebszeit.			


Linienverlauf
© OpenStreetMap - Mitwirkende
Schalkstetten
Waldhausen
Eybach
Weiler Lindenhof
Weiler Oberdorf
Weiler Unterdorf
Weiler Helfenstein
Adenauer-/Weilerstr.
Schlossfelde
Geislingen/Steige
Karlstr./Rathaus
Stadtkirche
Sonne Center
MEX16
957

Liniengruppe Geislingen/Steige – Waldhausen

Linien 959

		Status Quo (Fahrplan 2022)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Geislingen/Steige – Waldhausen **[959]**	0 / 0 / 0 /0	6 / 0 / 0 / 0 BA: 6 / 0 / 0 / 0	6 / 0 / 0 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Göppingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)			ca. 30.500 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 30.500 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Waldhausen) Geislingen/Steige: RE5/MEX16 Ri. Stuttgart Hbf. **Sekundär:** (aus Ri. Waldhausen) Geislingen/Steige: RE5/MEX16 Ri. Ulm Hbf.			
Hinweise				


Linienverlauf
© OpenStreetMap - Mitwirkende
Ortsmitte
959
Waldhausen
Schalksteiten
Eybach
Ortsmitte
Stötten
Geislingen/Steige
MEX16
RE5
Geislingen/Steige
MEX16
959

Liniengruppe Geislingen/Steige ZOB - Berufsschulzentrum - Wilhelmshöhe - ZOB

Linien 962

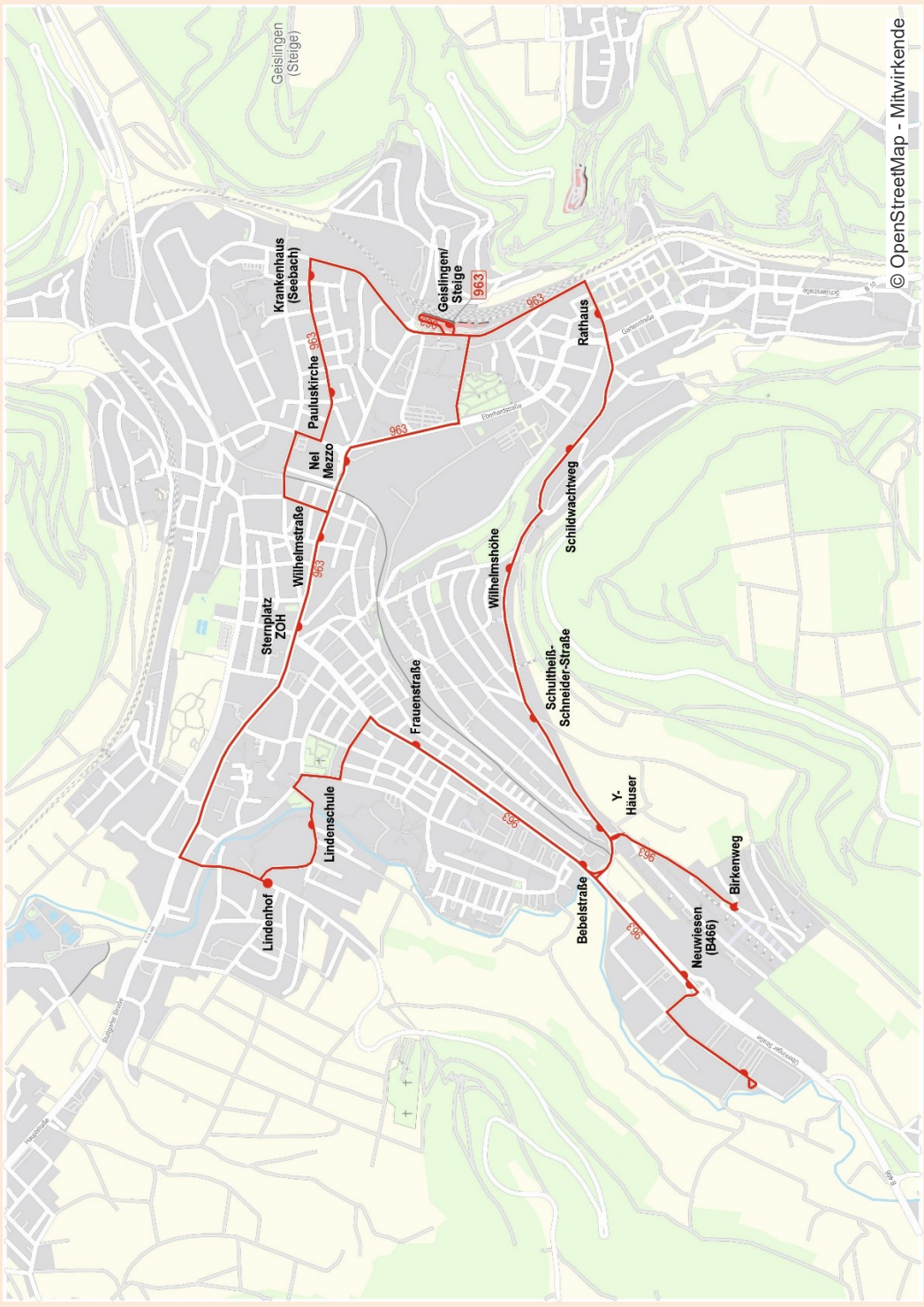
		Status Quo (Fahrplan 2022)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Geislingen/Steige ZOB - Berufsschulzentrum - Wilhelmshöhe - ZOB **[962]**	16 / 14 / 12 / 0	0 / 0 / 0 / 0 BA: 0 / 0 / 0 / 0	16 / 14 / 12 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Göppingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 53.100 (zzgl. b.S. & w.v.)		ca. 53.100 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Geislingen/Steige Wilhelmshöhe) Geislingen/Steige: RE5/MEX16 Ri. Stuttgart Hbf. **Sekundär:** (aus Ri. Geislingen/Steige Wilhelmshöhe) Geislingen/Steige: RE5/MEX16 Ri. Ulm Hbf.			
Hinweise	• Im Stadtverkehr Geislingen/Steige (Linien 962/963) kann die Leistung des verkehrlichen Mindestniveaus in einem planerischen Prozess auch auf beide Linien verteilt werden, sodass je Linie der Status quo erhalten werden kann.			


Linienverlauf
© OpenStreetMap - Mitwirkende
Geislingen (Steige)
Eybtal mit Teilen des Längen- und Rohrachtales
MEX16
963
Geislingen/ Steige
Sonne Center
Äußere Hauptstraße
Friedhof
Rohrachtal
Stadtkirche
Karlstr./Rathaus
Schildwachtweg
Wilhelmshöhe
Nel Mezzo
Wilhelmstraße
Stemplatz ZOH
Werastraße
Frauenstraße
Schultheiß-Schneider-Straße
Y-Häußer
Birkenweg
Bebelstraße
Neuwiesen
Bad

Liniengruppe Geislingen/Steige ZOB - Friedhof - Wilhelmshöhe - Geislingen/Steige ZOB

Linien 963

		Status Quo (Fahrplan 2022)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Geislingen/Steige ZOB - Friedhof - Wilhelmshöhe - Geislingen/Steige ZOB **[963]**	15 / 14 / 13 / 0	34 / 18 / 16 / 0 BA: 34 / 18 / 16 / 0	34 / 18 / 16 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Göppingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 61.100 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 120.600 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 120.600 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Geislingen/Steige Friedhof) Geislingen/Steige: RE5/MEX16 Ri. Stuttgart Hbf. **Sekundär:** (aus Ri. Geislingen/Steige Friedhof) Geislingen/Steige: RE5/MEX16 Ri. Ulm Hbf.			
Hinweise	• Derzeit ist der Bereich Geislingen/Steige Friedhof nur an Sonn- und Feiertagen mit dem Bus zu erreichen. Da hier unter der Woche ein Erschließungsdefizit besteht, könnte die Bedienung dieses Bereichs auch unter der Woche durch den Stadtverkehr ein möglicher Lösungsansatz sein. • Im Stadtverkehr Geislingen/Steige (Linien 962/963) kann die Leistung des verkehrlichen Mindestniveaus in einem planerischen Prozess auch auf beide Linien verteilt werden, sodass je Linie der Status quo erhalten werden kann.			

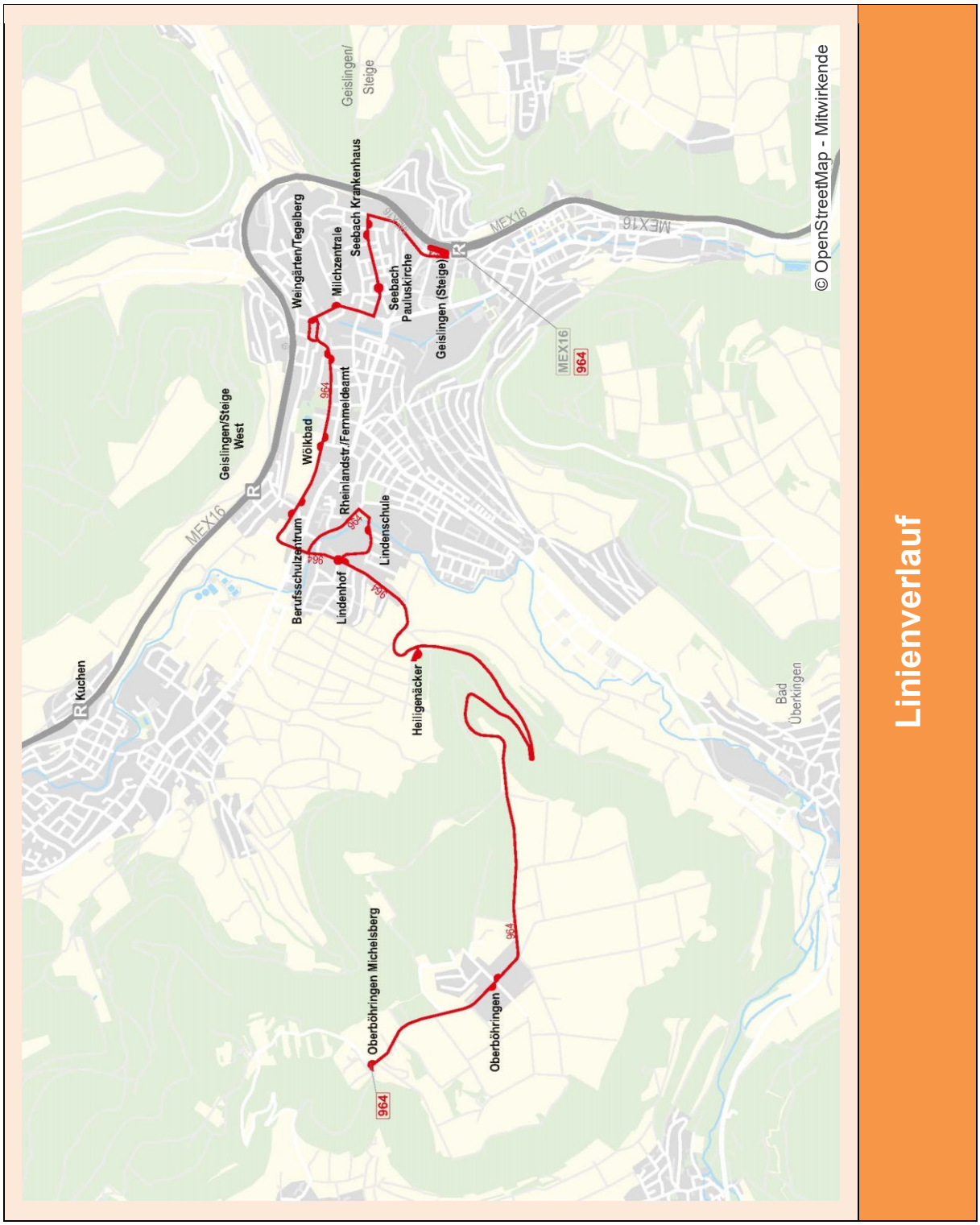


Linienverlauf

Liniengruppe Geislingen/Steige - Oberböhringen - Michelsberg

Linien 964

		Status Quo (Fahrplan 2022)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Geislingen/Steige - Oberböhringen - Michelsberg	0 / 0 / 0 / 0	4 / 0 / 0 / 0 BA: 4 / 0 / 0 / 0	4 / 0 / 0 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Göppingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 19.900 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 19.900 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Bad Überkingen) Geislingen/Steige: RE5/MEX16 Ri. Stuttgart Hbf. **Sekundär:** (aus Ri. Bad Überkingen) Geislingen/Steige: RE5/MEX16 Ri. Ulm Hbf.			
Hinweise	• Nach Auswertung des Basisangebots kann im Bad Überkinger Ortsteil Oberböhringen – die wirtschaftliche Umsetzbarkeit vorausgesetzt – das Basisangebot ganztägig mit einem On-Demand-Shuttle durchgeführt werden. Der Ortsteil Oberböhringen liegt im Planungsgebiet des On-Demand-Shuttles "Geislingen" mit ganztägiger maximaler Betriebszeit.			

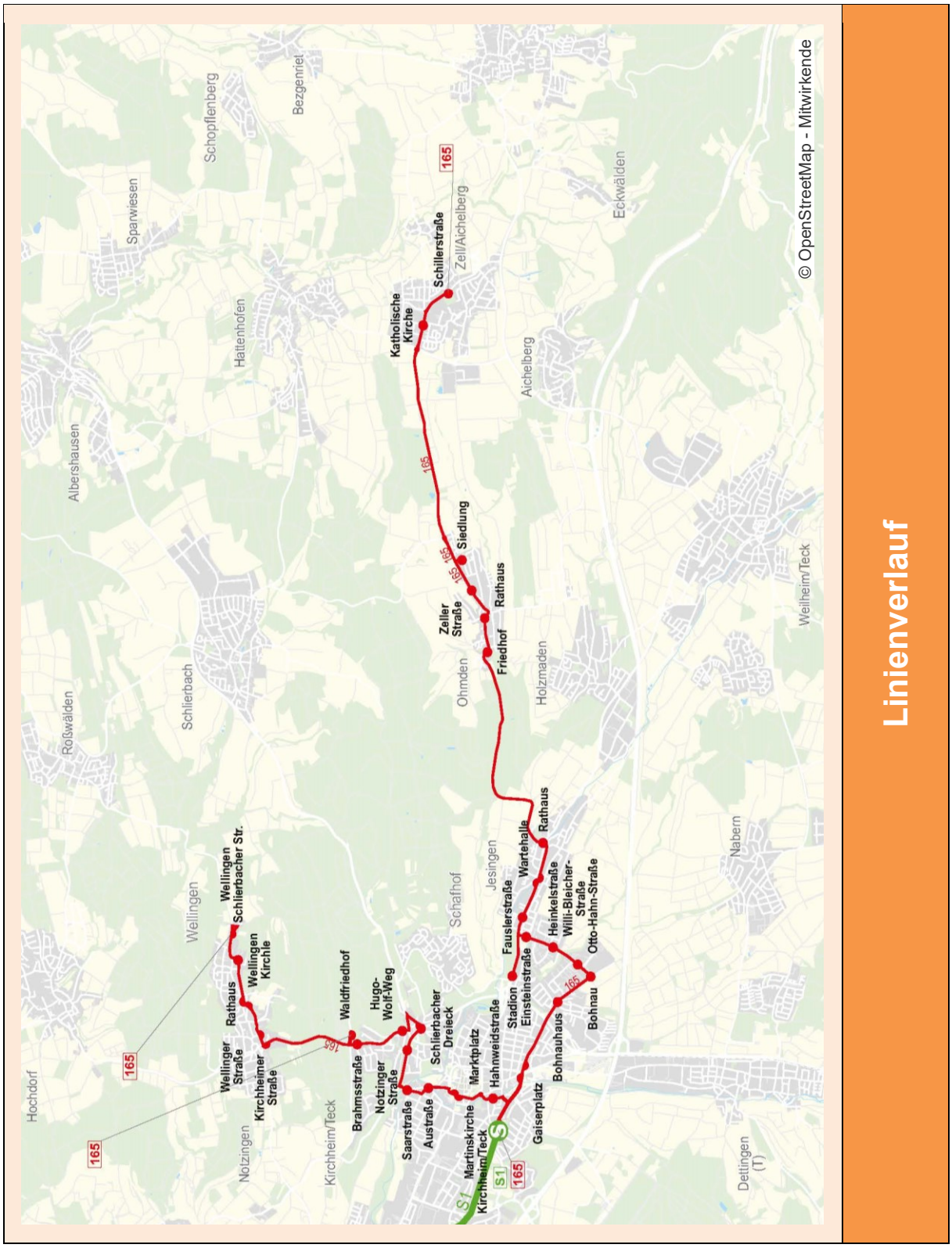

Linienverlauf
© OpenStreetMap - Mitwirkende
Geislingen/ Steige
Seebach Krankenhaus
Weingärten/Tegelberg
Milchzentrale
Seebach Pauluskirche
Geislingen (Steige)
MEX16
964
Geislingen/Steige West
Wölkbad
Rheinlandstr./Fernmeldeamt
Berufsschulzentrum
Lindenhof
Lindenschule
Küchen
Heiligenäcker
Bad Überkingen
Oberböhringen Michelsberg
Oberböhringen

Bündelfreie Linien

Liniengruppe Ohmden – Zell/Aichelberg

Linien 165

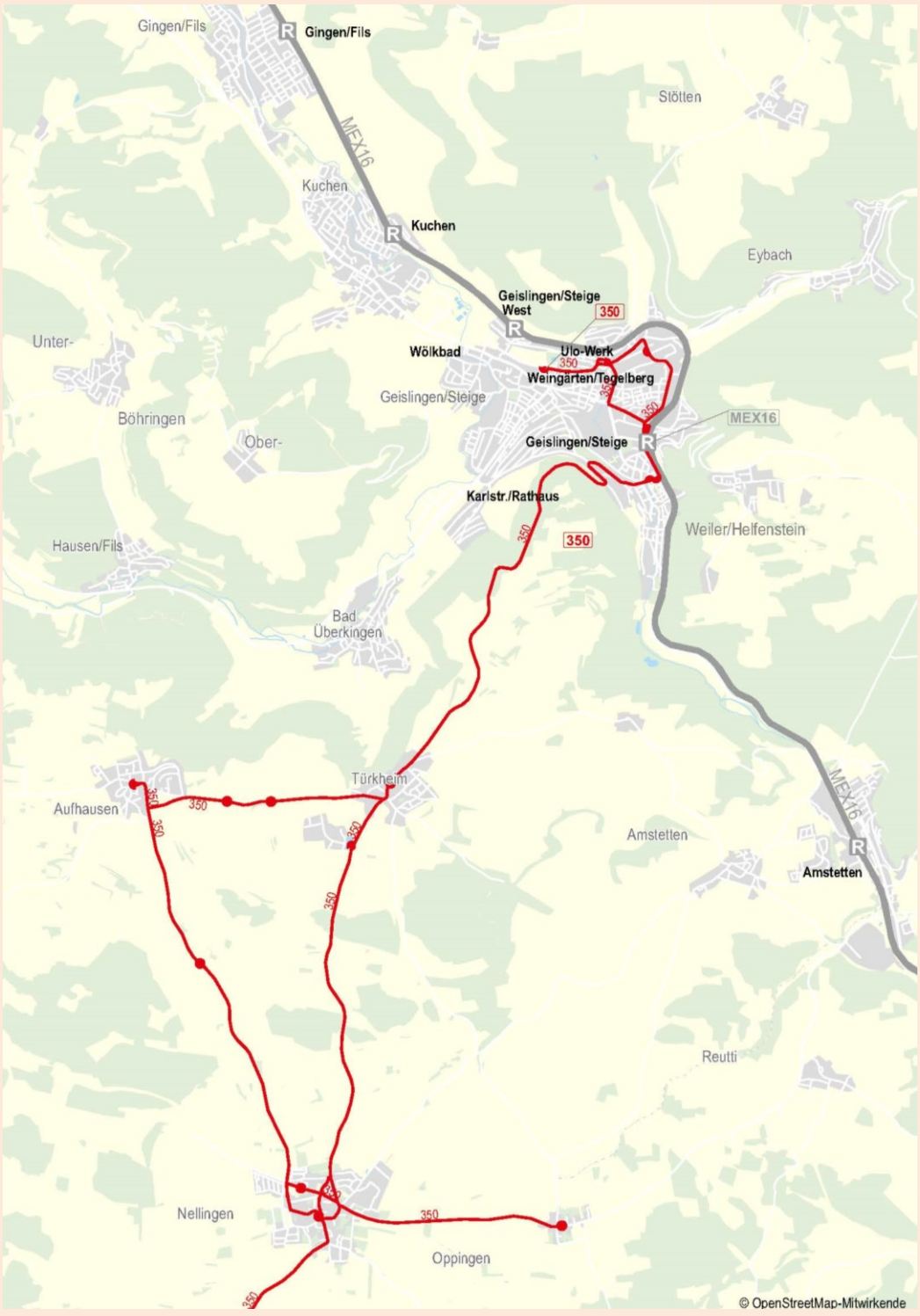
		Status Quo (Fahrplan 2022)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Ohmden – Zell/Aichelberg	15 / 10 / 6 / 0	0 / 0 / 0 / 0 BA: 0 / 0 / 0 / 0	15 / 10 / 6 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Göppingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 27.500 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 3.300 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 27.500 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Zell/Aichelberg) Kirchheim/Teck Bf.: S1 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Wellingen/Schafhof) Kirchheim/Teck Bf.: S1 Ri. Kirchheim/Teck (aus Ri. Wellingen/Schafhof) Zell/Aichelberg Schillerstraße: 920/921/923 Ri. Göppingen			
Hinweise				


Linienverlauf
© OpenStreetMap - Mitwirkende
Hochdorf
Sparwiesen
Schopflenberg
Bezgenriet
Albershausen
Hattenhofen
Eckwälden
Zell/Aichelberg
Aichelberg
Roßwälden
Schlierbach
Ohmden
Holzmaden
Weilheim/Teck
Wellingen
Jesingen
Schafhof
Nabern
Notzingen
Kirchheim/Teck
Dettingen (T)
165
S1
Schillerstraße
Katholische Kirche
Siedlung
Zeller Straße
Rathaus
Friedhof
Rathaus
Wartehalle
Fauslerstraße
Heinkelstraße
Willi-Bleicher-Straße
Otto-Hahn-Straße
Bohnau
Bohnauhaus
Stadion Einsteinstraße
Hahnweidstraße
Marktplatz
Schlierbacher Dreieck
Hugo-Wolf-Weg
Waldfriedhof
Brahmsstraße
Notzinger Straße
Saarstraße
Austraße
Martinskirche
Kirchheim/Teck
Gaiserplatz
Wellinger Straße
Kirchheimer Straße
Rathaus
Wellingen Kirchle
Wellingen Schlierbacher Str.

Liniengruppe Geislingen/Steige – Türkheim – Aufhausen

Linien 350

		Status Quo (Fahrplan 2022)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Geislingen/Steige – Wölkbad – Bahnhof **[350]**	4 / 0 / 0 / 0	b.S. / 0 / 0 / 0 BA: b.S. / 0 / 0 / 0	4 / 0 / 0 / 0
	2) Geislingen/Steige Bahnhof – Türkheim – Aufhausen **[350]**	19 / 5 / 0 / 0	19 / 10 / 7 / 0 BA: 19 / 10 / 7 / 0 ODS: *15*-4 / 15 / 10	19 / 10 / 7 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Göppingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 109.135 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 120.300 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 123.800 (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Aufhausen) Geislingen/Steige: RE5/MEX16 Ri. Stuttgart Hbf. **Sekundär:** (aus Ri. Aufhausen) Geislingen/Steige: RE5/MEX16 Ri. Ulm Hbf. (aus Ri. Laichingen) Merklingen Bhf.: IRE200 Ri. Stuttgart Hbf.			
Hinweise	• Mit Inbetriebnahme des Bahnhofs Merklingen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 wird der Busverkehr auf die neuen Begebenheiten auf der Schiene angepasst. Bei den vorliegenden Zahlen zum Status Quo sind Fahrtenpaare berücksichtigt worden, die zur Inbetriebnahme des Bahnhofs Merklingen eingesetzt werden. Auch wenn die Anzahl der Fahrtenpaare demnach nicht mit dem aktuellen (Stand September 2022) übereinstimmt, so wird sie zum Zeitpunkt der Beschlussfassung des vorliegenden Nahverkehrsplans die Realität widerspiegeln. • 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.			

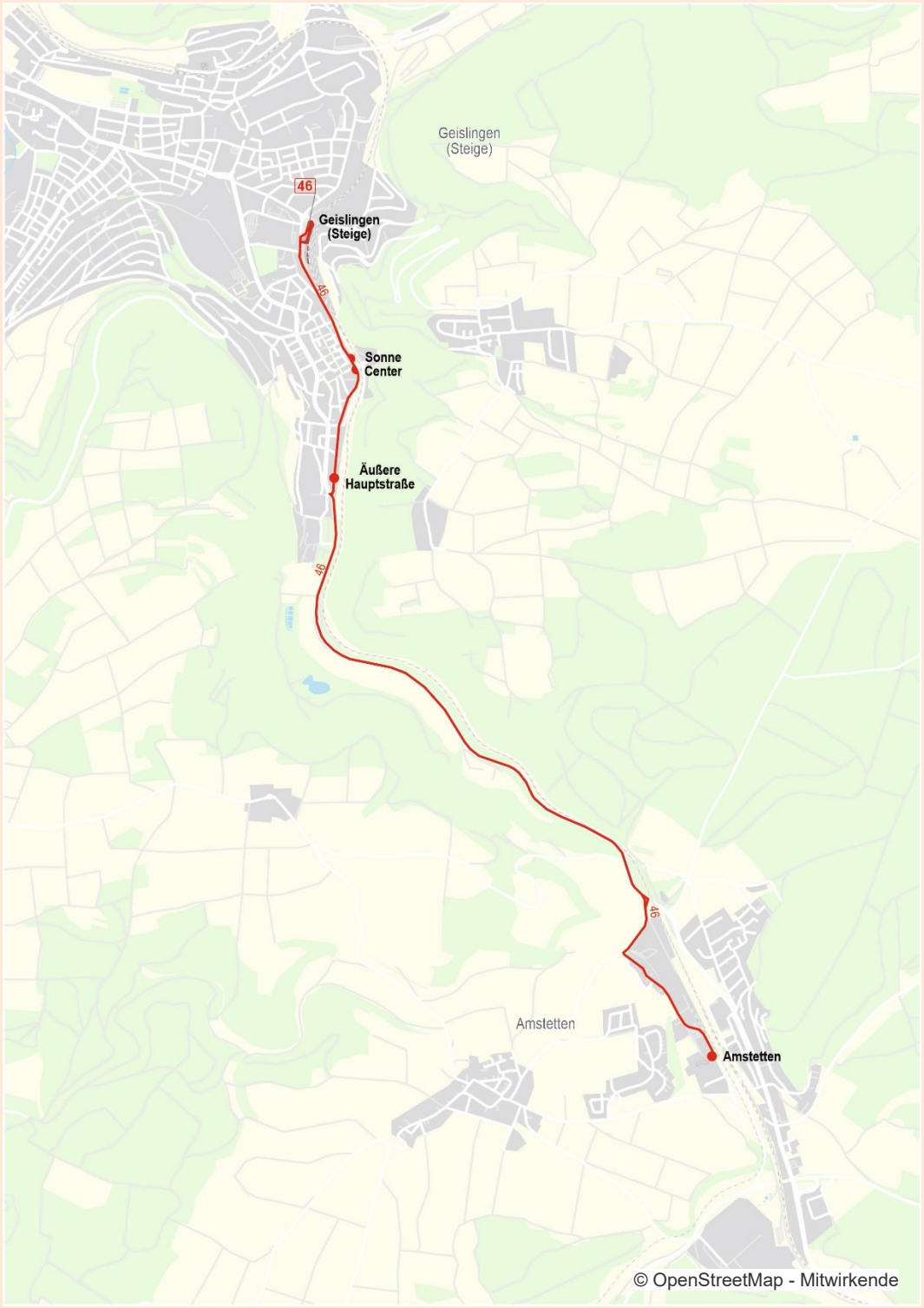


Linienverlauf

Liniengruppe Amstetten - Geislingen/Steige

Linien 46

		Status Quo (Fahrplan 2022)	**BA / ÖP** (verkehrliches Mindestniveau)	**Ausreichende Verkehrsbedienung**
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Amstetten – Geislingen/Steige	15 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0 BA: 0 / 0 / 0 / 0	15 / 0 / 0 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Göppingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 6.088 km (zzgl. b.S. & w.v.)		ca. 6.088 km (zzgl. b.S. & w.v.)
Anschlüsse	**Primär:** (aus Ri. Amstetten) Geislingen/Steige ZOB: RE5/MEX16 Ri. Stuttgart **Sekundär:** (aus Ri. Amstetten) Geislingen/Steige ZOB: RE5/MEX16 Ri. Ulm			
Hinweise	• Bei der Linie 46 in Richtung Amstetten ist zu prüfen, ob die Linie durch eine Schleifenfahrt den Geislinger Friedhof (bei Hin- und Rückfahrt) anfahren könnte.			



Linienverlauf

7. Zusammenfassung und Ausblick

Im folgenden Kapitel erfolgt zunächst eine Zusammenfassung der Inhalte des Nahverkehrsplans Göppingen. Darauf aufbauend werden Maßnahmen für die Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis benannt und erläutert. Dabei umfassen diese neben der Weiterentwicklung des aktuellen Angebots auch Maßnahmen anderer Aufgabenträger sowie Projekte im Hinblick auf besondere bzw. neuartige Verkehrsangebote. Zudem werden Aspekte, wie das regionale Verkehrsmanagement oder alternative Antriebstechnologien, dargestellt. Eine sich stetig ändernde rechtliche Ausgangssituation erfordert abschließend eine Betrachtung des veränderten Rechtsrahmens im Hinblick auf die Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Göppingen.

7.1 Inhalt des Nahverkehrsplans

Der vorliegende Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Göppingen. Der Wirkungsbereich umfasst primär den Busverkehr, für den der Landkreis gemäß § 6 ÖPNVG des Landes Baden-Württemberg als Aufgabenträger zuständig ist.

Die Basis des Nahverkehrsplans ist eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Infrastruktur und des bestehenden Angebots. Für die spätere Bewertung werden hier insbesondere die Kriterien **„flächenhafte Erschließung (Einzugsbereiche der Haltestellen)“**, **„Bedienungshäufigkeiten“** und **„Beförderungszeiten“** detailliert analysiert.

In der Analyse der Verkehrsnachfrage werden die Relationen mit den für den Landkreis Göppingen und seine Mittelbereiche wichtigsten Verkehrsbeziehungen herausgearbeitet. Die parallel dazu abgeleiteten ÖV-Anteile geben zudem Hinweise auf die Akzeptanz des ÖPNV-Angebots im Vergleich zum Individualverkehr. Entlang der Entwicklungsachsen mit ihrem guten Schienenverkehrsangebot werden generell die größten ÖPNV-Anteile am Gesamtverkehr erreicht, wobei die Verkehrsströme in die bzw. aus der Landeshauptstadt Stuttgart klar hervorstechen. Die angeschlossene Verkehrsprognose zeigt bei steigenden Einwohner- und Beschäftigtenzahlen sowie

einem leicht rückläufigen Schüleraufkommen ein weiteres signifikantes Verkehrswachstum des ÖPNV entlang der bestehenden Hauptachsen. In der Fläche, deren Erschließung zumeist Aufgabe des Busverkehrs ist, verharrt der ÖPNV-Anteil, bei allerdings unverändertem Angebotsniveau 2019, auf dem bisherigen Niveau.

Mit der Formulierung von Zielsetzungen für das ÖPNV-Angebot im Landkreis wird ein Leitbild für dessen Fortentwicklung innerhalb des Planungshorizonts des Nahverkehrsplans und teilweise auch darüber hinaus geschaffen. Die Festlegung von Zielsetzungen für das künftige Verkehrsangebot bildet die Basis für die anschließende Bewertung der aktuellen Linienverkehre.

Die Bewertung erfolgt in zwei Teilen. Zum einen werden die Daten der Bestandsaufnahme mit den quantitativen Zielsetzungen zum Verkehrsangebot verglichen. Zum anderen erfolgt eine Gegenüberstellung der Ist-Situation mit den absehbaren Strukturentwicklungen sowie den Anregungen von Gemeinden und Verkehrsunternehmen. Beide Teile werden in der Bewertung zusammengeführt, die ein detailliertes Bild über die derzeitige Angebotssituation vermittelt.

Die Bewertungsergebnisse verdeutlichen eine insgesamt hohe Bedienungsqualität bezüglich des ÖPNV-Angebots. Insbesondere an den Entwicklungsachsen entlang der Bahnlinien, aber auch im Einzugsbereich der Mittelzentren ist ein ausgesprochen gutes öffentliches Verkehrsangebot vorhanden. In den verbleibenden Räumen sind die Bedienungshäufigkeiten verstärkt an den vorhandenen Nachfragepotenzialen orientiert; wobei dem Berufs- und Schülerverkehr eine besondere Bedeutung zukommt. Schwächen zeigen sich überwiegend in Bereichen mit geringerer Siedlungsdichte bzw. Siedlungsrandlagen, in denen eine Abhilfe aber häufig auch schwer zu bewerkstelligen ist.

Die auf dem Leitbild (Kapitel 4) und der Bewertung (Kapitel 5) aufbauenden Vorstellungen des Landkreises zur künftigen Gestaltung des öffentlichen Verkehrsangebots sind abschließend in Kapitel 6 zusammengefasst. Sie sind hier in den Rahmenvorgaben für alle Linienverkehre und Anforderungen an die einzelnen Linien („Einzelziele“) untergliedert. Die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots in dem durch den Nahverkehrsplan abgesteckten Rahmen liegt vorrangig in der

unternehmerischen Eigenverantwortung der Verkehrsunternehmen. Spätestens im Zusammenhang mit der Vergabe oder Wiedererteilung von Liniengenehmigungen ist die Umsetzung der Vorgaben und Ziele durch das Verkehrsunternehmen zu prüfen. Entsteht dadurch ein Mehraufwand beim Verkehrsunternehmen, muss ggf. über die Kostentragung mit dem Verkehrsunternehmen und/oder davon profitierenden Dritten verhandelt werden. Eine Kostenbeteiligung des Landkreises oder eine Kostenübernahme steht nach den vom Kreistag beschlossenen ÖPNV-Finanzierungsgrundsätzen unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Gremien und der Verfügbarkeit ausreichender Haushaltsmittel.

7.2 Verkehrliche Weiterentwicklung

7.2.1 Ausgangslage

Der mit diesem Nahverkehrsplan festgestellte hohe ÖPNV-Standard ist auf die langjährige erfolgreiche Tätigkeit der Verkehrsunternehmen und auf das in jüngerer Zeit deutlich intensivierte Engagement des Landkreises im öffentlichen Personennahverkehr zurückzuführen. Insbesondere sei hier das im Jahr 2019 umgesetzte landkreisweite Buskonzept hervorgehoben. Mit der Vollintegration des gesamten Nahverkehrsangebots in den VVS zum 01.01.2021 wurde ergänzend ein wichtiger Schritt vollzogen, um die ÖPNV-Angebotssituation der in den anderen Landkreisen der Region Stuttgart anzugleichen.

Darüber hinaus profitiert der Landkreis von den Bemühungen des Landes, den Regionalzugverkehr im Ballungsraum Stuttgart zu verbessern und auf konsequent vertaktete Fahrpläne umzustellen. Die den Landkreis zentral durchmessende Filstalbahn hat hier mit der Einführung des Produkts Metropolexpress (MEX) im Juni 2021 eine weitere Systematisierung erfahren. Aufgrund des überlagerten Schienenfernverkehrs zwischen Stuttgart und Ulm konnte jedoch hinsichtlich der Vertaktung noch kein Optimum erreicht werden; dies wird erst die vollständige Inbetriebnahme der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm einschließlich der Einfädelung in den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof ermöglichen.

Im Gegensatz zu den anderen Verbundlandkreisen wird der Landkreis Göppingen nicht unmittelbar durch die S-Bahn Stuttgart bedient. Das bedeutet, dass bei Fahrten zwischen kleineren Haltepunkten entlang der Filstalstrecke und den S-Bahn-Stationen im VVS eine tendenziell erhöhte Umsteigenotwendigkeit besteht. Angesichts der relativ weiten Fahrstrecken aus dem Filstal in die nächstgelegenen Oberzentren Stuttgart und Ulm sowie zu weiteren Arbeitsplatzschwerpunkten im VVS-Gebiet ist dies jedoch gegenüber dem bereits praktizierten und künftig weiter verfolgten Konzept mit einem S-Bahn-unabhängigen, hierarchisch gestuften Regionalzugangebot abzuwägen. Nachdem die Reisezeit für die Verkehrsmittelwahl ein entscheidendes Kriterium darstellt, erscheint die Überlagerung von Regionalbahnen mit Halt an allen Stationen und Regionalexpresszügen mit ausgewählten Halten, die im S-Bahn-Bereich dann beschleunigt verkehren, durchaus vorteilhaft.

7.2.2 Weiterentwicklung des bestehenden Netzes

In den kommenden Jahren gilt es vorrangig, das bestehende gute Verkehrs- und Tarifangebot im Landkreis Göppingen als Bestandteil des Verkehrsverbunds Stuttgart zu erhalten und in angemessenem Umfang weiterzuentwickeln. Im Hinblick auf die erkennbar steigenden Herausforderungen für den Verkehrsbereich hinsichtlich der Aspekte Umweltschutz (Feinstaub, Klima, Energiekosten) und Demographie (Barrierefreiheit, Erschließungsgüte) wird der Landkreis hier sein Engagement für den öffentlichen Nahverkehr fortsetzen und im Rahmen seiner Möglichkeiten ausweiten.

Ein Baustein hierfür stellt die in diesem Nahverkehrsplan definierte Mindestbedienung dar, die als sog. Basisangebot für eine Gleichwertigkeit der Angebotssituation bei vergleichbaren Rahmenbedingungen sorgt. Die zugrundeliegende Methodik, die sich in den anderen VVS-Landkreisen bewährt hat, konnte hier erfolgreich auf den Landkreis Göppingen übertragen werden. In vielen Fällen werden dadurch Spielräume zur Vervollständigung von Fahrplantakten oder zur Abrundung von Bedienungszeiten geschaffen. Eine Bestandsgarantie stellt sicher, dass schon vorhandene Angebote über der Mindestbedienung nicht zurückgeführt werden. Die Umsetzung der neuen Vorgaben soll im Zuge künftiger Neuvergaben von Verkehrsleistungen erfolgen. Dabei wird die Mindestbedienung nicht zwingend generell durch Linienverkehre mit Bussen sichergestellt werden. In Räumen mit geringer Siedlungsdichte, in Randlagen größerer

Siedlungen sowie abseits von Hauptrelationen können alternativer Angebotsformen (On Demand-Verkehre) eine wirtschaftlichere und für die Nutzer gleichwohl attraktivere Lösung darstellen.

Die für das Busnetz beabsichtigten oder vorgeschlagenen Maßnahmen sind in den Kapiteln 6.3 und 6.4 dargestellt. Darüber hinaus wird das öffentliche Verkehrsangebot jedoch generell kontinuierlich zu überprüfen und an ggf. veränderte Nachfragesituationen anzupassen sein. Dies gilt vorrangig für Räume mit verstärkter Siedlungsentwicklung, schließt aber auch Reaktionen auf Veränderungen im Schienenverkehrsnetz oder auf Veränderungen im Schülerverkehrsaufkommen mit ein.

Die in diesem Nahverkehrsplan definierte Mindestbedienung wird vom Landkreis als bedarfs- und sachgerecht angesehen, liegt aber insbesondere bezüglich kleinerer Orte und für Wochenendtage noch unter dem vom Land Baden-Württemberg als „Mobilitätsgarantie“ vorgeschlagenen Angebotsniveau. Eine Erhöhung der Mindestvorgabe ist grundsätzlich vorstellbar, würde aber mindestens eine Erstattung der Kosten für den Aufwuchs durch das Land voraussetzen. Dies ist auch vor dem Hintergrund zu sehen, dass die gesetzlich eingeforderte Antriebswende im ÖPNV wie auch die Ertüchtigung des Busverkehrs für signifikante Fahrgastzuwächse („Verdoppelung des ÖPNV bis 2030“) den Mittelbedarf des ÖPNV in den kommenden Jahren ohnehin deutlich erhöhen wird.

Im Betrachtungszeitraum des Nahverkehrsplans werden die Neubaustrecke Stuttgart – Ulm und der umgebaute Bahnknoten Stuttgart in Betrieb genommen werden. Infolge der Verlagerung von Fernverkehrsleistungen ermöglicht dies eine Vergleichmäßigung der Fahrplantakte des Regionalzugverkehrs auf der Filstalbahn. Anpassungen der anschließenden Buslinien sind dadurch vorgezeichnet, in der Summe wird sich aber die Herstellung von Anschlüssen Bus / Schiene vereinfachen.

Im Landkreis Göppingen liegen mit der Hohenstaufenbahn (Göppingen – Schwäbisch Gmünd) und der Voralbbahn (Göppingen – Bad Boll) zwei ehemalige Bahnstrecken, die aktuell stillgelegt und teilweise abgebaut sind. Die Nutzung der überwiegend noch vorhandenen Trassen für den öffentlichen Nahverkehr wurde in der Vergangenheit

immer wieder vorgeschlagen. Im Zuge der Fortschreibung des Regionalverkehrsplans der Region Stuttgart, die Mitte 2018 vorgelegt worden war, waren diese Vorschläge neben zahlreichen anderen zuletzt geprüft und eher abschlägig bzw. zurückhaltend beschieden worden. In einer vom Land Baden-Württemberg beauftragten landesweiten Studie zur Reaktivierung von Bahnstrecken bescheinigten die Gutachter im Jahr 2020 beiden Strecken jedoch hohes Nachfragepotenzial. Dies galt auch für eine mögliche Verlängerung der Voralbbahn über Bad Boll hinaus bis Kirchheim unter Teck, bei der die ebenfalls stillgelegte Bahnstrecke Kirchheim unter Teck – Weilheim unter Teck mit genutzt werden könnte. 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.

7.2.3 Expressbusse

Aufgrund der langen Realisierungszeiträume und der begrenzten finanziellen Möglichkeiten zum weiteren Ausbau des Schienennetzes auch auf Landes- oder regionaler Ebene ist in jüngerer Zeit der Ansatz in den Vordergrund gerückt, das vorhandene ÖPNV-Angebot durch hochwertige Busverkehre, so genannte Expressbusse, besser zu vernetzen. Expressbusse sollen insbesondere auf

Relationen zwischen Mittel- und Oberzentren, wichtigen Verkehrsknotenpunkten oder sog. singulären Verkehrserzeugern (Beschäftigungsschwerpunkte, Messe, Flughafen, Universitätsstandorte) und benachbarten Bereichen der Region bestehende Lücken im Schienennetz schließen. Um diesen Buslinien ein möglichst unbehindertes Vorankommen zu ermöglichen, sollen an neuralgischen und staugeprägten Knoten Busspuren bzw. Ampelvorrangschaltungen entstehen. Der Verband Region Stuttgart hat in einer ersten Ausbaustufe im VVS-Gebiet drei solcher Expressbuslinien eingerichtet. Ergänzend ist der VRS im Januar 2021 auch bei der Regiobuslinie X93 Göppingen – Lorch in die Aufgabenträgerschaft eingestiegen. Des Weiteren wird vom VRS die Einrichtung einer Expressbuslinie zwischen Göppingen und Kirchheim unter Teck als Vorlaufbetrieb zu einer reaktivierten und verlängerten Voralbbahn erwogen. Hier ist aber sicherzustellen, dass ein verbessertes Busangebot die Chancen für die Bahnreaktivierung nicht schmälert.

Bei den vom Landkreis verantworteten Busverkehren steht aktuell noch die Abrundung von Fahrplantakten und die Stabilisierung der Vernetzung zwischen den Hauptachsen im Vordergrund. Eine Differenzierung des Busangebots im Zuge von Achsen in normale und beschleunigte Buskurse ist deshalb hier noch nicht vorgesehen.

7.2.4 Metropol-Express-Bahn

Die vom Land Baden-Württemberg verfolgte Angebotskonzept für den Raum Stuttgart sieht vor, das S-Bahn-Netz der Region durch ein ähnlich systematisiertes Angebot im Regionalzugverkehr zu überlagern, das insbesondere die Beförderungsbedürfnisse der Fahrgäste, die außerhalb des S-Bahn-Bereichs aufkommen, abdecken soll. Dort wird in der Regel auch jeder Bahnhalt bedient, während parallel zu den S-Bahn-Linien nur an ausgewählten, größeren Bahnhöfen gehalten und damit eine Beschleunigung bei Fahrten bis in die Landeshauptstadt Stuttgart erreicht wird. Mit der Fertigstellung des Bahnhofsneubaus in Stuttgart sollen diese als Metropol-Express (MEX) bezeichneten Linien deutlich umfassender als heute zu Durchmesserlinien bezogen auf den Stuttgarter Hauptbahnhof verknüpft werden. Allerdings sind für die über das Filstal geführten Linien derzeit kurz- bis mittelfristig keine Durchbindungen über Stuttgart hinaus vorgesehen. Erst der Deutschlandtakt sieht stündliche Zugläufe zwischen Ulm und Pforzheim über die Filstalbahn vor.

Qualitätsmerkmale des Produkts Metropolexpress sind ein 30-Minuten-Takt zwischen 5 und 24 Uhr sowie ein stündlicher Nachtverkehr am Wochenende. Mit der Umstellung der bisherigen Regionalbahnen auf der Filstalstrecke auf das Produkt MEX im Juni 2021 wurden diese Merkmale weitestgehend erreicht. Lediglich der 30-Minuten-Takt musste wegen Fahrplankonflikten mit dem Fernverkehr vorläufig durch einen 20-/40-Minuten-Takt angenähert werden – dies wird sich erst korrigieren lassen, wenn den Fernzügen die Neubaustrecke Stuttgart – Ulm in ganzer Länge zur Verfügung steht.

Taktverdichtungen über den 30-Minuten-Takt hinaus sieht das MEX-Konzept nicht vor. Eine Erhöhung der Beförderungskapazitäten wird hier daher vorrangig durch ein größeres Fassungsvermögen der eingesetzten Fahrzeuge realisiert werden. Das Land Baden-Württemberg hat hier bereits die Beschaffung einer neuen, teilweise doppelstöckigen Fahrzeugtyps für den Einsatz in der Region Stuttgart eingeleitet. Zudem ist zu berücksichtigen, dass das System Metropolexpress im Filstal noch durch Regionalexpress-Züge (RE) auf der Relation Stuttgart – Ulm (– Bodensee) mit Halten in Göppingen und Geislingen überlagert wird. Auch hier sind noch Ansätze für Kapazitätserhöhungen denkbar.

Die ab Dezember 2022 verkehrenden Interregio-Express-Züge (IRE) mit dem Laufweg Ulm – Wendlingen auf dem fertiggestellten Abschnitt der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm werden auch längerfristig nicht Bestandteil des Metropolexpress-Netzes werden, sondern wohl in der Regionalzugverbindung Stuttgart – Ulm – Bodensee aufgehen, die im Rahmen des Deutschlandtaktes sogar bis Würzburg verlängert werden könnte. Über den im Alb-Donau-Kreis gelegenen Haltepunkt Merklingen ergeben sich für das obere Filstal dann Direktverbindungen und kürzere Fahrzeiten zu noch mehr Zielen.

7.2.5 Regionales Verkehrsmanagement

Da der Mobilitätsbedarf der Bevölkerung einerseits weiter wächst, die Erweiterungsmöglichkeiten der Infrastruktur sowohl im ÖPNV als auch im MIV jedoch zunehmend an Grenzen der Flächenverfügbarkeit und der Finanzierbarkeit stoßen, müssen die Verkehrswege künftig effizienter genutzt werden. Um dieses Ziel zu erreichen, sollen neben der Förderung von ressourcenschonendem Mobilitätsverhalten (z.B. Anbieten von Mitfahrgelegenheiten, betriebliches Mobilitätsmanagement, Fußwege- und Radverkehrsberatung) auch intermodale

Verknüpfungen (siehe Kapitel 4.1.7) und verkehrslenkende Maßnahmen vorangetrieben werden. Entsprechende gemeindeübergreifende Strategien entwickelt der Verband Region Stuttgart gemäß der im ÖPNV-Pakt 2014 festgelegten Aufgabenteilung und in Verbindung mit dem Regionalverkehrsplan.

7.2.6 Alternative Antriebstechnologien

Um den Ausstoß von Schadstoffen und CO_2-Emissionen und die dadurch entstehenden Belastungen für Mensch und Umwelt zu verminden, strebt der Landkreis eine Ausweitung der Elektromobilität an. Dies auch mit Blick auf die von der europäischen Union erlassenen Richtlinie 2019/1161 (Clean Vehicle Directive), die im Juni 2021 mit dem Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) in nationales Recht umgesetzt worden ist. Auch wenn der öffentliche Nahverkehr und mit ihm kooperierende Verkehrsarten nur wenig zur gesamten Emissionsbelastung beitragen, können sie von einer weiteren Emissionsminderung nicht ausgenommen werden, sondern sollten die Entwicklung vorbildhaft flankieren. Der Landkreis verfolgt deshalb die Entwicklung und Erprobung von Nahverkehrsfahrzeugen mit Batterie- oder Wasserstoffspeichern mit großem Interesse. Wegen der höheren Energieeffizienz scheinen sich Batteriebusse als Regellösung im öffentlichen Nahverkehr durchzusetzen. Allerdings beschränken die Batteriekapazitäten derzeit noch die ohne kostentreibende Zwischenladung möglichen Laufleistungen. Wie schnell hier noch technologische Verbesserungen erreicht werden können, ist derzeit kaum abschätzbar. Für Regionalbuslinien mit langen Fahrzeugumläufen können daher Brennstoffzellenfahrzeuge die wirtschaftlichere bzw. leichter umsetzbare Lösung darstellen. Die Schwierigkeit besteht hier allerdings in der Verfügbarkeit von Wasserstoff einschließlich der zugehörigen Betankungsmöglichkeit vor Ort.

Aufgrund der sich erhöhenden Anforderungen für die Energieversorgung von Fahrzeugflotten kann die Forderung nach emissionsfreien Fahrzeugen die Möglichkeiten einzelner Verkehrsunternehmen übersteigen und zu Wettbewerbsverzerrungen führen. Es wird deshalb zu prüfen sein, ob die öffentliche Hand durch die Bereitstellung ausreichend leistungsfähiger Lade- oder Betankungsmöglichkeiten die Antriebswende flankieren und für die Unternehmen handhabbarer machen kann.

7.2.7 Intermodales Verkehrsangebot

Es ist ein erklärtes Ziel aller politischen Ebenen, dass das öffentliche Verkehrsangebot künftig einen größeren Anteil am motorisierten Verkehrsaufkommen übernehmen soll. Mit einer Vergrößerung des Nutzerkreises steigt allerdings die Notwendigkeit, auch für individuellere Nutzungsmuster Lösungen in Verbindung mit dem ÖPNV anzubieten. Solche Lösungen werden hauptsächlich in der Kombination des klassischen Linienverkehrs mit Bestellservices und Leihsystemen für Individualverkehrsmittel gesehen. Um intermodale Reiseketten möglichst einfach zu ermöglichen, wird die Zugänglichkeit aller Angebote über ein verbundweit einheitliches Portal angestrebt.

Mit der Ankoppelung von On-Demand-Verkehren an eine auf VVS-Ebene bereitgestellte Plattform ab 2023 lässt sich zumindest innerhalb des ÖPNV eine Integration aller Modi in die zentralen Informationskanäle Website und App des VVS sicherstellen. Die Integration von Angeboten Dritter (z. B. CarSharing, Leihfahrräder, E-Scooter) stellt jedoch eine noch größere Herausforderung dar. Hier arbeitet der VVS gemeinsam mit Partnern aus dem Kreis seiner Gesellschafter und Anbietern von Mobilitätsdienstleistungen am Aufbau einer multimodalen Informations- und Buchungsplattform einschließlich einer zugehörigen App, die unter dem Markennamen „polygo“ Zugang zum Buchungsprozess für unterschiedliche Sharing-Angebote bieten soll und die auch eine enge tarifliche Kooperation mit den Drittanbietern zum Ziel hat.

7.2.8 Besondere Verkehrsangebote

Der Notwendigkeit, aus Gründen des Klimaschutzes und der Luftreinhaltung das ÖPNV-Angebot rasch auszuweiten, stehen die langen Realisierungszeiträume für Infrastrukturmaßnahmen sowie die hohen Kosten für klassische Linienverkehre und die aktuell schwierige Personalgewinnung entgegen. Lösungen für Erschließungs- und Beförderungsaufgaben, die rascher und einfacher umsetzbar erscheinen, rücken deshalb verstärkt in den Fokus. Insbesondere im außereuropäischen Ausland sind hierfür entsprechende Ansätze zu finden.

Bus Rapid Transit (BRT)

Vor allem in südamerikanischen und asiatischen Millionenstädten existieren Buslinien, die wie Schienenverkehre auf durchgehend eigenen Busspuren, mit großem

Haltestellenabstand und konsequent separierten Haltestellenanlagen verkehren. Aufgrund der zumeist hohen Bedienungshäufigkeiten werden dabei durchaus Beförderungskapazitäten auf dem Niveau von Schienenverkehrsmitteln erreicht. In den klassischen, eher kleinteiligen europäischen Stadtstrukturen stehen die für solche Systeme notwendigen Verkehrsräume, zumindest innerhalb der Zentren, selten zur Verfügung. In verschiedenen europäischen Städten wurde das BRT-Prinzip daher für europäische Maßstäbe adaptiert. Das hier besonders aktive Nachbarland Frankreich prägte für diese Systeme die Bezeichnung „Busses with a High Level of Service“ (BHLS). Diese europäisierte BRT-Variante zeichnet sich zwar weiterhin durch einen konsequenten Systemgedanken aus, fordert aber keine komplett durchgängigen Busspuren bzw. erlaubt punktuell auch andere Maßnahmen zur Busbeschleunigung und gestattet bei Bedarf die Mitnutzung der Infrastruktur durch „normale“ Buslinien. Zudem wird auch eine attraktive gestalterische Einbindung der Anlagen in das bebaute Umfeld berücksichtigt. Zu diesem Ansatz existieren in Europa zahlreiche gelungene Beispiele, die auch für die Weiterentwicklung des Busverkehrs insbesondere in den größeren Städten des Landkreises Impulse geben können.

Seilbahnen

Ebenfalls vor allem in südamerikanischen Metropolen existieren Seilbahnen, die Aufgaben innerhalb des öffentlichen Nahverkehrs übernehmen. Ihr Einsatz bietet sich – wie bei touristischen Anlagen auch – primär zur Überwindung topographischer Hindernisse an, die einer linienhaften Anbindung entgegenstehen. Da sie vergleichsweise kostengünstig zu errichten sind, werden sie zunehmend aber auch als generelle Alternative zur Neueinrichtung oder Aufwertung von Linienverkehren in topographisch schwierigen Bereichen ins Spiel gebracht. Hierzu ist anzumerken, dass Seilbahnen zwar hoch leistungsfähige Punkt-zu-Punkt-Verbindungen bieten, sich aber kaum zur flächenhaften Erschließung von Stadtgebieten eignen. Ihre Stationen sollten an stark frequentierten Verknüpfungspunkten des öffentlichen Verkehrsnetzes oder in sehr verdichtet bebauten Bereichen mit hohem Fahrgastaufkommen liegen. Für die Flächenbedienung muss dann häufig ein ergänzendes Angebot am Boden vorgehalten werden. Den Kostenvorteilen beim Bau von Seilbahnen steht zudem ein nicht zu unterschätzender Betriebsaufwand mit Aufsichtspersonal, vergleichsweise intensiver Wartung und ggf. witterungsbedingter Stillstandzeiten gegenüber. Auch ist der Bau von Seilbahnen gerade in verdichteten Siedlungsbereichen selten konfliktfrei

möglich. Trotz des erheblichen Wohlwollens, das derzeit diesen Systemen im politischen Raum und auf Fachebene entgegengebracht wird, werden sich Seilbahn-Lösungen daher nur dort durchsetzen, wo gegenüber klassischen Linienverkehren ein überragender verkehrlicher Nutzen generiert werden kann. Bei einer Realisierung von Seilbahnen als zusätzliches ÖPNV-Angebot im VVS-Gebiet wäre dieses selbstverständlich in den Verbundtarif des VVS zu integrieren.

Die Landeshauptstadt Stuttgart untersucht derzeit mögliche Verbindungen auf ihrer Gemarkung, die dort aber auch gegenüber Stadtbahn-Ausbaumaßnahmen abzuwägen sind. Im Landkreis Göppingen werden aktuell keine kurzfristig realisierbaren Anwendungsfälle gesehen, da auf den Relationen, die hier unter topographischen Gesichtspunkten in das Blickfeld rücken, weder ein der hohen Leistungsfähigkeit der Systeme angemessenes Verkehrsaufkommen noch die wünschenswerte ganztägig stetige Grundlast zu erwarten sind. Dennoch war dieses Thema ein Bestandteil der öffentlichen und politischen Diskussion der vergangenen Jahre.

7.3 Ausgestaltung des Rechtsrahmens

Bei der ab 2025 anstehenden Neuvergabe der Betriebsleistungen im Busverkehr sind vom Landkreis die durch die EU-Verordnung 1370/2007 und das Personenbeförderungsgesetz gegebenen Randbedingungen zu beachten. Mit der Vollintegration des Landkreises in den VVS gilt zudem die Allgemeine Vorschrift des Verbands Region Stuttgart, die die Verteilung der Fahrgeldeinnahmen im Busverkehr der Region und der Verbundlandkreise sowie die Gewährung von Ausgleichsleistungen für verbundbedingte Durchtarifierungsverluste regelt, nunmehr auch für die Busverkehre im Landkreis. Sie stellt für die Verkehrsunternehmen eine wichtige Kalkulationsgrundlage dar, um die wirtschaftliche Tragfähigkeit der einzelnen Vergabenetze abzuschätzen. In der Vergangenheit hat dieses Instrument dazu beigetragen, eine partiell eigenwirtschaftliche Leistungserbringung durch Verkehrsunternehmen zu ermöglichen und damit auch eine Vielfalt auf Seiten der Betreiber zu erhalten.

Wegen tendenziell sinkender Kostendeckungsbeiträge aus Fahrgeldeinnahmen bei gleichzeitig steigenden Ausgaben für Personal und Energie sowie Mehraufwendungen für emissionsarme oder -freie Antriebstechniken dürfte eine eigenwirtschaftliche Leistungserbringung künftig aber schwieriger werden. Dennoch sollen vorhandene Unternehmen möglichst im Markt gehalten werden, um lokales Know-how zu sichern, eine gewisse Resilienz auf Anbieterseite zu bewahren und um echte wettbewerbliche Vergabeverfahren zu ermöglichen. Aus diesem Grund bekennt sich der Landkreis Göppingen gemeinsam mit den anderen Verbundlandkreisen zu dem vom Landesverkehrsministerium moderierten „Bündnis für den Mittelstand“. Dieses möchte in Vergabeverfahren die Chancengleichheit auch für kleine und mittlere Unternehmen stärken und qualitativen Aspekten mehr Gewicht einräumen. Der Landkreis Göppingen wird die hier Ende 2020 vorgelegten Empfehlungen bei den kommenden wettbewerblichen Vergabeverfahren bestmöglich berücksichtigen und sieht in dem vorliegenden Nahverkehrsplan einen wichtigen Baustein hierfür.

Nahverkehrsplan

für den

Landkreis Göppingen

3. Fortschreibung
(Gesamt-Fortschreibung)

Anlagen

Verzeichnis der Anlagen

Anlage 2.1 Räumliche Struktur des Landkreises Göppingen

Anlage 2.2 Entwicklung der Einwohnerzahlen im Landkreis Göppingen von 2005 bis2021, differenziert nach Kommunen und Mittelbereichen

Anlage 2.3 Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten je Kommune (von 2005 bis 2021)

Anlage 2.4 Schülerzahlen in den Kommunen des Landkreises Göppingen (Schuljahr 2020/2021)

Anlage 2.6 P+R-Stationen im Landkreis Göppingen

Anlage 2.7 B+R-Stationen im Landkreis Göppingen

Anlage 2.8 Einzugsbereiche der Haltestellen im Mittelbereich Göppingen

Anlage 2.9 Einzugsbereiche der Haltestellen im Mittelbereich Geislingen/Steige

Anlage 4.1 Erhebung Barrierefreiheit

Anlage 4.2 Basisangebot

Anlage 4.3 Kriterien Expressbusse

Anlage 4.4 Einordnung Linienbündelungskonzept

Anlage 4.5 Linienbündel 1: Verkehrsraum Stadtverkehr Göppingen (Karte)

Anlage 4.6 Linienbündel 2: Verkehrsraum Ebersbach/Schurwald (Karte)

Anlage 4.7 Linienbündel 3: Verkehrsraum Unteres Filstal (Karte)

Anlage 4.8 Linienbündel 4: Verkehrsraum Voralb-West (Karte)

Anlage 4.9 Linienbündel 5: Verkehrsraum Östlicher Schurwald (Karte)

Anlage 4.10 Linienbündel 6: Verkehrsraum Mittleres Filstal Karte)

Anlage 4.11 Linienbündel 7: Verkehrsraum Süßen (Karte)

Anlage 4.12 Linienbündel 8: Verkehrsraum Voralb-Ost (Karte)

Anlage 4.13 Linienbündel 9: Verkehrsraum Oberes Filstal (Karte)

Anlage 4.14 Linienbündel 10: Verkehrsraum Geislingen/Böhmenkirch (Karte)

Anlage 5.1 Beförderungszeiten von/zum Gemeindehauptort

Anlage 5.2 Beförderungszeiten von/zum zugehörigen Mittelzentrum

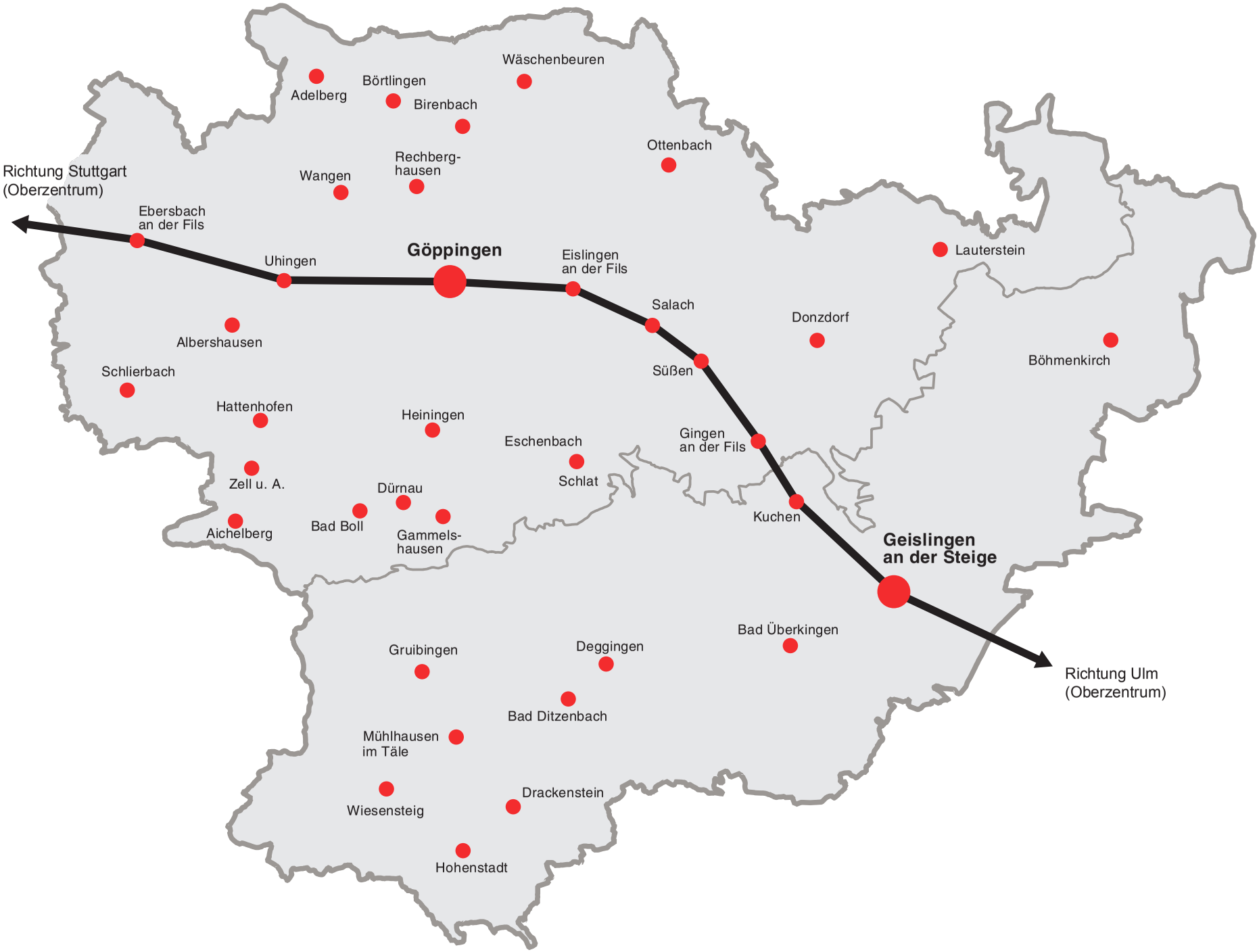
Anlage 5.3 Beförderungszeiten zum Oberzentrum Stuttgart

Anlage 5.4 Überprüfung der Unterschreitung des Warnwerts für die Beförderungsgeschwindigkeiten

Anlage 5.5 Beförderungszeiten von/zum Oberzentrum Ulm (Mittelbereich Geislingen)

Nahverkehrsplan Landkreis Göppingen

Räumliche Struktur des Landkreises Göppingen



- Gemeinde
- Mittelzentrum
- Entwicklungsachse gem. Landesentwicklungsplan
- Mittelbereichsgrenze
- Kreisgrenze

© April 2022

Anlage 2.1

Entwicklung der Einwohnerzahlen im Landkreis Göppingen von 2005 bis 2021 (differenziert nach Kommunen und Mittelbereichen)

Kommune	2005	2009	2013	2017	2021*	Bev.-Dichte 2021 (EW/km²)
Adelberg	2.042	2.004	1.951	1.983	2.014	212,2
Aichelberg	1.231	1.288	1.269	1.339	1.327	330,9
Albershausen	4.339	4.335	4.195	4.313	4.436	682,5
Bad Boll	5.270	5.191	5.079	5.163	5.252	479,6
Birenbach	1.897	1.860	1.878	1.919	1.954	781,6
Börtlingen	1.798	1.762	1.697	1.699	1.689	204,5
Donzdorf	11.073	10.824	10.765	10.822	10.724	269,3
Dürnau	2.092	2.105	2.082	2.153	2.186	407,1
Ebersbach (F)	15.729	15.330	15.185	15.386	15.544	591,9
Eislingen (F)	20.446	20.208	19.840	20.795	21.367	1.302,1
Eschenbach	2.232	2.188	2.149	2.202	2.154	448,8
Gammelshausen	1.415	1.475	1.428	1.411	1.440	436,4
Gingen (F)	4.412	4.394	4.331	4.485	4.550	454,1
Göppingen	57.771	57.068	55.571	57.094	58.083	981,0
Hattenhofen	3.004	2.942	2.870	2.977	2.935	384,2
Heiningen	5.480	5.319	4.985	5.145	5.160	414,5
Lauterstein	2.811	2.684	2.536	2.586	2.544	109,1
Ottenbach	2.474	2.460	2.415	2.450	2.461	206,8
Rechberghausen	5.532	5.409	5.275	5.479	5.389	842,0
Salach	7.867	7.827	7.786	7.951	8.166	982,7
Schlat	1.775	1.761	1.657	1.687	1.697	175,3
Schlierbach	3.772	3.843	3.883	3.941	3.906	356,1
Süßen	10.140	9.932	9.798	10.250	10.117	791,0
Uhingen	13.895	13.721	13.979	14.374	14.500	584,9
Wäschenbeuren	3.952	3.986	3.833	3.889	3.965	306,2
Wangen	3.213	3.183	3.071	3.143	3.193	329,9
Zell (A)	2.973	3.027	3.032	3.138	3.152	493,3
Mittelbereich Göppingen	198.635	196.126	192.540	197.774	199.905	548,9
Bad Ditzenbach	3.737	3.682	3.560	3.725	3.756	147,6
Bad Überkingen	3.992	3.833	3.752	3.850	3.855	160,4
Böhmenkirch	5.601	5.455	5.503	5.519	5.604	109,7
Deggingen	5.664	5.458	5.230	5.340	5.329	234,7
Drackenstein	431	427	420	419	441	77,6
Geislingen (St)	27.737	26.922	26.356	28.021	28.316	373,4
Gruibingen	2.204	2.086	2.088	2.208	2.247	97,5
Hohenstadt	725	724	836	760	910	78,2
Kuchen	5.723	5.613	5.472	5.607	5.693	636,1
Mühlhausen im Täle	1.022	993	1.075	1.069	1.136	179,5
Wiesensteig	2.312	2.203	1.981	2.053	2.061	88,0
Mittelbereich Geislingen (St)	59.148	57.396	56.273	58.571	59.348	213,4
Landkreis Göppingen	257.783	253.522	248.813	256.345	259.253	403,6

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg; Stichtag ist i.d.R. der 31.12. des jeweiligen Jahres

*Stand: September 2021 (Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg)

Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten je Kommune (von 2005 bis 2021)

Kommune	2005	2009	2013	2017	2021
Adelberg	686	750	811	933	1.009
Aichelberg	171	198	138	267	182
Albershausen	717	744	774	874	1.037
Bad Boll	1.845	2.044	2.319	2.506	2.412
Birenbach	156	140	142	141	125
Börtlingen	102	90	103	116	114
Donzdorf	2.156	2.099	2.091	2.171	2.133
Dürnau	264	312	302	296	381
Ebersbach (F)	3.725	3.331	3.244	3.504	3.557
Eislingen (F)	5.620	5.827	5.976	6.866	7.612
Eschenbach	810	414	351	540	506
Gammelshausen	42	37	60	61	83
Gingen (F)	922	1.006	1.070	1.070	1.086
Göppingen	26.157	27.104	28.977	31.542	32.285
Hattenhofen	723	687	728	816	428
Heiningen	1.353	1.558	1.690	1.765	1.682
Lauterstein	216	220	251	261	329
Ottenbach	333	237	273	318	323
Rechberghausen	1.079	965	774	893	988
Salach	3.364	3.541	3.958	4.643	4.252
Schlat	127	146	149	119	118
Schlierbach	1.327	1.463	1.598	1.621	1.684
Süßen	3.072	3.021	3.188	3.196	3.045
Uhingen	3.881	3.877	3.860	3.966	4.116
Wäschenbeuren	224	275	310	368	413
Wangen	672	710	789	861	852
Zell (A)	743	768	748	879	1.116
Mittelbereich Göppingen	**60.487**	**61.564**	**64.674**	**70.593**	**71.868**
Bad Ditzenbach	720	746	817	998	1.094
Bad Überkingen	1.173	1.126	1.207	1.688	1.576
Böhmenkirch	1.562	1.867	2.700	2.640	1.230
Deggingen	996	958	927	967	901
Drackenstein	30	41	44	47	110
Geislingen (St)	8.639	8.527	8.326	8.700	9.040
Gruibingen	372	349	389	434	459
Hohenstadt	20	21	25	27	25
Kuchen	586	525	670	794	910
Mühlhausen im Täle	261	508	767	875	676
Wiesensteig	611	602	509	523	453
Mittelbereich Geislingen (St)	**14.970**	**15.270**	**16.381**	**17.693**	**16.474**
Landkreis Göppingen	**75.457**	**76.834**	**81.055**	**88.286**	**88.342**

(Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Statistisches Landesamt Baden-Württemberg; Stichtag ist der 30.06. des jeweiligen Jahres)

Schülerzahlen in den Kommunen des Landkreises Göppingen
(Schuljahr 2020/2021)

Kommune	Grund-schule	Haupt- u. Werkreal-schule	Real-schule	Gemein-schafts-schulen	Gymna-sium	Sonstige Schule(n)	Summe allge-meinbilde nde Schulen	berufliche Schule
Adelberg	72	0	0	0	0	0	72	0
Aichelberg	0	0	0	0	0	0	0	0
Albershausen	142	0	0	301	0	0	443	0
Bad Boll	148	0	0	322	0	148	618	0
Birenbach	80	0	0	0	0	0	80	0
Börtlingen	63	0	0	0	0	0	63	0
Donzdorf	342	0	0	267	592	130	1.331	0
Dürnau	144	0	0	0	0	0	144	0
Ebersbach (F)	526	0	317	0	489	39	1.371	0
Eislingen (F)	764	166	566	230	654	45	2.425	0
Eschenbach	63	0	0	0	0	0	63	0
Gammelshausen	0	0	0	0	0	0	0	0
Gingen (F)	141	0	0	0	0	0	141	0
Göppingen	1.997	216	1.531	300	2.861	963	7.868	4.518
Hattenhofen	101	0	0	0	0	0	101	0
Heiningen	167	0	0	0	0	0	167	0
Lauterstein	75	0	0	0	0	0	75	0
Ottenbach	91	0	0	0	0	0	91	0
Rechberghausen	196	164	434	0	0	0	794	0
Salach	283	0	0	181	0	0	464	0
Schlat	53	0	0	0	0	0	53	0
Schlierbach	144	0	0	0	0	0	144	0
Süßen	368	0	477	291	0	53	1.189	0
Uhingen	482	0	581	230	0	31	1.324	0
Wäschenbeuren	146	0	0	0	0	0	146	0
Wangen	109	0	0	0	0	0	109	0
Zell (A)	129	0	0	0	0	0	129	0
Mittelbereich Göppingen	**6.826**	**546**	**3.906**	**2.122**	**4.596**	**1.409**	**19.405**	**4.518**
Bad Ditzenbach	153	0	0	0	0	0	153	0
Bad Überkingen	119	0	0	0	0	0	119	1.457
Böhmenkirch	207	0	0	0	0	0	207	0
Deggingen	170	0	339	0	0	42	551	0
Drackenstein	0	0	0	0	0	0	0	0
Geislingen (St)	1.057	389	925	258	1.330	268	4.227	2.443
Gruibingen	73	0	0	0	0	0	73	0
Hohenstadt	0	0	0	0	0	0	0	0
Kuchen	154	0	0	0	0	0	154	0
Mühlhausen im Täle	37	0	0	0	0	0	37	0
Wiesensteig	58	0	0	0	0	0	58	0
Mittelbereich Geislingen (St)	**2.028**	**389**	**1.264**	**258**	**1.330**	**310**	**5.579**	**3.900**
Landkreis Göppingen	**8.854**	**935**	**5.170**	**2.380**	**5.926**	**1.719**	**24.984**	**8.418**

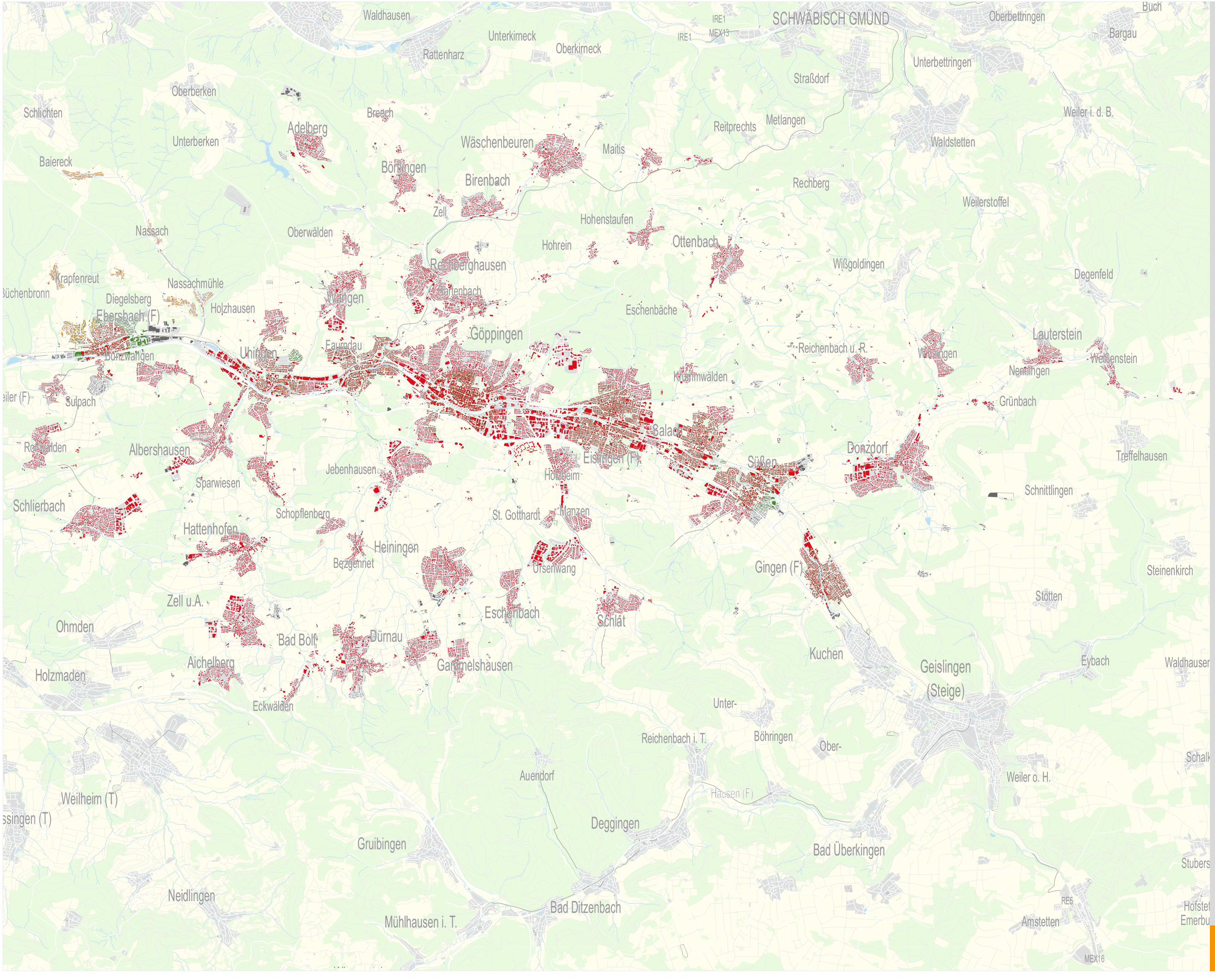
(Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Statistisches Landesamt Baden-Württemberg; Stichtag ist der 30.06. des jeweiligen Jahres)

P+R-Stationen im Landkreis Göppingen

Ort	Name der Station	Gebühren	Stellplatzangebot	Belegungsgrad
Stationen an Regionalbahnlinien (RE5, MEX16)				
Ebersbach/Fils	Bahnhofstraße	nein	28	100%
	Wilhelmstraße Ost	nein	31	100%
	Wilhelmstraße West	nein	59	93%
Eislingen/Fils	Filsstraße	nein	24	100%
	Mühlbachstraße	nein	99	80%
(Göppingen-)Faurndau	Faurndau	nein	18	100%
Geislingen/Steige	Bahnhofstraße	ja	50	100%
	Katzenloch	ja	48	80%
Göppingen	Davidstraße	ja	55	45%
Kuchen	Kuchen	nein	15	5%
Süßen	Süßen	zeitweise (Mo-Sa)	110	75%
Uhingen	Alte Holzhäuser Straße	nein	15	93%
	Bahnhofstraße Ost	nein	125	97%
	Bahnhofstraße West	nein	9	100%
Summe R-Linien			**686**	
Summe Landkreis			**686**	

B+R-Stationen im Landkreis Göppingen*

Station	Stellplatzangebot		Belegungsgrad	Boxen
	gesamt	davon überdacht		
Stationen an Regionalbahnlinien (RE5, MEX16)				
Ebersbach/Fils	23	23	20%	0
Eislingen/Fils	86	86	25%	10
(Göppingen-)Faurndau	19	19	35%	0
Geislingen	18	18	100%	0
Gingen/Fils	88	0	10%	0
Göppingen	236	202	50%	72
Kuchen	88	0	25%	0
Salach	12	0	20%	5
Süßen	78	56	10%	17
Uhingen	25	25	65%	0
Summe Regionalbahnlinien	**673**	**429**		**104**
Summe Landkreis	**673**	**429**		**104**



Nahverkehrsplan Landkreis Göppingen

Einzugsbereiche der Haltestellen im Mittelbereich Göppingen

Schienenhaltestellen:

1000 m

Bushaltestellen:

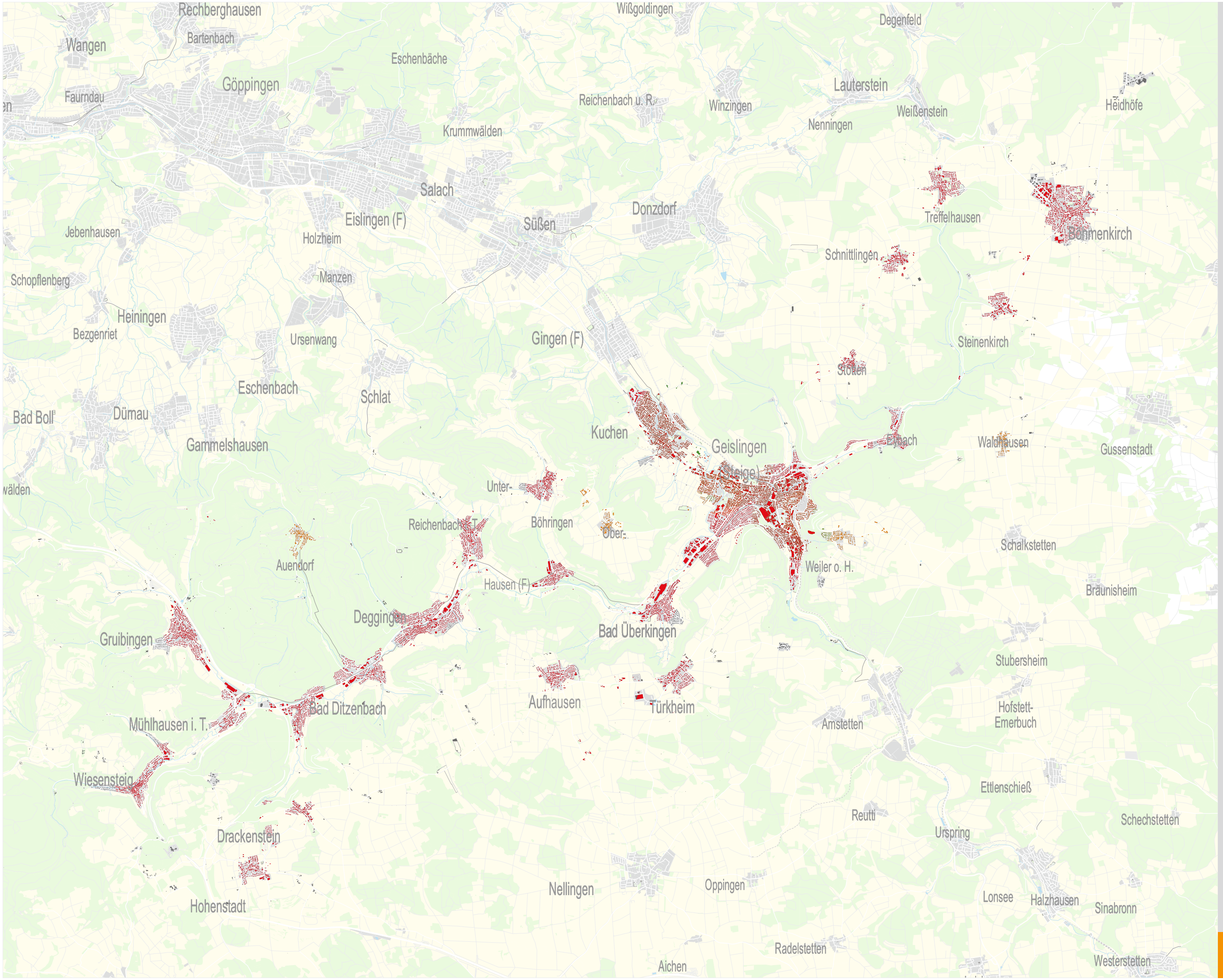
500 m

Ruftaxihaltestellen:

500 m

Es sind nur Haltestellen mit mindestens 11 Abfahrten pro Tag (Mo. bis Fr.) dargestellt.

© August 2022



Nahverkehrsplan Landkreis Göppingen

Einzugsbereiche der Haltestellen im Mittelbereich Geislingen (Steige)

Schienenhaltestellen:

1000 m

Bushaltestellen:

500 m

Ruftaxihaltestellen:

500 m

Es sind nur Haltestellen mit mindestens 11 Abfahrten pro Tag (Mo. bis Fr.) dargestellt.

© August 2022

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Adelberg	Adelberg	Abzw. beim Kloster	*3*	Rtg Göppingen			x	x		x			A-2	2020 wurde der Antrag für die Aufnahme ins Förderprogramm gestellt.
Adelberg	Adelberg	Abzw. beim Kloster	*4*	Rtg Schorndorf			x	x		x			A-2	2020 wurde der Antrag für die Aufnahme ins Förderprogramm gestellt.
Adelberg	Adelberg	Volksbank	*3*	Rtg Göppingen			x	x		x				nur bedingt stufenloser Zugang, Fahrplan und Aushänge sind nicht barrierefrei
Adelberg	Adelberg	Volksbank	*4*	Rtg Schorndorf			x	x		x			A-2	2020 wurde der Antrag für die Aufnahme ins Förderprogramm gestellt.

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Adelberg	Adelberg	Zachersmühle	*3*	Rtg Göppingen			x			x			A-3	*Die Zuständigkeit liegt beim Regierungs-präsidium Stuttgart – Außenstelle GP.* kein Umbau bis 2022, geringe Priorität durch Lage außerhalb d. geschlossenen Ortschaft
Adelberg	Adelberg	Zachersmühle	*4*	Rtg Schorndorf			x			x			A-3	*Die Zuständigkeit liegt beim Regierungs-präsidium Stuttgart – Außenstelle GP.* kein Umbau bis 2022, geringe Priorität durch Lage außerhalb d. geschlossenen Ortschaft

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Aichelberg	Aichelberg (GP)	Bürgerhaus	*H1*	H1			x	x		x			A-1, A-2	
Aichelberg	Aichelberg (GP)	Kreuzung	*H1*	H1 Rtg Weilheim			x	x		x			A-1, A-2	
Aichelberg	Aichelberg (GP)	Kreuzung	*R1*	R1 Rtg Göppingen			x	x		x			A-1, A-2	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Albershausen	Albershausen	Am Brünnele	*H1*	H1				x	x				A-2	Der Umbau ist abhängig von der Sanierung d. Kreisstraße.
Albershausen	Albershausen	Bünzwanger Str.	*H1*	H1				x	x				A-2	Umsetzung geplant mit Baugebiet Höfelbett
Albershausen	Albershausen	Finkenweg	*H1*	Rtg Albershausen, Lenaustr.					x					2021
Albershausen	Albershausen	Finkenweg	*R1*	Rtg Göppingen						x				2022
Albershausen	Albershausen	Frühlingstraße	*H1*	H1				x			x		A-1, A-2	
Albershausen	Albershausen	Gemeindeländerweg	*H1*	Rtg Albershausen, Lenaustr.							x		A-1, A-2	
Albershausen	Albershausen	Gemeindeländerweg	*R1*	R1 Rtg Göppingen				x			x		A-1, A-2	
Albershausen	Albershausen	Im Morgen	*H1*	Rtg Albershausen, Lenaustr.						x			A2	mittelfristig mit Straßensanierung
Albershausen	Albershausen	Im Morgen	*R1*	R1 Rtg Göppingen						x			A2	mittelfristig mit Straßensanierung
Albershausen	Albershausen	Industriegebiet	*H1*	H1 Linie 2 Rtg Kirchheim				x				x		
Albershausen	Albershausen	Industriegebiet	*H2*	H2 Linie 178				x				x		
Albershausen	Albershausen	Industriegebiet	*R1*	R1 Linie 2, Rtg Albershausen								x		
Albershausen	Albershausen	Lenaustraße	*H1*	H1				x		x			A2	mittelfristig mit Straßensanierung

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Albershausen	Albershausen	Ortsmitte	*3*	R1 Rtg. Göppingen			x	x				x	B-1b	
Albershausen	Albershausen	Ortsmitte	*4*	H1 Rtg. Kirchheim			x	x				x	B-1b	
Albershausen	Albershausen	Schule	*H1*	H1				x				x	A-3	
Albershausen	Albershausen	Staufenstraße	*3*	R1 Rtg. Göppingen			x	x		x			A-2	mittelfristig mit Straßensanierung
Albershausen	Albershausen	Staufenstraße	*4*	H1 Rtg. Kirchheim				x		x			A-2	mittelfristig mit Straßensanierung
Albershausen	Albershausen	Waldeckstraße	*3*	R1 Rtg Göppingen			x	x		x			A-2	mittelfristig mit Straßensanierung
Albershausen	Albershausen	Waldeckstraße	*4*	H1 Rtg Schlierbach				x		x			A-2	mittelfristig mit Straßensanierung

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Bad Boll	Bad Boll	Bahnhofsallee	*H1*	H1 Rtg. Zell	x		x	x	x				A-4	Aufnahme ins Landesprogramm LGVFG (ÖPNV) ist angemeldet, Umsetzung nach Zuschussbewilligung
Bad Boll	Bad Boll	Eichhalde	*R1*	R1 Rtg. Göppingen			x	x	x				A-1	Aufnahme ins Landesprogramm LGVFG (ÖPNV) ist erfolgt, Umsetzung nach Zuschussbewilligung
Bad Boll	Bad Boll	Gruibinger Straße	*R1*	R1 Rtg. Göppingen	x	x		x				x	B-1b, B-1c	Aufnahme ins Landesprogramm LGVFG (ÖPNV) ist erfolgt, Umsetzung nach Zuschussbewilligung
Bad Boll	Bad Boll	Ortsmitte	*H1*	H1 Rtg. Zell			x	x	x				A-1	Aufnahme ins Landesprogramm LGVFG (ÖPNV) ist erfolgt, Umsetzung nach Zuschussbewilligung

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Bad Boll	Bad Boll	Ortsmitte	*R1*	R1 Rtg. Göppingen			x	x	x				A-1	Aufnahme ins Landesprogramm LGVFG (ÖPNV) ist erfolgt, Umsetzung nach Zuschussbewilligung
Bad Boll	Bad Boll	Sehningen	*R1*	R1 Rtg. Göppingen	x		x	x	x				A-1	Aufnahme ins Landesprogramm LGVFG (ÖPNV) ist erfolgt, Umsetzung nach Zuschussbewilligung
Bad Boll	Bad Boll	Sehningen	*R1*	R1 Rtg. Göppingen			x	x				x	A-3	nur saisonal Radwanderbus
Bad Boll	Bad Boll	Bahnhofsallee	*R1*	R1 Rtg. Göppingen	x		x	x	x				A-4	Aufnahme ins Landesprogramm LGVFG (ÖPNV) ist angemeldet, Umsetzung nach Zuschussbewilligung
Bad Boll	Bad Boll	Dürnauer Str.	*H1*	H1				x				x	B-1a, B-1c, B-1d	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Bad Boll	Bad Boll	Eichhalde	*H1*	H1 Rtg. Zell				x	x				A-1	Aufnahme ins Landesprogramm LGVFG (ÖPNV) ist erfolgt, Umsetzung nach Zuschussbewilligung
Bad Boll	Bad Boll	Ev.Akad./Reha-Klinik	*H1*	H1			x	x	x				A-1	Aufnahme ins Landesprogramm LGVFG (ÖPNV) ist erfolgt, Umsetzung nach Zuschussbewilligung
Bad Boll	Bad Boll	Gemeinschaftsschule	*H1*	H1			x	x				x	A-3	
Bad Boll	Bad Boll	Gruibinger Straße	*H1*	H1 Rtg. Zell			x	x	x				A-1	Aufnahme ins Landesprogramm LGVFG (ÖPNV) ist erfolgt, Umsetzung nach Zuschussbewilligung
Bad Boll	Bad Boll	Im Steigle	*H1*	H1				x	x				A-1	Aufnahme ins Landesprogramm LGVFG (ÖPNV) ist erfolgt, Umsetzung nach Zuschussbewilligung
Bad Boll	Bad Boll	Kirchplatz	*R1*	R1	x	x	x	x						

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Bad Boll	Bad Boll	Sehningen	*H1*	H1 Rtg. Zell				x	x				A-1	Aufnahme ins Landesprogramm LGVFG (ÖPNV) ist erfolgt, Umsetzung nach Zuschussbewilligung
Bad Boll	Eckwälden	Dorfstraße/WALA	*3*	H1	x	x	x	x						
Bad Boll	Eckwälden	Ortseingang	*H1*	H1			x	x	x				A-1	Aufnahme ins Landesprogramm LGVFG (ÖPNV) ist erfolgt, Umsetzung nach Zuschussbewilligung

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Bad Ditzenbach	Auendorf	Ditzenbacher Straße	*H1*	H1 Rtg Gammelshausen			x	x		x			A-2	
Bad Ditzenbach	Auendorf	Ditzenbacher Straße	*R1*	R1 Rtg Bad Ditzenbach			x			x			A-2	
Bad Ditzenbach	Auendorf	Fuchsecksattel	*H1*	H1 Rtg Gammelshausen					x				A-3	*Die Zuständigkeit liegt beim gemeinsamen Straßenbauamt der Landkreise Göppingen und Esslingen.*
Bad Ditzenbach	Auendorf	Fuchsecksattel	*R1*	R1 Rtg Bad Ditzenbach					x				A-3	*Die Zuständigkeit liegt beim gemeinsamen Straßenbauamt der Landkreise Göppingen und Esslingen.*
Bad Ditzenbach	Auendorf	Volksbank	*H1*	H1 Rtg Gammelshausen			x	x		x			A-2	
Bad Ditzenbach	Auendorf	Volksbank	*R1*	R1 Rtg Bad Ditzenbach			x	x		x			A-2	
Bad Ditzenbach	Bad Ditzenbach	Grundschule	*H1*	H1 Rtg Gosbach			x	x		x			A-2	
Bad Ditzenbach	Bad Ditzenbach	Grundschule	*R1*	R1 Deggingen				x		x			A-2	
Bad Ditzenbach	Bad Ditzenbach	Kurklinik	*H1*	H1 Rtg Gosbach			x	x		x			A-2	Der Umbau erfolgt mit der Sanierung der B466 durch das RP Stuttgart; Oktober 2021 bis April 2022

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Bad Ditzenbach	Bad Ditzenbach	Kurklinik	*R1*	R1 Rtg Deggingen			x	x		x			A-2	Der Umbau erfolgt mit der Sanierung der B466 durch das RP Stuttgart; Oktober 2021 bis April 2022
Bad Ditzenbach	Bad Ditzenbach	Vinzenz Therme	*1*	H1 Rtg Gosbach			x	x		x			A-2	Der Umbau erfolgt mit der Sanierung der B466 durch das RP Stuttgart; Oktober 2021 bis April 2022
Bad Ditzenbach	Bad Ditzenbach	Vinzenz Therme	*2*	R1 Rtg Deggingen			x	x		x			A-2	Der Umbau erfolgt mit der Sanierung der B466 durch das RP Stuttgart; Oktober 2021 bis April 2022
Bad Ditzenbach	Bad Ditzenbach	Vinzenz Therme	*3*	R1 Rtg Auendorf				x		x			A-2	
Bad Ditzenbach	Gosbach	Abzw. Drackenstein	*H1*	H1 Rtg Drackenstein			x	x		x			A-2	
Bad Ditzenbach	Gosbach	Abzw. Drackenstein	*R1*	R1 Rtg Deggingen			x	x		x			A-2	
Bad Ditzenbach	Gosbach	Einkaufszentrum	*H1*	H1 Rtg Drackenstein				x		x			A-2	
Bad Ditzenbach	Gosbach	Einkaufszentrum	*R1*	R1 Rtg Deggingen			x	x		x			A-2	
Bad Ditzenbach	Gosbach	Gasthaus Lamm	*H1*	H1 Rtg Drackenstein			x	x		x			A-2	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Bad Ditzenbach	Gosbach	Gasthaus Lamm	*R1*	R1 Rtg Deggingen			x	x		x			A-2	
Bad Ditzenbach	Gosbach	Hirsch	*2*	H1 Rtg Drackenstein			x	x		x			A-2	
Bad Ditzenbach	Gosbach	Hirsch	*R1*	R1 Rtg Deggingen			x	x		x			A-2	
Bad Ditzenbach	Gosbach	Wiesensteiger Str.	*H1*	H1 Rtg Drackenstein						x			A-2	
Bad Ditzenbach	Gosbach	Wiesensteiger Str.	*R1*	R1 Rtg Deggingen				x		x			A-2	
Bad Ditzenbach	Göserhof	Göserhof	*H1*	H1						x			A-3	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Bad Überkingen	Bad Überkingen	Autalhalle	*H1*	H1 Rtg Deggingen			x	x		x				
Bad Überkingen	Bad Überkingen	Autalhalle	*R1*	R1 Rtg Geislingen			x	x		x				
Bad Überkingen	Bad Überkingen	Bad	*H1*	H1 Rtg Deggingen			x	x				x	B-1c	
Bad Überkingen	Bad Überkingen	Bad	*R1*	R1 Rtg Geislingen			x	x				x	B-1a, B-1b	
Bad Überkingen	Bad Überkingen	Im Grund	*H1*	H1 Rtg Deggingen			x	x		x				
Bad Überkingen	Bad Überkingen	Im Grund	*R1*	R1 Rtg Geislingen			x	x		x				
Bad Überkingen	Hausen (F)	B 466	*H1*	H1 Rtg Deggingen	x	x	x	x						
Bad Überkingen	Hausen (F)	B 466	*R1*	R1 Rtg Geislingen	x	x	x	x						
Bad Überkingen	Hausen (F)	Hirsch	*H1*	H1 Rtg Deggingen			x	x	x					
Bad Überkingen	Hausen (F)	Hirsch	*R1*	R1 Rtg Geislingen			x	x	x					
Bad Überkingen	Hausen (F)	Siedlung	*H1*	H1 Rtg Deggingen	x	x	x	x						
Bad Überkingen	Hausen (F)	Siedlung	*R1*	R1 Rtg Geislingen	x	x	x	x						

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Bad Überkingen	Ober-böhringen	Michelsberg	*H1*	H1			x	x				x	A-3, B-1a, B-1b	
Bad Überkingen	Ober-böhringen	Oberböhringen	*H1*	H1			x	x		x				
Bad Überkingen	Ober-böhringen	Oberböhringen	*R1*	R1 Rtg Geislingen			x	x		x				
Bad Überkingen	Unter-böhringen	Unterböhringen	*H1*	H1	x		x	x			x		A-4	
Bad Überkingen	Unter-böhringen	Unterböhringen	*R1*	R1 Rtg Geislingen	x		x	x			x		A-4	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Birenbach	Birenbach	Brückenstraße	*H1*	H1							x		A-1	Die von der Gemeinde einsetzbaren Finanzmittel reichen für den fristgerechten Umbau über Jahre hinaus nicht aus. Ein Umbau ist erst nach dem Abbau des vorliegenden Sanierungsstau in der Gemeinde und somit nicht vor 2026 möglich.
Birenbach	Birenbach	Brückenstraße/ Schurwaldweg	*H1*	H1								x	B-1b, B-1c	
Birenbach	Birenbach	Geißberg	*H1*	H1								x	A-1, A-3	Die von der Gemeinde einsetzbaren Finanzmittel reichen für den fristgerechten Umbau über Jahre hinaus nicht aus. Es handelt sich ausschließlich um Schulbusverkehr.
Birenbach	Birenbach	Lorcher Straße	*H1*	Rtg Wäschenbeuren	x	x	x	x						
Birenbach	Birenbach	Lorcher Straße	*R1*	Rtg Rechberghausen	x	x	x	x						

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Birenbach	Birenbach	Rathaus	*H1*	H1								x	B-1c	
Böhmenkirch	Böhmenkirch	Albsporthalle	*H1*	Rtg Böhmenkirch				x		x			A-2	Geplant im Rahmen der Sanierung des Fahrbahn-belags im Jahr 2022
Böhmenkirch	Böhmenkirch	Albsporthalle	*R1*	Rtg Lauterstein			x	x		x			A-2	Geplant im Rahmen der Sanierung des Fahrbahn-belags im Jahr 2022
Böhmenkirch	Böhmenkirch	Friedhof	*H1*									x	B-1a	
Böhmenkirch	Böhmenkirch	Kirchstraße	*H1*	Rtg Böhmenkirch			x	x				x	B-1a	
Böhmenkirch	Böhmenkirch	Kirchstraße	*R1*	Rtg Steinenkirch/ Geislingen			x	x				x	B-1a	
Böhmenkirch	Böhmenkirch	Lindenhof	*H1*	Rtg Böhmenkirch					x				A-3	*Die Zuständigkeit liegt beim Regierungs-präsidium Stuttgart – Außenstelle GP.*
Böhmenkirch	Böhmenkirch	Lindenhof	*R1*	Rtg Steinenkirch/ Geislingen					x				A-3	*Die Zuständigkeit liegt beim Regierungs-präsidium Stuttgart – Außenstelle GP.*
Böhmenkirch	Böhmenkirch	Post	*H1*	Rtg Söhnstetten			x	x				x	B-1a	
Böhmenkirch	Böhmenkirch	Post	*R1*	Rtg Lauterstein/ Geislingen			x	x				x	B-1a	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Böhmenkirch	Böhmenkirch	Rathaus	*H1*	Rtg Söhnstetten			x	x		x			A-2	Geplant im Rahmen der Sanierung des Fahrbahn-belags im Jahr 2022
Böhmenkirch	Böhmenkirch	Rathaus	*R1*	Rtg Lauterstein/ Geislingen			x	x		x			A-2	Geplant im Rahmen der Sanierung des Fahrbahn-belags im Jahr 2022
Böhmenkirch	Heidhöfe	Heidhöfe Schafhaus	*H1*				x	x				x	B-1b, B-1d	
Böhmenkirch	Schnittlingen	Hirsch	*H1*	Rtg Böhmenkirch				x				x	B-1a	
Böhmenkirch	Schnittlingen	Hirsch	*R1*	Rtg Geislingen				x				x	B-1a	
Böhmenkirch	Schnittlingen	Siedlung	*H1*	Rtg Böhmenkirch				x	x				A-2	Umbau erfolgt im Rahmen der nächsten Straßenerneuerung
Böhmenkirch	Schnittlingen	Siedlung	*R1*	Rtg Geislingen				x	x				A-2	Umbau erfolgt im Rahmen der nächsten Straßenerneuerung
Böhmenkirch	Schnittlingen	Wetterwarte	*H1*	Rtg Böhmenkirch			x	x	x				A-3	*Die Zuständigkeit liegt beim gemeinsamen Straßenbauamt der Landkreise Göppingen und Esslingen.*

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Böhmenkirch	Schnittlingen	Wetterwarte	*R1*	Rtg Geislingen			x	x	x				A-3	*Die Zuständigkeit liegt beim gemeinsamen Straßenbauamt der Landkreise Göppingen und Esslingen.*
Böhmenkirch	Steinenkirch	Steinenkirch	*H1*	Rtg Böhmenkirch			x	x				x	B-1a	
Böhmenkirch	Steinenkirch	Steinenkirch	*R1*	Rtg Geislingen			x	x				x	B-1a	
Böhmenkirch	Treffelhausen	Lamm	*R1*				x	x				x	B-1a	Busbucht am Kreisverkehr
Böhmenkirch	Treffelhausen	Skilift	*H1*	Rtg Böhmenkich					x				B-1a	*Die Zuständigkeit liegt beim gemeinsamen Straßenbauamt der Landkreise Göppingen und Esslingen.*
Böhmenkirch	Treffelhausen	Skilift	*R1*	Rtg Geislingen					x				B-1a	*Die Zuständigkeit liegt beim gemeinsamen Straßenbauamt der Landkreise Göppingen und Esslingen.*
Böhmenkirch	Treffelhausen	Sonne	*H1*	Rtg Böhmenkich			x	x	x				B-1b	
Böhmenkirch	Treffelhausen	Sonne	*R1*	Rtg Geislingen				x	x				B-1c, B-1d	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Börtlingen	Börtlingen	Friedhof	*H1*	H1 Rtg Breech		x	x	x	x				A-4	Barrierefrei ausgebaut im Zuge der Sanierung Ortsdurchfahrt 2019. *[Anm.: Bodenindikatoren sind vorhanden, diese entsprechen jedoch nicht den VVS-Empfehlungen]*
Börtlingen	Börtlingen	Friedhof	*R1*	R1 Rtg Göppingen		x	x	x	x				A-4	Barrierefrei ausgebaut im Zuge der Sanierung Ortsdurchfahrt 2019. *[Anm.: Bodenindikatoren sind vorhanden, diese entsprechen jedoch nicht den VVS-Empfehlungen]*
Börtlingen	Börtlingen	Industriegebiet	*H1*	H1 Rtg Breech					x					*Die Zuständigkeit liegt beim gemeinsamen Straßenbauamt der Landkreise Göppingen und Esslingen.*
Börtlingen	Börtlingen	Industriegebiet	*R1*	R1 Rtg Göppingen					x					*Die Zuständigkeit liegt beim gemeinsamen Straßenbauamt der Landkreise Göppingen und Esslingen.*
Börtlingen	Börtlingen	Kreissparkasse	*H1*	H1 Rtg Breech			x	x				x	B-1a	
Börtlingen	Börtlingen	Kreissparkasse	*R1*	R1 Rtg Göppingen			x	x				x	B-1a	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Börtlingen	Börtlingen	Löwen	*R1*					x				x	B-1a, B-1b	
Börtlingen	Börtlingen	Untere Bruck	*H1*	H1 Rtg Breech				x		x			A-2	Der Umbau erfolgt 2022 bis 2023 im Rahmen von Sanierungen des Landkreises.
Börtlingen	Börtlingen	Untere Bruck	*R1*	R1 Rtg Göppingen				x		x			A-2	Der Umbau erfolgt 2022 bis 2023 im Rahmen von Sanierungen des Landkreises.
Börtlingen	Breech	Kreuzung Rattenharz	*H1*	H1 Rtg Wendeplatte								x	B-1a, B-1b	
Börtlingen	Breech	Kreuzung Rattenharz	*R1*	R1 Rtg Göppingen								x	B-1a, B-1b	
Börtlingen	Breech	Wendeplatte	*H1*						x					*Die Zuständigkeit liegt beim gemeinsamen Straßenbauamt der Landkreise Göppingen und Esslingen.*
Börtlingen	Zell (Börtlingen)	Rechberghäuser Str.	*H1*	H1 Rtg Börtlingen						x			A-2	Die Halteposition soll im Rahmen von Straßensanierungs-maßnahmen in den nächsten 5 Jahren umgebaut werden.

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Börtlingen	Zell (Börtlingen)	Rechberghäuser Str.	*R1*	R1 Rtg Göppingen						x			A-2	Die Halteposition soll im Rahmen von Straßensanierungs-maßnahmen in den nächsten 5 Jahren umgebaut werden.

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Deggingen	Deggingen	Ave Maria	*H1*	H1 Rtg Wiesensteig						x			A-2	
Deggingen	Deggingen	Ave Maria	*R1*	R1 Rtg Geislingen						x			A-2	
Deggingen	Deggingen	Birkhof	*H1*						x				A-2	Es entstehen im Rahmen der Erschließung des Baugebiets "Birkhof" zwei neue Bushaltestellen am neu zu schaffenden Kreisverkehr an der B 466. Diese werden nach den aktuellen Richtlinien zur Barrierefreiheit erstellt.
Deggingen	Deggingen	Birkhof	*R1*						x				A-2	Es entstehen im Rahmen der Erschließung des Baugebiets "Birkhof" zwei neue Bushaltestellen am neu zu schaffenden Kreisverkehr an der B 466. Diese werden nach den aktuellen Richtlinien zur Barrierefreiheit erstellt.
Deggingen	Deggingen	Friedhof	*H1*	H1 Rtg Wiesensteig	x		x	x		x			A-4	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Deggingen	Deggingen	Friedhof	*R1*	R1 Rtg Geislingen						x			A-1	
Deggingen	Deggingen	Jahnstraße	*H1*	H1 Rtg Wiesensteig								x	B-2	
Deggingen	Deggingen	Jahnstraße	*R1*	R1 Rtg Geislingen								x	B-2	
Deggingen	Reichenbach (im Täle)	Abzw. B 466	*H1*	H1 Rtg Wiesensteig				x		x			A-1	
Deggingen	Reichenbach (im Täle)	Abzw. B 466	*R1*	R1 Rtg Geislingen				x		x			A-1	
Deggingen	Reichenbach (im Täle)	Rathaus	H1	Rtg Geislingen u. Wiesensteig						x			A-1	
Deggingen	Reichenbach (im Täle)	Turnhalle	H1	Rtg Geislingen u. Wiesensteig						x			A-1	
Deggingen	Reichenbach (im Täle)	Turnhalle	R1									x	A-3	nur Ausstieg

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Donzdorf	Donzdorf	Abz. Winzingen	*H1*	Rtg Lauterstein				x				x	A3	
Donzdorf	Donzdorf	Abz. Winzingen	*R1*	Rtg Süßen				x				x	A3	
Donzdorf	Donzdorf	Abzw. Reichenbach	*H1*	Rtg Lauterstein				x			x		A1, A2	
Donzdorf	Donzdorf	Abzw. Reichenbach	*R1*	Rtg Süßen				x			x		A1, A2	
Donzdorf	Donzdorf	Adolf-Kolping-Str.	*H1*	Rtg Lauterstein				x			x		A1, A2	
Donzdorf	Donzdorf	Adolf-Kolping-Str.	*R1*	Rtg Süßen				x			x		A1, A2	
Donzdorf	Donzdorf	Bahnhof	*H1*	Rtg Lauterstein				x		x			A2	Förderantrag wird gestellt
Donzdorf	Donzdorf	Bahnhof	*R1*	Rtg Süßen				x		x			A2	Förderantrag wird gestellt
Donzdorf	Donzdorf	Hagenbuch	*H1*	Rtg Lauterstein				x				x	A3	
Donzdorf	Donzdorf	Hagenbuch	*R1*	Rtg Süßen				x				x	A3	
Donzdorf	Donzdorf	Lautergarten	*H1*	Rtg Lauterstein				x		x			A2	Förderantrag wird gestellt
Donzdorf	Donzdorf	Lautergarten	*R1*	Rtg Süßen				x		x			A2	Förderantrag wird gestellt
Donzdorf	Donzdorf	Marrenstraße	*H1*	Rtg Lauterstein				x		x			A1, A2	
Donzdorf	Donzdorf	Marrenstraße	*R1*	Rtg Süßen				x		x			A1, A2	
Donzdorf	Donzdorf	Schulzentrum	*H1*					x				x	A3	
Donzdorf	Donzdorf	Stadthalle	*H1*	Rtg Lauterstein				x			x		A1, A2	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Donzdorf	Donzdorf	Stadthalle	*R1*	Rtg Süßen				x			x		A1, A2	
Donzdorf	Donzdorf	Steingartenschule	*H1*					x		x			A2	Förderantrag wird gestellt
Donzdorf	Donzdorf	Sudetenstraße	*H1*	Rtg Lauterstein				x		x			A1, A2	
Donzdorf	Donzdorf	Sudetenstraße	*R1*	Rtg Süßen				x		x			A1, A2	
Donzdorf	Grünbach (Württ)	Grünbach	*H1*	Rtg Lauterstein				x				x	A3	
Donzdorf	Grünbach (Württ)	Grünbach	*R1*	Rtg Donzdorf				x				x	A3	
Donzdorf	Reichenbach (u. R.)	Rathaus	*H1*					x		x			A2	Förderantrag wird gestellt
Donzdorf	Winzingen	Rathaus	*H1*	Rtg Lauterstein				x		x			A1, A2	
Donzdorf	Winzingen	Rathaus	*R1*	Rtg Süßen				x		x			A1, A2	
Donzdorf	Winzingen	Rauhwiesenstraße	*H1*	Rtg Lauterstein				x		x			A1, A2	
Donzdorf	Winzingen	Rauhwiesenstraße	*R1*	Rtg Süßen				x		x			A1, A2	
Donzdorf	Winzingen	Sportplatz	*H1*	Rtg Lauterstein				x		x			A1, A2	
Donzdorf	Winzingen	Sportplatz	*R1*	Rtg Süßen				x		x			A1, A2	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Drackenstein	Ober-drackenstein	Rathaus	*H1*	H1 Rtg Hohenstadt			x	x				x	B-1c	
Drackenstein	Ober-drackenstein	Rathaus	*R1*	R1 Deggingen			x	x				x	B-1c	
Drackenstein	Unter-drackenstein	Kirche	*H1*	H1 Hohenstadt			x	x				x	B-1a	
Drackenstein	Unter-drackenstein	Kirche	*R1*	R1 Deggingen	x		x	x	x				A-4	Bushaltestelle wurde 2019 ausgebaut.

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Dürnau	Dürnau	Abzw. Kornberghalle	*H1*	H1 Rtg Bad Boll			x		x					2020/2021
Dürnau	Dürnau	Abzw. Kornberghalle	*R1*	R1 Rtg Göppingen			x		x					2020/2021
Dürnau	Dürnau	Boller Str.	*H1*	H1 Rtg Bad Boll	x		x	x	x				A-4	
Dürnau	Dürnau	Boller Str.	*R1*	R1 Rtg Göppingen	x		x	x	x				A-4	
Dürnau	Dürnau	Gammelshauser Straße	*H1*						x					
Dürnau	Dürnau	Rathaus	*H1*	H1 Rtg Bad Boll					x					
Dürnau	Dürnau	Rathaus	*R1*	R1 Rtg Göppingen								x	B-1b	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Ebersbach (F)	Büchenbronn (Württ)	Forsthaus	*3*	H1 Rtg Winterbach			x					x	A-3	*Die Zuständigkeit liegt beim gemeinsamen Straßenbauamt der Landkreise Göppingen und Esslingen.*
Ebersbach (F)	Büchenbronn (Württ)	Forsthaus	*4*	R1 Rtg Ebersbach								x	A-3, B-1b	*Die Zuständigkeit liegt beim gemeinsamen Straßenbauamt der Landkreise Göppingen und Esslingen.*
Ebersbach (F)	Büchenbronn (Württ)	Gemeindehaus	*3*	H1 Rtg Winterbach			x	x	x					
Ebersbach (F)	Büchenbronn (Württ)	Gemeindehaus	*4*	R1 Rtg Ebersbach					x					
Ebersbach (F)	Büchenbronn (Württ)	Königseiche	*3*	H1				x				x	A-3	*Die Zuständigkeit liegt beim gemeinsamen Straßenbauamt der Landkreise Göppingen und Esslingen.*
Ebersbach (F)	Büchenbronn (Württ)	Siedlung	*3*	H1 Rtg Winterbach				x		x			B-1c	
Ebersbach (F)	Büchenbronn (Württ)	Siedlung	*4*	R1 Rtg Ebersbach				x		x			A-1	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Ebersbach (F)	Bünzwangen	Feldwiesen	*3*	Rtg Ebersbach				x			x		B-1c	Die Verbreiterung der Wartefläche > 1,50m ist vom priv. Grunderwerb bzw. dem Eingriff in die Kreisstr. abhängig und somit schwierig umzusetzten. Eine Verlegung ist zu prüfen.
Ebersbach (F)	Bünzwangen	Feldwiesen	*4*	Rtg Uhingen			x	x			x		B-1c	Die Verbreiterung der Wartefläche > 1,50m ist vom priv. Grunderwerb bzw. dem Eingriff in die Kreisstr. abhängig und somit schwierig umzusetzten. Eine Verlegung ist zu prüfen.
Ebersbach (F)	Bünzwangen	Pläckertstraße	*3*	Rtg Ebersbach			x	x			x		B-1c	
Ebersbach (F)	Bünzwangen	Pläckertstraße	*4*	Rtg Uhingen			x	x			x		B-1c	
Ebersbach (F)	Bünzwangen	Siedlung	*3*	Rtg Ebersbach				x	x					
Ebersbach (F)	Bünzwangen	Siedlung	*4*	Rtg Uhingen			x	x	x					
Ebersbach (F)	Bünzwangen	Silcherstraße	*4*	Rtg Uhingen				x	x					
Ebersbach (F)	Bünzwangen	Silcherstraße	*3*	Rtg Ebersbach				x	x					

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Ebersbach (F)	Ebersbach (F)	Büchenbronner Str.	*3*	Rtg Büchenbronn			x	x		x			A-2	Der Landkreis plant die Sanierung der Kreisstr. bis zum ausgebauten Bereich am Ortsende ab 2022. In diesem Zuge werden die Bushaltestellen umgebaut.
Ebersbach (F)	Ebersbach (F)	Büchenbronner Str.	*4*	Rtg Ebersbach						x			A-2	Der Landkreis plant die Sanierung der Kreisstr. bis zum ausgebauten Bereich am Ortsende ab 2022. In diesem Zuge werden die Bushaltestellen umgebaut.
Ebersbach (F)	Ebersbach (F)	Bünzw. Str. Haus Filsblick	*H1*	Rtg Ebersbach							x		A-1	Die Haltestelle wird nur vom Stadtbus (Eberbus) auf Bedarf angefahren.
Ebersbach (F)	Ebersbach (F)	Ebersbach (F) Bhf	*3*		x	x	x	x						
Ebersbach (F)	Ebersbach (F)	Filsbrücke	*3*	Rtg Ebersbach Stadtmitte			x	x	x					
Ebersbach (F)	Ebersbach (F)	Filsbrücke	*4*	Rtg Weiler/Sulpach				x	x					
Ebersbach (F)	Ebersbach (F)	Hardtschule	*3*	H1			x	x			x		A-3	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Ebersbach (F)	Ebersbach (F)	Im Hegnach	*3*	Rtg Büchenbronn			x	x		x			A-2	Der Landkreis plant die Sanierung der Kreisstr. bis zum ausgebauten Bereich am Ortsende ab 2022. In diesem Zuge werden die Bushaltestellen umgebaut.
Ebersbach (F)	Ebersbach (F)	Im Hegnach	*4*	Rtg Ebersbach			x	x		x			A-2	Der Landkreis plant die Sanierung der Kreisstr. bis zum ausgebauten Bereich am Ortsende ab 2022. In diesem Zuge werden die Bushaltestellen umgebaut.
Ebersbach (F)	Ebersbach (F)	Leintelstraße	*3*	Rtg Uhingen			x	x			x		B-1c	
Ebersbach (F)	Ebersbach (F)	Leintelstraße	*4*	Rtg Büchenbronn							x		B-1c	
Ebersbach (F)	Ebersbach (F)	Pusteblumenkreisel	*3*	Rtg Ebersbach			x	x	x					
Ebersbach (F)	Ebersbach (F)	Pusteblumenkreisel	*4*	Rtg Uhingen			x		x					
Ebersbach (F)	Ebersbach (F)	Raichberg Schulzentrum	*3*	H1			x	x			x		A-3	
Ebersbach (F)	Ebersbach (F)	Rathaus	*3*	R1			x	x	x					

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Ebersbach (F)	Ebersbach (F)	Stadtbibliothek	*3*	Rtg Büchenbronn			x	x	x				A-2	Der Umbau der Haltestelle wird im 1. Ausbauabschnitt der Kreistr. 2021/2022 realisiert.
Ebersbach (F)	Ebersbach (F)	Stadtbibliothek	*4*	Rtg Ebersbach			x	x	x				A-2	Der Umbau der Haltestelle wird im 1. Ausbauabschnitt der Kreistr. 2021/2022 realisiert.
Ebersbach (F)	Ebersbach (F)	Stadtmitte	*3*	H1 Rtg Uhingen / Ebersbach			x	x				x	A-1, B-1b	
Ebersbach (F)	Krapfenreut (Kr GP)	Krapfenreut	*3*	H1								x	A-1, A-3	
Ebersbach (F)	Roßwälden	Birkhöfe	*3*	Rtg Schlierbach								x	A-2, A-3	*Die Zuständigkeit liegt beim Regierungs-präsidium Stuttgart – Außenstelle Göppingen.* Der Umbau wird bis zur Sanierung der Landesstr. zurückgestellt.

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Ebersbach (F)	Roßwälden	Birkhöfe	*4*	Rtg Ebersbach			x	x				x	A-2, A-3	*Die Zuständigkeit liegt beim Regierungs-präsidium Stuttgart – Außenstelle Göppingen.* Der Umbau wird bis zur Sanierung der Landesstr. zurückgestellt.
Ebersbach (F)	Roßwälden	Dorfstraße	*H1*	Rtg Schlierbach			x	x		x			A-2	Die Haltestelle wird im Zuge der Erschließungs-maßnahme Unterer Morgen 2022/2023 umgebaut.
Ebersbach (F)	Roßwälden	Dorfstraße	*R1*	Rtg Ebersbach						x			A-2	Die Haltestelle wird im Zuge der Erschließungs-maßnahme Unterer Morgen 2022/2023 umgebaut.
Ebersbach (F)	Roßwälden	In den Messenwiesen	*H1*	H1			x	x		x			A-1, A-2	Die Durchführung der Umbaumaßnahme ist mit dem Landkreis abzustimmen.
Ebersbach (F)	Roßwälden	Kindergarten	*R1*	R1			x	x		x			A-1, A-2	Die Durchführung der Umbaumaßnahme ist mit dem Landkreis abzustimmen.
Ebersbach (F)	Roßwälden	Kirche	*R1*	Rtg Ebersbach			x	x	x					

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Ebersbach (F)	Roßwälden	Kirche	*H1*	Rtg Schlierbach			x	x	x					
Ebersbach (F)	Sulpach (Kr Göpp.)	Birkenstraße	*3*	H1			x	x			x		A-3	Die Haltestelle wird nur vom Stadtbus (Eberbus) auf Bedarf angefahren
Ebersbach (F)	Sulpach (Kr Göpp.)	Lindenstraße	*3*	H1			x	x			x		A-3	Die Haltestelle wird nur vom Stadtbus (Eberbus) auf Bedarf angefahren
Ebersbach (F)	Sulpach (Kr Göpp.)	Seeweg	*4*	Rtg Ebersbach				x			x		A-3	Die Haltestelle wird nur vom Stadtbus (Eberbus) auf Bedarf angefahren
Ebersbach (F)	Sulpach (Kr Göpp.)	Seeweg	*3*	Rtg Sulpach				x			x		A-3	Die Haltestelle wird nur vom Stadtbus (Eberbus) auf Bedarf angefahren
Ebersbach (F)	Sulpach (Kr Göpp.)	Teichweg	*3*	H1				x			x		A-3	Die Haltestelle wird nur vom Stadtbus (Eberbus) auf Bedarf angefahren
Ebersbach (F)	Sulpach (Kr Göpp.)	Weidenhalde	*H1*	H1			x	x			x		A-3	Die Haltestelle wird nur vom Stadtbus (Eberbus) auf Bedarf angefahren
Ebersbach (F)	Weiler (F)	Dreieck	*H1*	Rtg Roßwälden				x		x			B-1d	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Ebersbach (F)	Weiler (F)	Dreieck	*R1*	Rtg Ebersbach				x		x			B-1c, B-1d	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Bahnhof	*H1*	Rtg Eislingen Nord/Salach				x			x		A-2	Hochbord: 15cm
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Bahnhof	*R1*	Rtg Eislingen Süd/Göppingen				x			x		A-2	Hochbord: 16cm
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Beundstraße	*H1*	Rtg Eislingen Nord/Salach			x	x			x		A-2, B-1a	Der Umbau erfolgt im Zuge des Baugebiets Beund.
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Beundstraße	*R1*	Rtg Eislingen Süd/Göppingen			x	x		x			A-2, B-1a	Der Umbau erfolgt im Zuge des Baugebiets Beund.
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Danziger Straße	*H1*	Rtg Eislingen Vogelgarten				x		x			A-1	
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Danziger Straße	*R1*	Rtg Salach				x		x			A-1, B-1a	
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Eichenhof	*H1*	Rtg Salach				x		x			A-2, B-1c	Der Umbau erfolgt im Rahmen der Sanierung der L1219 Salacher Straße. In diesem Zug wird die Haltestelle verlegt und neu geplant.
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Eichenhof	*R1*	Rtg Göppingen			x	x		x			A-2, B-1c	Der Umbau erfolgt im Rahmen der Sanierung der L1219 Salacher Straße. In diesem Zug wird die Haltestelle verlegt und neu geplant.
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Fahrzeugwerke	*H1*	Rtg Salach			x	x	x				A-2	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Fahrzeugwerke	*R1*	Rtg Eislingen/ Göppingen			x	x	x				A-2	
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Friedhof Nord	*H1*	Rtg Salach			x	x		x			A-2	Der Umbau erfolgt im Rahmen der Sanierung der L1219 Salacher Straße. In diesem Zug wird die Haltestelle verlegt und neu geplant.
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Friedhof Nord	*R1*	Rtg Göppingen				x		x			A-2	Der Umbau erfolgt im Rahmen der Sanierung der L1219 Salacher Straße. In diesem Zug wird die Haltestelle verlegt und neu geplant.
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Friedhof Süd	*H1*	Rtg Salach				x		x			A-1	
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Friedhof Süd	*R1*	Rtg Göppingen			x	x		x			A-1	
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Hallenbad	*H1*	Rtg Eislingen Bhf			x	x		x			A-1, B-1c	
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Hallenbad	*R1*	Rtg Göppingen				x		x			A-1	
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Holzheimer Str.	*H1*	Rtg Eislingen Bhf			x	x		x			A-2	Der Umbau erfolgt im Zuge der Schaffung einer neuen Querungsinsel in der Holzheimer Str.

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Holzheimer Str.	*R1*	Rtg Göppingen				x		x			A-2	Der Umbau erfolgt im Zuge der Schaffung einer neuen Querungsinsel in der Holzheimer Str.
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Immelmannstr.	*H1*	Rtg Eislingen			x	x		x			A-1	
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Immelmannstr.	*R1*	Rtg Göppingen			x	x		x			A-1	
Eislingen (F)	Eislingen (F)	In den Weingärten	*H1*	Rtg Eislingen			x	x	x				A-4	Hochbord: 17cm
Eislingen (F)	Eislingen (F)	In den Weingärten	*R1*	Rtg Göppingen			x	x	x				A-4	Hochbord: 17cm
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Liebfrauenkirche	*H1*	Rtg Salach				x		x			A-1	
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Liebfrauenkirche	*R1*	Rtg Göppingen				x		x			B-1a	
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Oesch-Schulen	*H1*	Rtg Ottenbach				x		x			A-2, B-1a	Der Umbau erfolgt im Zuge der Neugestaltung des Schulbereichs.
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Oesch-Schulen	*R1*	Rtg Eislingen Vogelgarten			x	x		x			A-2, B-1c	Der Umbau erfolgt im Zuge der Neugestaltung des Schulbereichs.
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Sängerstraße	*H1*	Rtg Eislingen Vogelgarten			x	x		x			A-1	
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Sängerstraße	*R1*	Rtg Salach	x	x	x	x						
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Scheerstr./Dr.Engel Realschule	*H1*		x		x	x	x				A-4	
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Schlossplatz/Bahnh.	*H1*	Rtg Eislingen			x	x		x			A-2	Der Umbau erfolgt im Zuge des Neubaus der Mühlbachtrasse.

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Schlossplatz/Bahnh.	*R1*	Rtg Göppingen				x		x			A-2	Der Umbau erfolgt im Zuge des Neubaus der Mühlbachtrasse.
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Silcherschule	*H1*	Rtg Eislingen/Salach			x	x		x			B-1a	
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Silcherschule	*R1*	Rtg Göppingen			x	x		x			A-1	
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Solitudestraße	*R1*				x	x		x			A-1	
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Stadtmitte	*3*	Rtg Eislingen Nord/Salach					x					
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Stadtmitte	*4*	Rtg Eislingen Süd/Göppingen					x					
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Stadtmitte	*H1*	Rtg Salach				x		x			A-2, B-1a	Der Umbau erfolgt im Rahmen der Sanierung der L1219 Salacher Straße. In diesem Zug wird die Haltestelle verlegt und neu geplant.
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Stadtmitte	*R1*	Rtg Göppingen			x	x		x			A-2	Der Umbau erfolgt im Rahmen der Sanierung der L1219 Salacher Straße. In diesem Zug wird die Haltestelle verlegt und neu geplant.
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Steinbeisstraße	*H1*					x		x			A-1	
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Talstraße	*H1*	Rtg Salach				x		x			A-2, B-1a	Der Umbau erfolgt im Zuge der Neugestaltung des Schulbereichs.

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Talstraße	*R1*	Rtg Göppingen			x	x		x			A-2, B-1c	Der Umbau erfolgt im Zuge der Neugestaltung des Schulbereichs.
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Waldhorn	*H1*	Rtg Eislingen/Salach				x	x					
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Waldhorn	*R1*	Rtg Göppingen				x	x				B-1a	
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Wasenhof	*H1*	Rtg Salach	x		x	x	x					
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Wasenhof	*R1*	Rtg Göppingen	x		x	x	x					
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Weltestraße	*H1*	Rtg Eislingen/Salach				x	x				A-2	Der Umbau erfolgt im Zuge des Neubaus des Minikreisverkehrs Albstraße.
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Weltestraße	*R1*	Rtg Göppingen				x	x				A-2	Der Umbau erfolgt im Zuge des Neubaus des Minikreisverkehrs Albstraße.
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Zeisigweg	*H1*					x		x			A-1	
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Ziegelbachklinge	*H1*	Rtg Eislingen Vogelgarten				x		x			A-1	
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Ziegelbachklinge	*R1*	Rtg Göppingen			x	x		x			A-1, B-1a	
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Ziegelbachstraße	*H1*	Rtg Eislingen Vogelgarten				x		x			A-1	
Eislingen (F)	Eislingen (F)	Ziegelbachstraße	*R1*	Rtg Göppingen			x	x		x			A-1, B-1a	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Eislingen (F)	Eschenbäche	Kreuzung Eschenbäche	*H1*	Rtg Ottenbach						x			A-1	*Die Zuständigkeit liegt beim gemeinsamen Straßenbauamt der Landkreise Göppingen und Esslingen.*
Eislingen (F)	Eschenbäche	Kreuzung Eschenbäche	*R1*	Rtg Salach			x	x		x			A-1	*Die Zuständigkeit liegt beim gemeinsamen Straßenbauamt der Landkreise Göppingen und Esslingen.*
Eislingen (F)	Krummwälden	Brückenstr.	*H1*	Rtg Ottenbach				x		x			B-1a	
Eislingen (F)	Krummwälden	Brückenstr.	*R1*	Rtg Salach				x		x			A-1	
Eislingen (F)	Krummwälden	Schwarzengasse	*H1*	Rtg Ottenbach			x	x			x		A-1, B-1a	
Eislingen (F)	Krummwälden	Schwarzengasse	*R1*	Rtg Salach			x	x		x			A-1, B-1a	
Eislingen (F)		Briefzentrum	*H1*	Rtg Salach			x	x	x				A-2	
Eislingen (F)		Briefzentrum	*R1*	Rtg Eislingen			x	x	x				A-2	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Eschenbach	Eschenbach	Backhaus	*H1*	H1			x					x	B-1b	
Eschenbach	Eschenbach	Feuerwehrhaus	*H1*	H1			x					x	B-1a	
Eschenbach	Eschenbach	Frühlingstraße	*H1*	H1								x	B-1	
Eschenbach	Eschenbach	Gemeindehaus	*H1*	H1	x	x		x				x	A-4	
Eschenbach	Eschenbach	Gewerbepark	*H1*	H1								x	B-1	
Eschenbach	Eschenbach	Grundschule	*H1*	H1								x	B-1	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Gammels-hausen	Gammels-hausen	Eschenbacher Str	H1					x	x					
Gammels-hausen	Gammels-hausen	Kirche	*H1*	H1 Rtg Wiesensteig			x	x	x					
Gammels-hausen	Gammels-hausen	Kirche	*R1*	R1 Rtg Göppingen			x	x	x					
Gammels-hausen	Gammels-hausen	Kreisverkehr	*1*	H1 Rtg Wiesensteig				x	x					
Gammels-hausen	Gammels-hausen	Kreisverkehr	*2*	R1 Rtg Göppingen				x	x					
Gammels-hausen	Gammels-hausen	Kreisverkehr	*3*	R1 Rtg Göppingen			x	x	x					
Gammels-hausen	Gammels-hausen	Kreisverkehr	*4*	H1 Rtg Bad Boll			x	x	x					
Gammels-hausen	Gammels-hausen	Kreuzung Gruibingen Auendorf	*H1*	H1 Rtg Wiesensteig					x					*Die Zuständigkeit liegt beim gemeinsamen Straßenbauamt der Landkreise Göppingen und Esslingen.*
Gammels-hausen	Gammels-hausen	Kreuzung Gruibingen Auendorf	*H2*	H2 Rtg Auendorf					x					*Die Zuständigkeit liegt beim gemeinsamen Straßenbauamt der Landkreise Göppingen und Esslingen.*

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Gammels-hausen	Gammels-hausen	Kreuzung Gruibingen Auendorf	*R1*	R1 Rtg Göppingen					x					*Die Zuständigkeit liegt beim gemeinsamen Straßenbauamt der Landkreise Göppingen und Esslingen.*
Gammels-hausen	Gammels-hausen	Kreuzung Gruibingen Auendorf	*R2*	R2 Rtg Gammelshausen					x					*Die Zuständigkeit liegt beim gemeinsamen Straßenbauamt der Landkreise Göppingen und Esslingen.*
Gammels-hausen	Gammels-hausen	Weingartenstraße	*H1*						x					

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Geislingen (Steige)	Aufhausen (GP)	Aufhausen	*H1*	H1				x				x	B-1c	
Geislingen (Steige)	Aufhausen (GP)	Krönerhof	*H1*	H1				x	x					*Die Zuständigkeit liegt beim gemeinsamen Straßenbauamt der Landkreise Göppingen und Esslingen.*
Geislingen (Steige)	Aufhausen (GP)	Wannenhöfe	*H1*	Rtg Nellingen				x	x					*Die Zuständigkeit liegt beim gemeinsamen Straßenbauamt der Landkreise Göppingen und Esslingen.*
Geislingen (Steige)	Eybach	Eybtalhalle	*H1*	H1				x				x	A-1	
Geislingen (Steige)	Eybach	Ortsmitte	*H1*	H1 Rtg Böhmenkirch				x		x				
Geislingen (Steige)	Eybach	Ortsmitte	*R1*	R1 Rtg Geislingen				x		x				
Geislingen (Steige)	Eybach	Oßmannsweiler	*H1*	H1 Rtg Böhmenkirch				x				x	B-1c	
Geislingen (Steige)	Eybach	Oßmannsweiler	*R1*	R1 Rtg Geislingen				x				x	B-1c	
Geislingen (Steige)	Eybach	Pfingsthalde	*H1*	H1 Rtg Böhmenkirch				x				x	A-1	
Geislingen (Steige)	Eybach	Pfingsthalde	*R1*	R1 Rtg Geislingen			x	x				x	A-1	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Geislingen (Steige)	Eybach	Roggenmühle	*H1*	H1 Rtg Böhmenkirch				x		x			A-2	*Die Zuständigkeit liegt beim Regierungs-präsidium Stuttgart – Außenstelle GP.*
Geislingen (Steige)	Eybach	Roggenmühle	*R1*	R1 Rtg Geislingen				x		x			A-2	*Die Zuständigkeit liegt beim Regierungs-präsidium Stuttgart – Außenstelle GP.*
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	(Steige) Jahnhalle	*H1*	H1			x	x				x	B-2	
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Adler Altenstadt	*H1*	H1 Rtg Süßen				x				x	B-1c	
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Adler Altenstadt	*R1*	R1 Rtg Geislingen			x	x				x	B-1a	
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Äußere Hauptstraße	*R1*	R1				x				x	A-3	
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Bebelstraße	*H1*	H1 Rtg Bad Überkingen			x	x				x	A-1	
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Bebelstraße	*R1*	R1 Rtg Geislingen				x				x	A-1	
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Berufsschulzentrum	*H1*	H1 Rtg Oberböhringen			x	x		x				
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Berufsschulzentrum	*R1*	R1 Rtg Geislingen				x		x				
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Birkenweg	*H1*	H1								x	B-1c	
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Bruckwiesen	*H1*	H1 Rtg Süßen			x	x		x				

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Bruckwiesen	*R1*	R1 Rtg Geislingen				x		x				
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Eisenbahnbrücke	*H1*	H1 Rtg Böhmenkirch				x				x	A-2	
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Eisenbahnbrücke	*R1*	R1 Rtg Geislingen				x				x	A-2	
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Frauenstraße	*H1*	H1 Rtg Deggingen			x	x		x				
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Frauenstraße	*R1*	R1 Rtg Geislingen				x		x				
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Friedhof	*R1*	R1				x				x	B-1d	
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Heiligenäcker	*H1*	H1			x	x				x	A-1	
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Kantstraße	*H1*	H1 Rtg Oberböhringen				x				x	A-1	
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Kantstraße	*R1*	R1 Rtg Geislingen				x				x	A-1	
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Katzenloch	*H1*	H1 Rtg Weiler/ Helfenstein				x				x	A-2	
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Katzenloch	*R1*	R1 Rtg Geislingen				x				x	A-2	
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Krankenhaus	*H1*	H1 Rtg Böhmenkirch				x		x				
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Krankenhaus	*R1*	R1 Rtg Geislingen				x		x				

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Krankenhaus (Seeb.)	*H1*	H1 Rtg Süßen				x		x				
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Krankenhaus (Seeb.)	*R1*	R1 Rtg Geislingen				x		x				
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Krone Altenstadt	*H1*	H1 Rtg Süßen	x	x	x	x						
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Krone Altenstadt	*R1*	R1 Rtg Geislingen	x	x	x	x						
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Lindenhof	*H1*	H1 Rtg Oberböhringen				x	x					*Die Zuständigkeit liegt beim gemeinsamen Straßenbauamt der Landkreise Göppingen und Esslingen.*
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Lindenhof	*R1*	R1 Rtg Geislingen				x	x					*Die Zuständigkeit liegt beim gemeinsamen Straßenbauamt der Landkreise Göppingen und Esslingen.*
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Lindenschule	*H1*	H1				x		x				
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Michelberg-gymnasium	*H1*	H1 Rtg Deggingen				x		x				
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Michelberg-gymnasium	*R1*	R1 Rtg Geislingen			x	x		x				
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Milchzentrale	*H1*	H1				x				x	B-1b	
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Nel Mezzo	*H1*	H1 Rtg Süßen			x	x		x				

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Nel Mezzo	*R1*	R1 Rtg Geislingen				x		x				
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Neuwiesen (B466)	*H1*	H1 Rtg Deggingen			x	x				x	A-1	
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Neuwiesen (B466)	*R1*	R1 Rtg Geislingen				x				x	A-1	
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Neuwiesen Gewerbg.	*H1*	H1				x		x				
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Rathaus	*H1*	H1 Rtg Süßen				x		x				
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Rathaus	*R1*	R1 Rtg Geislingen			x	x		x				
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Schildwachtweg	*H1*	H1				x				x	B-1c	
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Schloßhalde	*H1*	H1 Rtg Weiler/ Helfenstein				x				x	B-1c	
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Schloßhalde	*R1*	R1 Rtg Geislingen				x				x	B-1c	
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Schultheiß-Schneider-Straße	*H1*	H1				x				x	A-2	
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	SC-Stadion	*H1*	H1 Rtg Böhmenkirch				x				x	A-3	
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	SC-Stadion	*R1*	R1 Rtg Geislingen			x	x				x	B-1a	
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Seebach Pauluskirche	*H1*	H1 Rtg Süßen				x				x	B-1a	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Seebach Pauluskirche	*R1*	R1 Rtg Geislingen				x				x	A-1	
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Sonne Center	*R1*	R1				x				x	A-1	
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Stadtkirche	*H1*	H1				x		x				
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Sternplatz ZOH Pos 1	*R1*	R1 Rtg ZOB	x	x	x	x						
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Sternplatz ZOH Pos 2	*A*	A (Linie 56)	x	x	x	x						
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Sternplatz ZOH Pos 2	*B*	B (Linien 962, 55)	x	x		x				x	B-1d	
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Sternplatz ZOH Pos 2	*C*	C (Linie 51)	x	x	x	x						
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Vossstraße	*H1*	H1 Rtg Böhmenkirch				x				x	A-1	
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Vossstraße	*R1*	R1 Rtg ZOB				x				x	A-1	
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Weingärten/ Tegelberg	*R1*	R1		x		x				x	A-1	
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Werastraße	*H1*	H1 Rtg Unterböhringen				x				x	B-1a	
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Werastraße	*R1*	R1 Rtg Sternplatz			x	x				x	B-1a	
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Wilhelmshöhe	*H1*	H1				x				x	A-2	
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Wilhelmstraße	*H1*	H1 Rtg Kuchen				x				x	B-1c	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Wilhelmstraße	*R1*	R1 Rtg ZOB				x				x	B-1a	
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Wölkbad	*H1*	H1 Rtg Oberböhringen			x	x				x	A-1	
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Wölkbad	*R1*	R1 Rtg ZOB			x	x				x	B-1a	
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	Y-Häußer	*H1*	H1				x				x	B-1c	
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	ZOB	*A*	A		x	x	x				x	A-4	
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	ZOB	*B*	B		x	x	x				x	A-4	
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	ZOB	*C*	C		x	x	x				x	A-4	
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	ZOB	*D*	D		x	x	x				x	A-4	
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	ZOB	*E*	E		x	x	x				x	A-4	
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	ZOB	*F*	F		x	x	x				x	A-4	
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	ZOB	*G*	G		x	x	x				x	A-4	
Geislingen (Steige)	Geislingen (Steige)	ZOB	*H*	H		x	x	x				x	A-4	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Geislingen (Steige)	Stötten	Aussiedlerhöfe	*H1*	H1 Rtg Böhmenkirch				x	x					*Die Zuständigkeit liegt beim gemeinsamen Straßenbauamt der Landkreise Göppingen und Esslingen.*
Geislingen (Steige)	Stötten	Aussiedlerhöfe	*R1*	R1 Geislingen				x	x					*Die Zuständigkeit liegt beim gemeinsamen Straßenbauamt der Landkreise Göppingen und Esslingen.*
Geislingen (Steige)	Stötten	Rathaus	*H1*	H1 Rtg Böhmenkirch				x				x	A-1	
Geislingen (Steige)	Stötten	Rathaus	*R1*	R1 Geislingen				x				x	B-1b	
Geislingen (Steige)	Türkheim	Boschhof	*H1*	H1				x	x					*Die Zuständigkeit liegt beim gemeinsamen Straßenbauamt der Landkreise Göppingen und Esslingen.*
Geislingen (Steige)	Türkheim	Gewerbepark	*H1*	H1				x				x	A-3	Bei der Halteposition handelt es sich derzeit noch um ein Provisorium in Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Stuttgart.

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Geislingen (Steige)	Türkheim	Türkheim	*H1*	H1 Rtg Aufhausen/Nellingen				x		x				
Geislingen (Steige)	Türkheim	Türkheim	*R1*	R1 Rtg Geislingen				x		x				
Geislingen (Steige)	Waldhausen (GP)	Ortsmitte	*H1*	H1 Rtg Gestetten			x	x				x	B-1a	
Geislingen (Steige)	Waldhausen (GP)	Ortsmitte	*R1*	R1 Rtg Eybach				x				x	A-1	
Geislingen (Steige)	Weiler ob Helfenstn.	Helfenstein	*H1*	H1 Rtg Schalkstetten				x		x				*Die Zuständigkeit liegt beim gemeinsamen Straßenbauamt der Landkreise Göppingen und Esslingen.*
Geislingen (Steige)	Weiler ob Helfenstn.	Helfenstein	*R1*	R1 Rtg Geislingen ZOB				x		x				*Die Zuständigkeit liegt beim gemeinsamen Straßenbauamt der Landkreise Göppingen und Esslingen.*
Geislingen (Steige)	Weiler ob Helfenstn.	Lindenhof	*H1*	H1 Rtg Schalkstetten				x				x	B-1c	
Geislingen (Steige)	Weiler ob Helfenstn.	Lindenhof	*R1*	R1 Rtg Geislingen ZOB				x				x	B-1c	
Geislingen (Steige)	Weiler ob Helfenstn.	Oberdorf	*H1*	H1				x				x	B-1c	
Geislingen (Steige)	Weiler ob Helfenstn.	Unterdorf	*H1*	H1				x		x				

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Gingen (F)	Gingen (F)	Bahnhofstraße	*H1*	H1	x		x	x				x	A-4	
Gingen (F)	Gingen (F)	Brückenstraße	*H1*	H1 Rtg Süßen				x				x	A-4	
Gingen (F)	Gingen (F)	Brückenstraße	*R1*	R1 Rtg Geislingen			x	x				x	A-4	
Gingen (F)	Gingen (F)	Brunnenstraße	*H1*	H1 Rtg Süßen				x				x	B-1	
Gingen (F)	Gingen (F)	Brunnenstraße	*R1*	R1 Rtg Geislingen				x				x	B-1	
Gingen (F)	Gingen (F)	Buchsteiner	*H1*	H1								x	A-4	
Gingen (F)	Gingen (F)	Ev. Kindergarten	*H1*	H1 Rtg Süßen	x		x	x				x	A-4	
Gingen (F)	Gingen (F)	Ev. Kindergarten	*R1*	R1 Rtg Geislingen				x				x	A-4	
Gingen (F)	Gingen (F)	Große Gasse	*R1*	R1				x		x			A-2, B-2	Die Haltestelle soll in die Bahnhofstraße gegenüber des ehemaligen "s'Café" verlegt und barrierefrei ausgebaut werden (2024).
Gingen (F)	Gingen (F)	Kath. Kirche	*H1*	H1			x	x		x				Bushaltestelle befindet sich auf dem Privatgrund der katholischen Kirche.
Gingen (F)	Gingen (F)	Rathaus	*H1*	H1			x			x			A-2	ggf.wäre ein Umbau im Rahmen der Städtebauförderung möglich (muss geprüft werden)

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Göppingen	Bartenbach (Göpp.)	Am Meerbach	*H1*	H1 Rtg Hst. Schelmenstr./ Friedhof						x				Umbau 2022
Göppingen	Bartenbach (Göpp.)	Am Meerbach	*H2*	H2 Rtg Hst Wilhelmshilfe						x				Umbau 2022
Göppingen	Bartenbach (Göpp.)	Am Meerbach	*R1*	R1 Rtg Göppingen						x				Umbau 2022
Göppingen	Bartenbach (Göpp.)	Brunnenstraße	*H1*	H1 Rtg Hohrein	x	x		x	x					
Göppingen	Bartenbach (Göpp.)	Brunnenstraße	*R1*	R1 Rtg Göppingen					x					
Göppingen	Bartenbach (Göpp.)	Hofhalde	*H1*	H1 Rtg Hohrein					x				A-2	Der Umbau erfolgt 2021 im Zuge einer Baumaßnahme.
Göppingen	Bartenbach (Göpp.)	Hofhalde	*R1*	R1 Rtg Göpppingen					x				A-2	Der Umbau erfolgt 2021 im Zuge einer Baumaßnahme.
Göppingen	Bartenbach (Göpp.)	Im Engenlauch	*3*	H1 Rtg Lorch./Rechberg.							x		A-1	
Göppingen	Bartenbach (Göpp.)	Im Engenlauch	*4*	R1 Rtg Schule							x		A-1	
Göppingen	Bartenbach (Göpp.)	Raiffeisenstraße	*R1*	R1					x				A-2	
Göppingen	Bartenbach (Göpp.)	Rotes Reusch	*3*	R1 Rtg Göppingen					x				A-2	
Göppingen	Bartenbach (Göpp.)	Rotes Reusch	*4*	H1 Rtg Bartenbach					x				A-2	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Göppingen	Bartenbach (Göpp.)	Schelmenstr./ Friedhof	*H1*	H1						x				Umbau 2022
Göppingen	Bartenbach (Göpp.)	Sportplatz	*H1*	H1 Rtg Hohrein					x					
Göppingen	Bartenbach (Göpp.)	Sportplatz	*R1*	R1 Rtg Göpppingen					x					
Göppingen	Bartenbach (Göpp.)	Wilhelmshilfe	*H1*	H1 Rtg Rechberghausen					x					Umbau 2020
Göppingen	Bartenbach (Göpp.)	Wilhelmshilfe	*R1*	R1 Rtg Göppingen					x					
Göppingen	Bezgenriet	Bezirksamt	*H1*	H1 Rtg Zell u. A.					x					
Göppingen	Bezgenriet	Bezirksamt	*R1*	R1 Rtg Göppingen					x					
Göppingen	Bezgenriet	Schopflenberg	*H1*	H1 Rtg Zell u. A.					x					
Göppingen	Bezgenriet	Schopflenberg	*R1*	R1 Rtg Göppingen					x					
Göppingen	Faurndau	Bahnhof	*3*	R1 Rtg Göppingen			x	x	x				A-2	
Göppingen	Faurndau	Bahnhof	*4*	H1 Rtg Uhingen			x	x	x				A-2	
Göppingen	Faurndau	Filseckstr.	*H1*	H1 Rtg Sparwiesen			x	x				x	B-2	
Göppingen	Faurndau	Filseckstr.	*R1*	R1 Rtg Göppingen			x					x	B-2	
Göppingen	Faurndau	Goethestraße	*3*	H1 Rtg Bahnhof			x	x	x				A-2	
Göppingen	Faurndau	Goethestraße	*4*	R1 Rtg Göppingen			x	x	x				A-2	
Göppingen	Faurndau	Haier Buchenstraße	*H1*	H1			x	x	x					
Göppingen	Faurndau	Haier Waldorfschule	*3*	H1			x	x	x					Umbau 2021
Göppingen	Faurndau	Haierschule	*H1*	H1			x	x	x				A-3	
Göppingen	Faurndau	Hirschplatz	*H1*	H1			x	x	x					Umbau 2021

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Göppingen	Faurndau	Hirschstraße	*H1*	H1 Rtg Sparwiesen			x	x	x					
Göppingen	Faurndau	Hirschstraße	*R1*	R1 Rtg Göppingen					x					Umbau 2020
Göppingen	Faurndau	Iltisweg	*H1*	H1				x	x					
Göppingen	Faurndau	Kesseltobelstraße	*H1*	H1 Rtg Schwäbisch Gmünd					x					
Göppingen	Faurndau	Kesseltobelstraße	*R1*	R1 Rtg Göppingen					x					
Göppingen	Faurndau	Lehlestraße	*3*	H1 Rtg Faurndau					x				A-2	
Göppingen	Faurndau	Lehlestraße	*4*	R1 Rtg Göppingen ZOB					x				A-2	
Göppingen	Faurndau	Ludwigstraße	*H1*	H1 Rtg Marienstraße			x	x	x				A-2	
Göppingen	Faurndau	Ludwigstraße	*R1*	R1 Rtg Göppingen			x		x				A-2	
Göppingen	Faurndau	Marienstraße	*H1*	H1	x	x	x	x						
Göppingen	Faurndau	Marienstraße	*R1*	R1 Rtg Göppingen	x	x	x	x						
Göppingen	Faurndau	Mercedesstraße	*3*	R1 Rtg Faurndau/ Göppingen ZOB					x					
Göppingen	Faurndau	Mercedesstraße	*4*	H1 Rtg Uhingen					x					
Göppingen	Faurndau	Panoramastraße/ Bahnh.	*H1*	H1 Rtg Oberwälden			x	x	x					Umbau 2020
Göppingen	Faurndau	Panoramastraße/ Bahnh.	*R1*	R1 Rtg Göppingen			x		x					Umbau 2020
Göppingen	Faurndau	Riesengebirgstr.	*H1*	H1			x		x					Umbau 2021
Göppingen	Faurndau	Salamanderstraße	*H1*	H1 Rtg Schwäbisch Gmünd			x	x	x					
Göppingen	Faurndau	Salamanderstraße	*R1*	R1 Rtg Göppingen			x	x	x					

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Göppingen	Faurndau	Sauerbrunnen	*H1*	H1					x					
Göppingen	Faurndau	Schloß Filseck	*H1*	H1								x	B-1	*Die Zuständigkeit liegt beim gemeinsamen Straßenbauamt der Landkreise Göppingen und Esslingen.*
Göppingen	Faurndau	Schubartstraße	*H1*	H1 Rtg Ludwigstraße			x	x	x				A-2	
Göppingen	Faurndau	Schubartstraße	*R1*	R1 Rtg Göppingen			x	x	x				A-2	
Göppingen	Faurndau	Uhlandstr.	*H1*	H1					x				A-3	
Göppingen	Göppingen	Barbarossa-Thermen	*R1*	R1					x					Umbau 2020/2021
Göppingen	Göppingen	Albert-Schweitzer-S.	*R1*	R1				x				x	B-2	Die Haltestelle wird mit der Haltestelle Barbarossatherme zusammengelegt.
Göppingen	Göppingen	Am Galgenberg	*H1*	H1 Rtg Galgenberg					x					
Göppingen	Göppingen	Am Galgenberg	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB					x					
Göppingen	Göppingen	Bahnhofssteg	*H1*	H1 Rtg Eislingen					x				A-2	
Göppingen	Göppingen	Bahnhofssteg	*R1*	R1 Rtg ZOB					x				A-2	
Göppingen	Göppingen	Barbarossasee	*H1*	H1 Rtg Stauferpark					x					
Göppingen	Göppingen	Barbarossasee	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB					x					
Göppingen	Göppingen	Bauhof	*H1*	H1					x					

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Göppingen	Göppingen	Berufsschulzentrum Oede	*3*	H1 Rtg Faurndau					x				A-3	
Göppingen	Göppingen	Berufsschulzentrum Oede	*4*	R1 Rtg ZOB					x				A-3	
Göppingen	Göppingen	Betzstraße	*R1*	R1					x				A-3	
Göppingen	Göppingen	Bleichstraße	*H1*	H1 13/91/93 - Rtg Wilhelmshilfe					x					
Göppingen	Göppingen	Bleichstraße	*H3*	H3 4/11/94/95 - Rtg Feuerwache					x					
Göppingen	Göppingen	Boehringer Areal	*H1*	H1 Rtg Faurndau					x				A-2	
Göppingen	Göppingen	Boehringer Areal	*H2*	H2 Rtg BZ Öde					x				A-2	
Göppingen	Göppingen	Brückenstraße	*R1*	R1					x				A-2	
Göppingen	Göppingen	Christkönigskirche	*H1*	H1 Rtg Reusch/ Bartenbach			x	x	x					Umbau 2020
Göppingen	Göppingen	Christkönigskirche	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB			x	x	x					Umbau 2020
Göppingen	Göppingen	Christophsbad	*H1*	H1 Rtg Faurndau					x					
Göppingen	Göppingen	Christophsbad	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB					x					
Göppingen	Göppingen	Christophstraße	*H1*	H1 Rtg Reusch/ Bartenbach			x	x	x					
Göppingen	Göppingen	Christophstraße	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB			x	x	x					
Göppingen	Göppingen	Dieselstraße	*H1*	H1 Rtg Heiningen					x					
Göppingen	Göppingen	Dieselstraße	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB					x					

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Göppingen	Göppingen	Dr.-Herbert-König-Pl	*H1*	H1 Rtg Stauferpark					x					
Göppingen	Göppingen	Dr.-Herbert-König-Pl	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB					x					
Göppingen	Göppingen	Dr.-Pfeiffer-Str.	*H1*	H1 Rtg Klinik a. Eichert					x					
Göppingen	Göppingen	Dr.-Pfeiffer-Str.	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB					x					
Göppingen	Göppingen	Dürerstraße	*H1*	H1 Rtg Hohenstaufen					x					
Göppingen	Göppingen	Dürerstraße	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB					x					
Göppingen	Göppingen	Eugenstraße	*H1*	H1 Rtg Reusch/ Bartenbach			x	x	x					
Göppingen	Göppingen	Eugenstraße	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB			x	x	x					
Göppingen	Göppingen	EWS-Arena/Lorcherstr	*H1*	X93 - neue Haltestelle	x	x	x	x	x					Umbau 2021
Göppingen	Göppingen	EWS-Arena/Lorcherstr	*R1*	R1	x	x	x	x						
Göppingen	Göppingen	EWS-Arena/Nördl. Ringstr.	*4*	H1			x	x	x					Umbau 2020/2021
Göppingen	Göppingen	Feuerwache	*H1*	H1 Rtg Reusch/ Bartenbach					x				A-2	
Göppingen	Göppingen	Feuerwache	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB					x				A-2	
Göppingen	Göppingen	Fischstraße	*H1*	H1 Linie 7/92/97/20/21					x					

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Göppingen	Göppingen	Fischstraße	*H2*	H2 Linie 2/5/10/12/15					x				A-2	
Göppingen	Göppingen	Freibad	*H1*	H1 Rtg Eislingen					x				A-2	
Göppingen	Göppingen	Freibad	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB					x				A-2	
Göppingen	Göppingen	Friedhof Nord	*H1*	H1 Rtg Hohenstaufen					x					Umbau 2021
Göppingen	Göppingen	Friedhof Nord	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB					x					Umbau 2021
Göppingen	Göppingen	Friedhof Süd	*H1*	H1 Rtg Galgenberg					x					
Göppingen	Göppingen	Friedhof Süd	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB					x					Umbau 2021
Göppingen	Göppingen	Friedrichstraße	*H1*	H1 Rtg Reusch/ Bartenbach					x					
Göppingen	Göppingen	Friedrichstraße	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB					x					
Göppingen	Göppingen	Fuchseckstraße	*H1*	H1 Rtg Holzheim					x					
Göppingen	Göppingen	Fuchseckstraße	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB					x				A-2	
Göppingen	Göppingen	Gartenfreunde	*H1*	H1					x					
Göppingen	Göppingen	Gaußweg	*H1*	H1 Rtg Klinik a. Eichert					x					Umbau 2021
Göppingen	Göppingen	Gaußweg	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB					x					
Göppingen	Göppingen	Golfpark	*H1*	H1 Rtg Galgenberg					x					

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Göppingen	Göppingen	Golfpark	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB					x					
Göppingen	Göppingen	H.-Hesse-Realschule	*H1*	H1 Rtg Heiningen					x					
Göppingen	Göppingen	H.-Hesse-Realschule	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB					x					
Göppingen	Göppingen	Hailingstraße	*H1*	H1 Rtg Stauferpark			x	x	x					
Göppingen	Göppingen	Hailingstraße	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB			x	x	x					
Göppingen	Göppingen	Hans-Seyff-Straße	*H1*	H1					x					
Göppingen	Göppingen	Heininger-/Jahnstraße	*H1*	H1 Rtg Heiningen					x					
Göppingen	Göppingen	Heininger-/Jahnstraße	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB						x				Umbau 2022
Göppingen	Göppingen	Heubachstraße	*R1*	R1 Richtung ZOB					x					Umbau 2021
Göppingen	Göppingen	Hochschule	*H1*	H1 Rtg Eislingen					x					
Göppingen	Göppingen	Hochschule	*R1*	R1 Richtung ZOB					x					
Göppingen	Göppingen	Hogy	*H1*	H1 Rtg Hohenstaufen					x				A-3	
Göppingen	Göppingen	Hogy	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB					x				A-3	
Göppingen	Göppingen	Hogy Bad	*A*	A Linie 2/15					x				A-3	
Göppingen	Göppingen	Hogy Bad	*B*	B Linie 3/5					x					
Göppingen	Göppingen	Hogy Bad	*C*	C Linie 7					x					
Göppingen	Göppingen	Hogy Bad	*D*	D Linie 20/21/93					x				A-3	
Göppingen	Göppingen	Hogy Bad	*E*	E Linie 4/11					x					

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Göppingen	Göppingen	Hohenstädter Weg	*H1*	H1 Rtg Reusch/ Bartenbach				x	x					
Göppingen	Göppingen	Hohenstädter Weg	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB				x	x					
Göppingen	Göppingen	Hohensteinstraße	*H1*	H1					x					
Göppingen	Göppingen	Hugstraße	*R1*	R1					x					
Göppingen	Göppingen	Industriegeb. Ost	*H1*	H1 Rtg Holzheim					x					Umbau 2020
Göppingen	Göppingen	Industriegeb. Ost	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB					x					Umbau 2020
Göppingen	Göppingen	John-F.-Kennedy-Str.	*H1*	H1 Rtg Hohenstaufen					x					Umbau 2021
Göppingen	Göppingen	John-F.-Kennedy-Str.	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB					x					Umbau 2021
Göppingen	Göppingen	Kaiserbau (Agentur für Arbeit)	*H1*	H1 RBS Rtg Eislingen					x					
Göppingen	Göppingen	Kaiserbau (Agentur für Arbeit)	*H2*	H2 OHB Rtg Heiningen					x					
Göppingen	Göppingen	Kaiserbau (Agentur für Arbeit)	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB					x					
Göppingen	Göppingen	Kantstraße	*H1*	H1 Rtg Stauferpark			x	x	x					
Göppingen	Göppingen	Kantstraße	*R1*	R1 Rtg ZOB			x	x	x					
Göppingen	Göppingen	Keplerstraße	*H1*	H1 Rtg Jebenhausen					x					Umbau 2021
Göppingen	Göppingen	Keplerstraße	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB					x					Umbau 2021
Göppingen	Göppingen	Klinik am Eichert	*H1*	H1					x					
Göppingen	Göppingen	Kornhausplatz	*H1*	H1					x					

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Göppingen	Göppingen	Kunsthalle	*H1*	H1 Rtg Reusch/ Bartenbach	x	x	x	x						
Göppingen	Göppingen	Kunsthalle	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB	x	x	x	x						
Göppingen	Göppingen	Landratsamt	*3*	R1					x				A-2	Der Umbau erfolgt im Zuge einer Baumaß-nahme des Landrats-amtes Göppingen.
Göppingen	Göppingen	Lenbachstraße	*H1*	H1 Rtg Galgenberg						x				Umbau 2022
Göppingen	Göppingen	Lenbachstraße	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB						x				Umbau 2022
Göppingen	Göppingen	Lessingstraße	*R1*	R1						x				Umbau 2022
Göppingen	Göppingen	Lise-Meitner-Straße	*H1*	H1					x					
Göppingen	Göppingen	Manfred-Wörner-Str.	*H1*	H1					x					
Göppingen	Göppingen	Märklineum	*3*	H1 Rtg Faurndau					x				A-2	Der Umbau erfolgt 2020 im Zuge von Straßen-baumaßnahmen.
Göppingen	Göppingen	Märklineum	*4*	R1 Rtg Göppingen ZOB					x				A-2	Der Umbau erfolgt 2020 im Zuge von Straßen-baumaßnahmen.
Göppingen	Göppingen	Marktplatz	*H1*	H1					x					
Göppingen	Göppingen	Marktstraße	*R1*	R1						x			A-2	Der Umbau erfolgt 2022 nach dem Abschluss der Baumaßnahme ZUM.
Göppingen	Göppingen	Mörikestraße	*R1*	R1					x				A-2	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Göppingen	Göppingen	Mozartstraße	*4*	H1				x	x					
Göppingen	Göppingen	Paul-Koepff-Weg	*H1*	H1 Rtg Galgenberg					x					
Göppingen	Göppingen	Paul-Koepff-Weg	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB					x					
Göppingen	Göppingen	Pfingstwasen	*H1*	H1 Rtg Faurndau					x					
Göppingen	Göppingen	Pfingstwasen	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB					x					
Göppingen	Göppingen	Planckweg	*H1*	H1 Rtg Klinik a. Eichert					x					
Göppingen	Göppingen	Planckweg	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB					x					
Göppingen	Göppingen	Polizeipräsidium Einsatz	*H1*	H1 Rtg Heiningen					x				A-2	*Die Zuständigkeit liegt beim Regierungs-präsidium Stuttgart – Außenstelle GP.*
Göppingen	Göppingen	Polizeipräsidium Einsatz	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB					x				A-2	*Die Zuständigkeit liegt beim Regierungs-präsidium Stuttgart – Außenstelle GP.*
Göppingen	Göppingen	Rathaus	*H1*	H1					x					
Göppingen	Göppingen	Reuschkirche	*H1*	H1 Rtg Reusch/ Bartenbach			x	x	x					
Göppingen	Göppingen	Reuschkirche	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB			x	x	x					
Göppingen	Göppingen	Reutlinger Straße	*H1*	H1 Rtg Eislingen					x					
Göppingen	Göppingen	Reutlinger Straße	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB					x					

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Göppingen	Göppingen	Röntgenweg	*H1*	H1 Rtg Klinik a. Eichert					x					
Göppingen	Göppingen	Röntgenweg	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB					x					
Göppingen	Göppingen	Roseggerweg	*H1*	H1					x					Umbau 2021
Göppingen	Göppingen	Roßbachstraße	*H1*	H1 Rtg Eislingen					x					
Göppingen	Göppingen	Roßbachstraße	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB					x					
Göppingen	Göppingen	Sankt Pauls Kirche	*H1*	H1 Rtg Holzheim					x					
Göppingen	Göppingen	Sankt Pauls Kirche	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB					x					
Göppingen	Göppingen	Sausteige	*H1*	H1					x					Umbau 2020
Göppingen	Göppingen	Schillerplatz	*H1*	H1					x					
Göppingen	Göppingen	Schiller-Realsch.	*R1*	R1			x	x	x					
Göppingen	Göppingen	Schillerstraße	*H1*	H1 Rtg Reusch/ Bartenbach	x	x	x	x						
Göppingen	Göppingen	Schillerstraße	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB	x	x	x	x						
Göppingen	Göppingen	Schützenstraße	*H1*	H1 Linie 13/91/7688						x			A-2	Der Umbau erfolgt 2022 nach Abschluss der Baumaßnahme WGG.
Göppingen	Göppingen	Schützenstraße	*H2*	H2 Linie 1/3/6/16					x					
Göppingen	Göppingen	Schützenstraße	*H3*	H3 Linie 4/11/94/31/32/33					x					
Göppingen	Göppingen	Siedlung Bergfeld	*H1*	H1					x					
Göppingen	Göppingen	Sportplätze	*R1*	R1					x					
Göppingen	Göppingen	Stadthalle	*R1*	R1					x				A-2	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Göppingen	Göppingen	Stadtwerke	*H1*	H1 Rtg Eislingen					x					
Göppingen	Göppingen	Stadtwerke	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB					x					
Göppingen	Göppingen	Stauferpark	*H1*	H1 Rtg Stauferpark					x				A-2	
Göppingen	Göppingen	Stauferpark	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB					x				A-2	
Göppingen	Göppingen	Sternkreuzung	*3*	H1 Rtg Faurndau					x					
Göppingen	Göppingen	Sternkreuzung	*4*	R1 Rtg Göppingen ZOB					x					
Göppingen	Göppingen	Storchen	*H1*	H1					x					
Göppingen	Göppingen	Turnerschaft Stadion	*H1*	H1 Rtg Reusch/ Bartenbach			x	x	x					
Göppingen	Göppingen	Turnerschaft Stadion	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB			x	x	x					
Göppingen	Göppingen	Ulmer/Heininger Str.	*H1*	H1					x				A-2	
Göppingen	Göppingen	Vordere Karlstraße	*H1*	H1					x				A-2	
Göppingen	Göppingen	Waldcafe Wannenhof	*H1*	H1 Rtg Hohenstaufen								x	B-1	*Die Zuständigkeit liegt beim Regierungs-präsidium Stuttgart – Außenstelle GP.*
Göppingen	Göppingen	Waldcafe Wannenhof	*R1*	R1 Rtg Göppingen								x	B-1	*Die Zuständigkeit liegt beim Regierungs-präsidium Stuttgart – Außenstelle GP.*
Göppingen	Göppingen	Waldeckstraße	*H1*	H1					x					Umbau 2021

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Göppingen	Göppingen	Wangener Straße	*H1*	H1 Rtg Reusch/ Bartenbach			x	x	x					Umbau 2021
Göppingen	Göppingen	Wangener Straße	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB			x	x	x					Umbau 2021
Göppingen	Göppingen	Wasserbergstraße	*H1*	H1 Rtg Holzheim					x				B-1	Umbau 2021
Göppingen	Göppingen	Wasserbergstraße	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB					x					
Göppingen	Göppingen	Wertstoffhof	*H1*	H1					x					
Göppingen	Göppingen	WHG	*H1*	H1					x					
Göppingen	Göppingen	Wilhelmshilfe	*H1*	H1					x					
Göppingen	Göppingen	ZOB	*A*	A					x					Umbau 2021
Göppingen	Göppingen	ZOB	*B*	B					x					Umbau 2021
Göppingen	Göppingen	ZOB	*C*	C					x					Umbau 2021
Göppingen	Göppingen	ZOB	*D*	D					x					Umbau 2021
Göppingen	Göppingen	ZOB	*E*	E					x					Umbau 2021
Göppingen	Göppingen	ZOB	*F*	F					x					Umbau 2021
Göppingen	Göppingen	ZOB	*G*	G					x					Umbau 2021
Göppingen	Göppingen	ZOB	*H*	H					x					Umbau 2021
Göppingen	Göppingen	ZOB	*I*	I					x					Umbau 2021
Göppingen	Göppingen	ZOB	*K*	K					x					Umbau 2021
Göppingen	Göppingen	ZOB	*L*	L					x					Umbau 2021
Göppingen	Göppingen	ZOB	*M*	M					x					Umbau 2021
Göppingen	Göppingen	ZOB	*N*	N					x					Umbau 2021
Göppingen	Göppingen	ZOB	*O*	O					x					Umbau 2021
Göppingen	Göppingen	ZOB	*P*	P					x					Umbau 2021

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Göppingen	Göppingen	ZOB	*R*	R					x					Umbau 2021
Göppingen	Göppingen	ZOB	*Z*	Z					x					Umbau 2021
Göppingen	Hohenstaufen	Jugendherberge	*H1*	H1			x	x		x				Umbau 2022
Göppingen	Hohenstaufen	Rathaus Dorfplatz	*H1*	H1 Rtg Jugendherberge			x	x	x					Umbau 2021
Göppingen	Hohenstaufen	Rathaus Dorfplatz	*R1*	R1 ZOB Göppingen			x	x	x					Umbau 2021
Göppingen	Hohenstaufen	Reichsdorfstr.	*H1*	H1 Rtg Jugendherberge					x					
Göppingen	Hohenstaufen	Reichsdorfstr.	*R1*	R1 ZOB Göppingen			x	x	x					
Göppingen	Hohrein	Abzw. Hohrein	*H1*	H1 Rtg Hohenstaufen								x	B-1	*Die Zuständigkeit liegt beim Regierungs-präsidium Stuttgart – Außenstelle GP.*
Göppingen	Hohrein	Abzw. Hohrein	*R1*	R1 Rtg Göppingen								x	B-1	*Die Zuständigkeit liegt beim Regierungs-präsidium Stuttgart – Außenstelle GP.*
Göppingen	Hohrein	Ortsmitte	*R1*	R1				x	x					
Göppingen	Holzheim (Göppingen)	Buchrain	*R1*	R1					x					
Göppingen	Holzheim (Göppingen)	Rigipark	*H1*	H1 Rtg Schlat					x					
Göppingen	Holzheim (Göppingen)	Rigipark	*R1*	R1 Rtg Göppingen					x					Umbau 2021
Göppingen	Holzheim (Göppingen)	Steinstraße	*H1*	H1 Rtg Schlat					x					

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Göppingen	Holzheim (Göppingen)	Steinstraße	*R1*	R1 Rtg Göppingen					x					
Göppingen	Holzheim (Göppingen)	Wielandstr./Bahnhof	*H1*	H1 Rtg Schlat					x					
Göppingen	Holzheim (Göppingen)	Wielandstr./Bahnhof	*R1*	R1 Rtg Göppingen					x					
Göppingen	Jebenhausen	Alte Kirche	*H1*	H1 Rtg Zell u. A.			x	x	x					
Göppingen	Jebenhausen	Alte Kirche	*R1*	R1 Rtg Göppingen			x	x	x					
Göppingen	Jebenhausen	Falkenstr.	*H1*	H1			x	x	x					
Göppingen	Jebenhausen	Fasanenstraße	*H1*	H1			x	x	x					
Göppingen	Jebenhausen	Heimbach	*H1*	H1						x				Umbau 2022
Göppingen	Jebenhausen	Herdweg	*H1*	H1 Rtg Zell u. A.					x					
Göppingen	Jebenhausen	Herdweg	*R1*	R1 Rtg Göppingen					x					
Göppingen	Jebenhausen	Herdweg	*R1*	R1 Rtg Göppingen (Linie 907)					x					
Göppingen	Jebenhausen	Industrieg. Süd	*H1*	H1					x					Umbau 2021
Göppingen	Jebenhausen	Kleingartenanl.	*H1*	H1			x	x	x					
Göppingen	Jebenhausen	Linde	*H1*	H1 Rtg Zell u. A.					x					
Göppingen	Jebenhausen	Linde	*R1*	R1 Rtg Göppingen					x					
Göppingen	Jebenhausen	Sudetenstraße	*H1*	H1					x					
Göppingen	Jebenhausen	Vorderer Berg	*H1*	H1					x					
Göppingen	Jebenhausen	Waldeckschule	*H1*	H1					x				A-3	
Göppingen	Jebenhausen	Wasenstraße	*H1*	H1 Rtg Jeb. Heimbach					x					
Göppingen	Jebenhausen	Wasenstraße	*R1*	R1 Rtg Göppingen					x					

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Göppingen	Krettenhof	Krettenhof	*H1*	H1 Rtg Wäschenbeuren	x	x	x	x						*Die Zuständigkeit liegt beim Regierungs-präsidium Stuttgart – Außenstelle GP.*
Göppingen	Krettenhof	Krettenhof	*R1*	R1 Rtg Rechberghausen	x	x	x	x						*Die Zuständigkeit liegt beim Regierungs-präsidium Stuttgart – Außenstelle GP.*
Göppingen	Lenglingen	Ortsmitte	*H1*	H1 Rtg Reitprechts					x					
Göppingen	Lenglingen	Ortsmitte	*R1*	R1 Rtg Maitis					x					Umbau 2021
Göppingen	Lenglingen	Ziegerhof	*H1*	H1 Rtg Reitprechts								x	A-3, B-1	*Die Zuständigkeit liegt beim gemeinsamen Straßenbauamt der Landkreise Göppingen und Esslingen.*
Göppingen	Lenglingen	Ziegerhof	*R1*	R1 Rtg Maitis								x	A-3, B-1	*Die Zuständigkeit liegt beim gemeinsamen Straßenbauamt der Landkreise Göppingen und Esslingen.*
Göppingen	Lerchenberg (Göpp.)	Ortsmitte	*H1*	H1 Rtg Hohrein			x	x	x					
Göppingen	Lerchenberg (Göpp.)	Ortsmitte	*R1*	R1 Rtg Göppingen ZOB			x	x	x					
Göppingen	Maitis	Limesweg	*H1*	H1			x	x	x					Umbau 2021
Göppingen	Maitis	Ortsmitte	*H1*	H1			x	x	x					
Göppingen	Maitis	Stauferweg	*H1*	H1 Rtg Lenglingen			x	x	x					

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Göppingen	Maitis	Stauferweg	*R1*	R1 Rtg Wäschenbeuren				x	x					Umbau 2021
Göppingen	Maitis	Stuifenstr.	*H1*	H1					x				A-3	
Göppingen	Manzen	Manzenstraße	*R1*	R1					x					Umbau 2021
Göppingen	Manzen	Obere Siedlung	*H1*	H1 Rtg Ursenwang					x					
Göppingen	Manzen	Obere Siedlung	*R1*	R1 Rtg Göppingen					x					
Göppingen	Manzen	Spitzenbergstraße	*R1*	R1					x					Umbau 2021
Göppingen	Manzen	Sportplatz	*R1*	R1					x					
Göppingen	St. Gotthardt	Weilerbachweg	*H1*	H1 Rtg Ursenwang					x					*Die Zuständigkeit liegt beim gemeinsamen Straßenbauamt der Landkreise Göppingen und Esslingen*; Umbau 2021
Göppingen	St. Gotthardt	Weilerbachweg	*R1*	R1 Rtg Göppingen					x					*Die Zuständigkeit liegt beim gemeinsamen Straßenbauamt der Landkreise Göppingen und Esslingen*; Umbau 2021
Göppingen	Ursenwang	Eschenstraße	*H1*	H1					x				A-3	
Göppingen	Ursenwang	Grundschule	*H1*	H1					x					
Göppingen	Ursenwang	Kiefernsteige	*H1*	H1					x					Umbau 2021
Göppingen	Ursenwang	Lindenplatz	*H1*	H1					x					Umbau 2021

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Gruibingen	Gruibingen	Boßler Parkplatz	*3*	H1								x	A-3	*Die Zuständigkeit liegt beim Regierungs-präsidium Stuttgart – Außenstelle GP.*
Gruibingen	Gruibingen	Brückenweg	*H1*	H1 Rtg Wiesensteig			x	x		x			A 1	
Gruibingen	Gruibingen	Brückenweg	*R1*	R1 Rtg Göppingen			x	x		x			A 1	
Gruibingen	Gruibingen	Grundschule	*H1*	H1			x	x		x			A 1	
Gruibingen	Gruibingen	Kath. Kirche	*H1*	H1			x	x		x			A 1	
Gruibingen	Gruibingen	Kornbergsattel	*H1*	H1 Rtg Wiesensteig								x	A-3	*Die Zuständigkeit liegt beim Regierungs-präsidium Stuttgart – Außenstelle GP.*
Gruibingen	Gruibingen	Kornbergsattel	*R1*	R1 Rtg Göppingen								x	A-3	*Die Zuständigkeit liegt beim Regierungs-präsidium Stuttgart – Außenstelle GP.*
Gruibingen	Gruibingen	Mühlhauser Straße	*R1*	R1			x	x		x			A 1	
Gruibingen	Gruibingen	Rathaus	*H1*	H1 Rtg Wiesensteig	x	x	x	x						
Gruibingen	Gruibingen	Rathaus	*R1*	R1 Rtg Göppingen	x	x	x	x						

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Hattenhofen	Hattenhofen	Bruckw. Spielplatz	*H1*	H1 Rtg Zell u. A.						x			A-2	
Hattenhofen	Hattenhofen	Bruckw. Spielplatz	*R1*	R1 Rtg Göppingen								x	A-3	
Hattenhofen	Hattenhofen	Bruckwiesenstr.	*H1*	H1 Rtg Zell u. A.								x	A-3	
Hattenhofen	Hattenhofen	Bruckwiesenstr.	*R1*	R1 Rtg Göppingen								x	A-3	
Hattenhofen	Hattenhofen	Friedhof	*H1*	H1						x			A-2	
Hattenhofen	Hattenhofen	Graubachtal	*R1*	R1	x	x	x	x						
Hattenhofen	Hattenhofen	Hauptstraße	*H1*	H1						x			A-2	
Hattenhofen	Hattenhofen	Kath. Kirche	*H1*	H1	x	x	x	x						
Hattenhofen	Hattenhofen	Rathaus	*H1*	H1 Rtg Zell u. A.	x	x	x	x						
Hattenhofen	Hattenhofen	Rathaus	*R1*	R1 Rtg Göppingen	x	x	x	x						
Hattenhofen	Hattenhofen	Reustadt	*H1*	H1 Rtg Zell u. A.	x		x	x		x			A-4	
Hattenhofen	Hattenhofen	Reustadt	*R1*	R1 Rtg Göppingen	x		x	x		x			A-4	
Hattenhofen	Hattenhofen	Schlierbacher Str.		Rtg Bad Boll						x			A-2	
Hattenhofen	Hattenhofen	Zeller Straße	*H1*	H1 Rtg Zell u. A.						x			A-2	
Hattenhofen	Hattenhofen	Zeller Straße	*R1*	R1 Rtg Göppingen						x			A-2	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Heiningen	Heiningen (GP)	Adler	*H1*	H1 Rtg Gammelshausen	x	x		x	x				A-4	
Heiningen	Heiningen (GP)	Adler	*R1*	R1 Rtg Göppingen								x	B-1	
Heiningen	Heiningen (GP)	Alter Bahnhof	*H1*	H1 Rtg Gammelshausen	x	x		x	x				A-4	
Heiningen	Heiningen (GP)	Alter Bahnhof	*R1*	R1 Rtg Göppingen	x	x		x	x				A-4	
Heiningen	Heiningen (GP)	Aussiedlerhöfe	*H1*	H1 Rtg Gammelshausen								x	A-3	*Die Zuständigkeit liegt beim Regierungs-präsidium Stuttgart – Außenstelle GP.*
Heiningen	Heiningen (GP)	Aussiedlerhöfe	*R1*	R1 Rtg Göppingen								x	A-3	*Die Zuständigkeit liegt beim Regierungs-präsidium Stuttgart – Außenstelle GP.*
Heiningen	Heiningen (GP)	Breitestraße	*H1*	H1 Rtg Gammelshausen	x	x		x	x				A-4	
Heiningen	Heiningen (GP)	Breitestraße	*R1*	R1 Rtg Göppingen				x				x	A-1	
Heiningen	Heiningen (GP)	Friedhof	*H1*	H1 Rtg Eschenbach				x				x	B-1	
Heiningen	Heiningen (GP)	Friedhof	*R1*	R1 Rtg Göppingen	x	x		x	x				A-4	
Heiningen	Heiningen (GP)	Kirchstraße	*H1*	H1	x		x	x	x				A-4	
Heiningen	Heiningen (GP)	Lindenstraße	*H1*	H1 Rtg Gammelshausen								x	A-1	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Heiningen	Heiningen (GP)	Lindenstraße	*R1*	R1 Rtg Göppingen					x				A-4	
Heiningen	Heiningen (GP)	Lindenstraße	*R2*	R2 Rtg Breitestraße								x	B-1	
Heiningen	Heiningen (GP)	Mörikestraße	*H1*	H1 Rtg Gammelshausen								x	A-1	
Heiningen	Heiningen (GP)	Mörikestraße	*R1*	R1 Rtg Göppingen								x	A-1	
Heiningen	Heiningen (GP)	Uhlandstraße	*H1*	H1 Rtg Gammelshausen	x	x		x	x				A-4	
Heiningen	Heiningen (GP)	Uhlandstraße	*R1*	R1 Rtg Göppingen	x	x		x	x				A-4	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Hohenstadt	Hohenstadt (GP)	Abzw.Waltertal	*H1*	H1 Rtg Kirche						x			A-3	*Die Zuständigkeit liegt beim gemeinsamen Straßenbauamt der Landkreise Göppingen und Esslingen.*
Hohenstadt	Hohenstadt (GP)	Abzw.Waltertal	*R1*	R1 Rtg Gosbach						x			A-3	*Die Zuständigkeit liegt beim gemeinsamen Straßenbauamt der Landkreise Göppingen und Esslingen.*
Hohenstadt	Hohenstadt (GP)	Kirche	*H1*	H1				x		x			A-3	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Kuchen	Kuchen	Färberstraße	*1*	H1 Rtg Süßen				x				x	B-1c	
Kuchen	Kuchen	Färberstraße	*R1*	R1 Rtg Geislingen				x				x	B-1b, B-1c	
Kuchen	Kuchen	Feuerwache	*R1*	R1			x	x				x	A-2, A-3	
Kuchen	Kuchen	Gemeindezentrum	*H1*	H1			x					x	A-2, A-4	
Kuchen	Kuchen	Gerokweg	*H1*	Rtg Geislingen			x					x	B-1c	
Kuchen	Kuchen	Gerokweg	*R1*	R1			x	x				x	B-1c	
Kuchen	Kuchen	Löwen	*H1*	H1								x	B-1c	
Kuchen	Kuchen	Moltkestraße	*H1*	H1 Rtg Süßen			x	x				x	A-2, A-3	
Kuchen	Kuchen	Moltkestraße	*R1*	R1 Rtg Geislingen				x				x	B-1c	
Kuchen	Kuchen	Rathaus	*R1*	R1			x	x				x	A-2, A-3	
Kuchen	Kuchen	Schillerstraße	*H1*	H1								x	B-1c	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Lauterstein	Nenningen	Kirche	*2*	H1 Rtg Böhmenkirch			x	x		x			A-1, A-2	Im Rahmen der Ortskernsanierung
Lauterstein	Nenningen	Kirche	*R1*	R1 Rtg Donzdorf	x		x	x				x	A-4	Haltestelle wurde erst 2018 umgebaut
Lauterstein	Nenningen	Rathaus	*H1*	H1 Rtg Böhmenkirch				x		x			A-2	
Lauterstein	Nenningen	Rathaus	*R1*	R1 Rtg Donzdorf				x		x			A-2	
Lauterstein	Weißenstein	Abzweig Degenfeld	*H1*	H1 Rtg Böhmenkirch				x		x			A-1, A-2	
Lauterstein	Weißenstein	Abzweig Degenfeld	*R1*	R1 Rtg Donzdorf				x		x			A-1, A-2	
Lauterstein	Weißenstein	Altes Rathaus	*1*	R1 Rtg Donzdorf			x	x	x				B-1a	
Lauterstein	Weißenstein	Altes Rathaus	*2*	H1 Rtg Böhmenkirch				x	x				B-1a	
Lauterstein	Weißenstein	Friedhof		Richtung Degenfeld				x	x				A-2, A-3	
Lauterstein	Weißenstein	Friedhof		Rtg. Böhmenkirch/ Donzdorf				x	x				A-2, A-3	
Lauterstein	Weißenstein	Steighof Abzweig Treffelhausen	*H1*	H1 Rtg Böhmenkirch				x	x				A-2	*Die Zuständigkeit liegt beim Regierungs-präsidium Stuttgart – Außenstelle GP.*
Lauterstein	Weißenstein	Steighof Abzweig Treffelhausen	*R1*	R1 Rtg Donzdorf					x				A-2	*Die Zuständigkeit liegt beim Regierungs-präsidium Stuttgart – Außenstelle GP.*

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Mühlhausen im Täle	Mühlhausen (im Täle)	Am Warmen	*H1*	H1 Rtg Wiesensteig			x	x	x					*Die Zuständigkeit liegt beim Regierungs-präsidium Stuttgart – Außenstelle GP.*
Mühlhausen im Täle	Mühlhausen (im Täle)	Am Warmen	*R1*	R1 Rtg Göppingen			x	x	x				A-3	*Die Zuständigkeit liegt beim Regierungs-präsidium Stuttgart – Außenstelle GP.*
Mühlhausen im Täle	Mühlhausen (im Täle)	Bahnhofstraße	*H1*	H1 Rtg Wiesensteig								x	A-2	Die Bushaltestelle liegt unmittelbar an/unter Brücke B466/Bahnhofstraße. Hier gibt es vom RPS einen Sanierungsplan. Im Zuge dieser Sanierung ist bereits heute schon geplant, die Bushaltestellen zu optimieren. Wann die Sanierung erfolgt, ist zum jetzigen Zeitpunkt ungewiss. Die Bushaltestellen vorher anzupassen ist wirtschaftlich nicht darstellbar.

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Mühlhausen im Täle	Mühlhausen (im Täle)	Bahnhofstraße	*R1*	R1 Rtg Göppingen			x	x				x	A-2	Die Bushaltestelle liegt unmittelbar an/unter Brücke B466/Bahnhofstraße. Hier gibt es vom RPS einen Sanierungsplan. Im Zuge dieser Sanierung ist bereits heute schon geplant, die Bushaltestellen zu optimieren. Wann die Sanierung erfolgt, ist zum jetzigen Zeitpunkt ungewiss. Die Bushaltestellen vorher anzupassen ist wirtschaftlich nicht darstellbar.
Mühlhausen im Täle	Mühlhausen (im Täle)	Kirche	*H1*	H1 Rtg Göppingen			x	x		x				
Mühlhausen im Täle	Mühlhausen (im Täle)	Rathaus	*R1*	R1 Rtg Wiesensteig	x		x	x				x	A-4	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Ottenbach	Ottenbach	Adlerstr.	*R1*	R1				x		x			A-1	
Ottenbach	Ottenbach	Breitfelderhof	*H1*	H1 Rtg Gasthaus Krone				x		x			A-3	*Die Zuständigkeit liegt beim gemeinsamen Straßenbauamt der Landkreise Göppingen und Esslingen.*
Ottenbach	Ottenbach	Breitfelderhof	*R1*	R1 Rtg Krummwälden				x		x			A-3	*Die Zuständigkeit liegt beim gemeinsamen Straßenbauamt der Landkreise Göppingen und Esslingen.*
Ottenbach	Ottenbach	Gasthaus Krone	*H1*	H1			x	x		x			A-2	Der Umbau kann im Zuge der Sanierung der K 1404 bei der Gehweggestaltung durch die Gemeinde erfolgen.
Ottenbach	Ottenbach	Kitzener Straße	*R1*	R1				x		x			A-1	
Ottenbach	Ottenbach	Siedlung	*H1*	H1 Rtg Gasthaus Krone				x		x			A-2	Der Umbau kann im Zuge der Sanierung der K 1404 bei der Gehweggestaltung durch die Gemeinde erfolgen.
Ottenbach	Ottenbach	Siedlung	*R1*	R1 Rtg Krummwälden			x	x		x			A-2	Der Umbau kann im Zuge der Sanierung der K 1404 bei der Gehweggestaltung durch die Gemeinde erfolgen.

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Rechberg-hausen	Rechberg-hausen	Bergstraße	*H1*	H1 Rtg Ebene Schule				x				x	B-1b	
Rechberg-hausen	Rechberg-hausen	Bergstraße	*R1*	R1 Rtg Wangen			x	x				x	B-1a	
Rechberg-hausen	Rechberg-hausen	Ebene/Schule	*3*	H1			x	x	x					Der Umbau soll vsl. im Jahr 2021 erfolgen.
Rechberg-hausen	Rechberg-hausen	Feuerwehr	*3*	R1 Rtg Göppingen			x	x	x					Der Umbau soll vsl. im Jahr 2021 erfolgen.
Rechberg-hausen	Rechberg-hausen	Feuerwehr	*4*	H1 Rtg Adelberg / Birenbach			x	x	x				B-1b, B-1d	Die Errichtung eines Hochbords ist nicht möglich (B-1b, B-1d). Bodenindikatoren werden vsl. 2021 nachgerüstet.
Rechberg-hausen	Rechberg-hausen	Graf-Degenfeld-Sraße.	*H1*	H1 Rtg Breech			x	x	x					Der Umbau soll vsl. im Jahr 2021 erfolgen.
Rechberg-hausen	Rechberg-hausen	Graf-Degenfeld-Sraße.	*R1*	R1 Rtg Göppingen			x	x	x					Der Umbau soll vsl. im Jahr 2021 erfolgen.
Rechberg-hausen	Rechberg-hausen	Grundschule	*H1*	H1 Rtg Birenbach				x	x				B-1c	Eine ausreichende Manövrierfläche von mind. 2,5m ist nicht möglich (B-1c). Der Umbau soll vsl. im Jahr 2021 erfolgen.

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Rechberg-hausen	Rechberg-hausen	Grundschule	*R1*	R1 Rtg Faurndau /GP				x	x				B-1c	Eine ausreichende Manövrierfläche von mind. 2,5m ist nicht möglich (B-1c). Der Umbau soll vsl. im Jahr 2021 erfolgen.
Rechberg-hausen	Rechberg-hausen	Hauffstraße	*R1*	R1			x	x	x					Der Umbau soll vsl. im Jahr 2021 erfolgen.
Rechberg-hausen	Rechberg-hausen	Kirchplatz/Rathaus	*H1*	H1			x	x				x	A-3	
Rechberg-hausen	Rechberg-hausen	Kreuzung Adelb.	*3*	R1 Rtg Rechberghausen			x	x				x	A-3	
Rechberg-hausen	Rechberg-hausen	Kreuzung Adelb.	*4*	H1 Rtg Adelberg			x					x	A-3	
Rechberg-hausen	Rechberg-hausen	Lindach	*H1*	H1			x	x	x					Der Umbau soll vsl. im Jahr 2021 erfolgen.
Rechberg-hausen	Rechberg-hausen	Maybachstraße	*H1*	H1			x	x	x					Der Umbau soll vsl. im Jahr 2021 erfolgen.
Rechberg-hausen	Rechberg-hausen	Panoramastr.	*H1*	H1 Rtg Breech					x				B-1c	Eine ausreichende Manövrierfläche von mind. 2,5m ist nicht möglich (B-1c). Der Umbau soll vsl. im Jahr 2021 erfolgen.
Rechberg-hausen	Rechberg-hausen	Panoramastr.	*R1*	R1 Rtg Göppingen			x	x	x					Der Umbau soll vsl. im Jahr 2021 erfolgen.
Rechberg-hausen	Rechberg-hausen	Reichenhardtstr	*H1*	H1 Rtg Ebene Schule			x	x				x	A-1, B-1	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Rechberg-hausen	Rechberg-hausen	Reichenhardtstr	*R1*	R1 Rtg Wangen			x	x				x	B-1a	
Rechberg-hausen	Rechberg-hausen	Schloßhofstr.	*H1*	H1			x	x	x					Der Umbau soll vsl. im Jahr 2021 erfolgen.
Rechberg-hausen	Rechberg-hausen	Schlossmarkt	*3*	R1 Rtg Göppingen	x	x	x	x						
Rechberg-hausen	Rechberg-hausen	Schlossmarkt	*4*	H1 Rtg Breech	x	x	x	x						
Rechberg-hausen	Rechberg-hausen	Sonnenbrücke	*H1*	H1 Rtg Breech			x	x	x				A-2, B-1	Die Errichtung eines Hochbords ist nicht möglich (B-1). Der Umbau soll vsl. im Jahr 2021 erfolgen.
Rechberg-hausen	Rechberg-hausen	Sonnenbrücke	*R1*	R1 Rtg Göppingen			x	x	x					Der Umbau soll vsl. im Jahr 2021 erfolgen.
Rechberg-hausen	Rechberg-hausen	Theater im Bhf.	*3*	R1 Rtg Göppingen	x	x	x	x						
Rechberg-hausen	Rechberg-hausen	Theater im Bhf.	*4*	H1 Rtg Breech			x	x				x	B-1a	
Rechberg-hausen	Rechberg-hausen	Wangener Str.	*H1*	H1	x			x	x				A-3, B-1c	Eine ausreichende Manövrierfläche ist nicht möglich (B-1c).
Rechberg-hausen	Rechberg-hausen	Ziegelstraße	*H1*	H1	x			x	x				A-3, B-1c	Eine ausreichende Manövrierfläche ist nicht möglich (B-1c).

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Salach	Salach	Baumgarten	*H1*	H1 Rtg Ottenbach				x				x	B-1c	
Salach	Salach	Baumgarten	*R1*	R1 Rtg Eislingen			x	x	x					
Salach	Salach	Brühlweg	*H1*	H1 Rtg Ottenbach				x		x			A-2	Der Umbau erfolgt frühestens 2026-2027 im Zuge der Umgestaltung der Hauptstraße.
Salach	Salach	Brühlweg	*R1*	R1 Rtg Eislingen				x		x			A-2	Der Umbau erfolgt frühestens 2026-2027 im Zuge der Umgestaltung der Hauptstraße.
Salach	Salach	Dugendorf	*H1*	H1 Rtg Süßen			x		x				A-2	Der Umbau ist in Planung, die Umsetzung erfolgt mit dem Rückbau der B 10.
Salach	Salach	Dugendorf	*R1*	R1 Rtg Eislingen			x		x				A-2	Der Umbau ist in Planung, die Umsetzung erfolgt mit dem Rückbau der B 10.
Salach	Salach	Eislinger Str.	*H1*	H1 Rtg Salach			x	x	x					
Salach	Salach	Eislinger Str.	*R1*	R1 Rtg Eislingen			x	x	x					
Salach	Salach	Marktplatz	*H1*	H1 Rtg Süßen/ Ottenbach			x	x		x			A-2	Der Umbau erfolgt frühestens 2026-2027 im Zuge der Umgestaltung der Hauptstraße.

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Salach	Salach	Marktplatz	*R1*	R1 Rtg Eislingen/ Göppingen			x	x		x			A-2	Der Umbau erfolgt frühestens 2026-2027 im Zuge der Umgestaltung der Hauptstraße.
Salach	Salach	Querstraße	*H1*	H1 Rtg Salach Zentrum			x	x		x			A-2	Der Umbau erfolgt frühestens 2026-2027 im Zuge der Umgestaltung der Hauptstraße.
Salach	Salach	Querstraße	*R1*	R1 Rtg Eislingen			x	x		x			A-2	Der Umbau erfolgt frühestens 2026-2027 im Zuge der Umgestaltung der Hauptstraße.
Salach	Salach	Ringstraße	*H1*	H1 Rtg Ottenbach				x				x	B-1c	
Salach	Salach	Ringstraße	*R1*	R1 Rtg Eislingen				x				x	B-1c	
Salach	Salach	Staufeneckschule	*H1*	H1 Rtg Ottenbach				x	x					
Salach	Salach	Staufeneckschule	*R1*	R1 Rtg Eislingen				x	x					
Salach	Salach	Ziegelstraße	*R1*	R1				x	x					

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Schlat	Schlat	Schlat Bachstraße	*H1*	H1			x		x					Der Umbau erfolgt vsl. im Jahr 2021.
Schlat	Schlat	Schlat Enzbachweg	*H1*	H1								x	A-3, B-1d	
Schlat	Schlat	Schlat Kirche	*H1*	H1 Rtg Reichenbach			x					x	B-1c	
Schlat	Schlat	Schlat Kirche	*R1*	R1 Rtg Ursenwang					x					Der Umbau erfolgt vsl. im Jahr 2021.
Schlat	Schlat	Schlat Rommentaler Straße	*H1*	H1			x					x	A-3, B-1a, B-1d	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Schlierbach	Schlierbach	Pflegeheim	*3*	R1 Rtg Albershausen			x	x		x			A-2	Der Umbau erfolgt im Zuge der Sanierung der Kreisstraße K 1419.
Schlierbach	Schlierbach	Auchtertstraße	*3*	R1 Rtg Albershausen				x		x			A-1	
Schlierbach	Schlierbach	Auchtertstraße	*4*	H1 Rtg Kirchheim				x		x			A-1	
Schlierbach	Schlierbach	Bachbrücke	*3*	R1 Rtg Albershausen					x				A-1	
Schlierbach	Schlierbach	Bachbrücke	*4*	H1 Rtg Kirchheim				x	x				A-1	
Schlierbach	Schlierbach	Ebersbachstraße	*H1*	H1 Rtg Bad Boll				x		x			A-2	Der Umbau erfolgt im Zuge der Sanierung der Kreisstraße K 1419.
Schlierbach	Schlierbach	Ebersbachstraße	*R1*	R1 Rtg Ebersbach				x		x			A-2	Der Umbau erfolgt im Zuge der Sanierung der Kreisstraße K 1419.
Schlierbach	Schlierbach	Hattenhofer Str.	*3*	R1 Rtg Albershausen				x		x			A-2	Der Umbau erfolgt im Zuge der Sanierung der Kreisstraße K 1419.
Schlierbach	Schlierbach	Hattenhofer Str.	*4*	H1 Rtg Kirchheim				x		x			A-2	Der Umbau erfolgt im Zuge der Sanierung der Kreisstraße K 1419.
Schlierbach	Schlierbach	Kirche	*3*	H1 Rtg Kirchheim			x	x		x			A-2	Der Umbau erfolgt im Zuge der Ortskernsa-nierung bis Ende 2022.
Schlierbach	Schlierbach	Kirche	*4*	R1 Rtg Albershausen						x			A-2	Der Umbau erfolgt im Zuge der Ortskernsa-nierung bis Ende 2022.

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Schlierbach	Schlierbach	Pflegeheim	*4*	H1 Rtg Kirchheim				x		x			A-2	Der Umbau erfolgt im Zuge der Sanierung der Kreisstraße K 1419.
Schlierbach	Schlierbach	Siemensstr.	*3*	R1 Rtg Albershausen			x	x		x			A-2	Der Umbau erfolgt im Zuge der Sanierung der Siemensstraße.
Schlierbach	Schlierbach	Siemensstr.	*4*	H1 Rtg Kirchheim				x		x			A-2	Der Umbau erfolgt im Zuge der Sanierung der Siemensstraße.
Schlierbach	Schlierbach	Tannenhöfe	*3*	R1 Rtg Albershausen			x	x			x		A-3	*Die Zuständigkeit liegt beim Regierungs-präsidium Stuttgart – Außenstelle GP.*
Schlierbach	Schlierbach	Tannenhöfe	*4*	H1 Rtg Kirchheim			x	x			x		A-3	*Die Zuständigkeit liegt beim Regierungs-präsidium Stuttgart – Außenstelle GP.*

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Süßen	Süßen	Süßen Fuchseckstraße	*H1*	H1 Rtg Rabenwiesen				x		x			A-1	
Süßen	Süßen	Süßen Fuchseckstraße	*R1*	R1 Rtg Tobelkreuzung				x		x			A-1	
Süßen	Süßen	Süßen Kapellenstraße	*H1*	H1			x	x		x			A-1	LGVFG Antrag wird gestellt
Süßen	Süßen	Süßen Mühlstraße	*R1*	R1				x		x			B-1c	
Süßen	Süßen	Süßen Rabenwiesen	*H1*	H1				x		x			B-1c	
Süßen	Süßen	Süßen Rathaus	*H1*	H1 Rtg ZOB			x	x		x			A-1	LGVFG Antrag wird gestellt
Süßen	Süßen	Süßen Rathaus	*R1*	R1 Rtg Schlater Straße			x	x		x			A-1	LGVFG Antrag wird gestellt
Süßen	Süßen	Süßen Schlater Straße	*H1*	H1 Rtg ZOB				x		x			B-1c	
Süßen	Süßen	Süßen Schlater Straße	*R1*	R1 Rtg Fuchseckstraße				x		x			B-1c	
Süßen	Süßen	Süßen Stiegelwiese	*R1*	R1			x	x		x			A-1	LGVFG Antrag wird gestellt
Süßen	Süßen	Süßen Tobelkreuzung	*H1*	H1 Rtg ZOB			x	x		x			A-2	Der Umbau erfolgt im Zuge des Rückbaus der B10.
Süßen	Süßen	Süßen Tobelkreuzung	*R1*	R1 Rtg Göppingen			x	x		x			A-2	Der Umbau erfolgt im Zuge des Rückbaus der B10.
Süßen	Süßen	Süßen Umspannwerk	*H1*	H1 Rtg Donzdorf			x	x		x			A-2	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Süßen	Süßen	Süßen Umspannwerk	*R1*	R1 Rtg ZOB			x	x		x			A-1, A-2	LGVFG Antrag wird gestellt
Süßen	Süßen	Süßen ZOB	*A*	A				x				x	A-1, B-1c	
Süßen	Süßen	Süßen ZOB	*C*	C				x				x	A-1, B-1c	
Süßen	Süßen	Süßen ZOB	*D*	D				x				x	A-1, B-1c	
Süßen	Süßen	Süßen ZOB	*F*	F				x				x	A-1, B-1c	
Süßen	Süßen	Süßen ZOB	*G*	G				x				x	A-1, B-1c	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Uhingen	Baiereck	Baiereck Am Kugelrain	*H1*	H1 Rtg Schlichten			x	x				x	B-2	
Uhingen	Baiereck	Baiereck Am Kugelrain	*R1*	R1 Rtg Nassach			x	x				x	A-3, B-1a, B-1b, B-1c, B-1d	
Uhingen	Baiereck	Baiereck Herrenbachstraße	*H1*	H1 Rtg Baiereck			x	x				x	B-1c	
Uhingen	Baiereck	Baiereck Herrenbachstraße	*R1*	R1 Rtg Nassach			x	x				x	B-1a	
Uhingen	Baiereck	Baiereck Kindergarten	*H1*	H1 Rtg Baiereck								x	B-1c	*Die Zuständigkeit liegt beim Regierungs-präsidium Stuttgart – Außenstelle GP.*
Uhingen	Baiereck	Baiereck Kindergarten	*R1*	R1 Rtg Nassach								x	B-1c	*Die Zuständigkeit liegt beim Regierungs-präsidium Stuttgart – Außenstelle GP.*
Uhingen	Baiereck	Baiereck Krone	*H1*	H1 Rtg Schlichten			x	x	x				A-1	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Uhingen	Baiereck	Baiereck Krone	*R1*	R1 Rtg Nassach			x	x				x	A-1, A-3, B-1a, B-1c, B-1d	
Uhingen	Diegelsberg	Diegelsberg	*H1*	H1			x					x	A-1, A-3, B-1a, B-1d	Gehweg als Zuwegung müsste erst erstellt werden
Uhingen	Holzhausen (GP)	Holzhausen Am Wiesenbach	*H1*	H1 Rtg Wangen				x		x			A-1	Standort schwierig; nur teilw. Anpassung nach 2022
Uhingen	Holzhausen (GP)	Holzhausen Am Wiesenbach	*R1*	R1 Rtg Uhingen			x	x	x					Ausbau für 2021 geplant
Uhingen	Holzhausen (GP)	Holzhausen Einfeldstraße	*H1*	H1				x		x			A-1	Standort schwierig; nur teilw. Anpassung nach 2022
Uhingen	Holzhausen (GP)	Holzhausen Festhalle	*H1*	H1			x	x		x				
Uhingen	Holzhausen (GP)	Holzhausen Veilchenstraße	*H1*	H1			x	x				x	A-3, B-1a, B-1d	
Uhingen	Nassach (Uhingen)	Nassach Bolzplatz	*H1*	H1 Rtg Baiereck			x					x	B-1c	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Uhingen	Nassach (Uhingen)	Nassach Bolzplatz	*R1*	R1 Rtg Nassachmühle								x	B-1b	
Uhingen	Nassach (Uhingen)	Nassach Friedhof	*H1*	H1 Rtg Baiereck			x					x	B-1c	
Uhingen	Nassach (Uhingen)	Nassach Friedhof	*R1*	R1 Rtg Nassachmühle								x	B-1c	
Uhingen	Nassach (Uhingen)	Nassach Unterhütt	*H1*	H1 Rtg Baiereck				x				x	A-1	
Uhingen	Nassach (Uhingen)	Nassach Unterhütt	*R1*	R1 Rtg Nassachmühle			x	x				x	A-1	
Uhingen	Sparwiesen	Sparwiesen Albstraße	*H1*	H1 Rtg Schopflenberg				x				x	A-3, B-1a, B-1d	Haltestelle "Steinige Halde" in unmittelbarer Nähe wird 2021 ausgebaut
Uhingen	Sparwiesen	Sparwiesen Albstraße	*R1*	R1 Rtg Uhingen			x	x				x	A-1	
Uhingen	Sparwiesen	Sparwiesen Gewerbegebiet	*H1*	H1 Rtg Schopflenberg			x		x				A-2, A-3	Ausbau der Haltestelle im Rahmen einer Gehwegerweiterung für 2021 vorgesehen.
Uhingen	Sparwiesen	Sparwiesen Gewerbegebiet	*R1*	R1 Rtg Uhingen				x				x	A-3, B-1c, B-1d	
Uhingen	Sparwiesen	Sparwiesen Grundschule		Grundschule			x	x				x	A-3	
Uhingen	Sparwiesen	Sparwiesen Marktplatz	*H1*	H1 Rtg Schopflenberg			x	x				x	A-1	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Uhingen	Sparwiesen	Sparwiesen Marktplatz	*R1*	R1 Rtg Uhingen				x				x	A-1	
Uhingen	Sparwiesen	Sparwiesen Steinige Halde	*H1*	H1 Rtg Schopflenberg			x	x	x					Ausbau für 2021 geplant
Uhingen	Sparwiesen	Sparwiesen Steinige Halde	*R1*	R1 Rtg Uhingen				x				x	A-1	
Uhingen	Uhingen	Uhingen Bahnhof	*R1*	R1			x	x				x	A-2	Vorerst kein Ausbau - aufgrund laufender Planung zum Umbau des gesamten Bahnhofsvorplatzes und behindertengerechter Anbindung der Unterführung - Zeitpunkt der Ausführung steht noch nicht fest.
Uhingen	Uhingen	Uhingen Bleicherei	*H1*	H1			x	x				x	A-3, B-1a, B-1c, B-1d	Gesamter Bereich ist der überfahrbare Zufahrts- und Ladebereich der Fa. Kohlberg.
Uhingen	Uhingen	Uhingen Bünzwanger Str.	*3*	H1 Rtg Bünzwangen								x	B-1c	*Die Zuständigkeit liegt beim gemeinsamen Straßenbauamt der Landkreise Göppingen und Esslingen.*

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Uhingen	Uhingen	Uhingen Bünzwanger Str.	*4*	R1 Rtg Uhingen			x	x			x			*Die Zuständigkeit liegt beim gemeinsamen Straßenbauamt der Landkreise Göppingen und Esslingen.*
Uhingen	Uhingen	Uhingen Burgstall	*H1*	H1 Rtg Sparwiesen			x	x		x				
Uhingen	Uhingen	Uhingen Burgstall	*R1*	R1 Rtg Uhingen			x	x		x				
Uhingen	Uhingen	Uhingen Fa.Allgaier	*3*	R1 Rtg Faurndau			x	x		x				
Uhingen	Uhingen	Uhingen Fa.Allgaier	*4*	H1 Rtg Ebersbach			x	x		x				
Uhingen	Uhingen	Uhingen Fabrikstraße	*H1*	H1			x	x				x	A-1	
Uhingen	Uhingen	Uhingen Freibad	*H1*	H1			x	x				x	A-1	
Uhingen	Uhingen	Uhingen Hieberschule	*H1*	H1			x	x			x			
Uhingen	Uhingen	Uhingen Marienstraße	*R1*	R1			x	x				x	A-1	
Uhingen	Uhingen	Uhingen Nassachmühle	*H1*	H1 Rtg Nassach			x	x	x					Ausbau für 2021 geplant
Uhingen	Uhingen	Uhingen Nassachmühle	*R1*	R1 Rtg Uhingen			x	x			x			
Uhingen	Uhingen	Uhingen Rathaus	*H1*	H1 Rtg Sparwiesen			x	x				x	A-1	
Uhingen	Uhingen	Uhingen Schulstraße	*3*	H1 Rtg Uhingen Zentrum			x	x				x	A-1	
Uhingen	Uhingen	Uhingen Schulstraße	*4*	R1 Rtg Faurndau			x	x			x			
Uhingen	Uhingen	Uhingen Seestraße	*H1*	H1			x	x				x	B-1c	

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Uhingen	Uhingen	Uhingen Turnhalle	*R1*	R1			x	x				x	B-1c	
Uhingen	Uhingen	Uhingen Uditorium	*1*	H1 Rtg Albershausen	x		x	x	x					
Uhingen	Uhingen	Uhingen Uditorium	*2*	R1 Rtg Faurndau			x	x	x				A-1	Ausbau für 2021 geplant
Uhingen	Uhingen	Uhingen Uditorium	*3*	R1 Rtg. Göppingen	x		x	x	x					
Uhingen	Uhingen	Uhingen Wasserberg	*H1*	H1 Rtg Sparwiesen			x	x			x			
Uhingen	Uhingen	Uhingen Wasserberg	*R1*	R1 Rtg Uhingen			x	x			x			
Uhingen	Uhingen	Uhingen Weilenberger Hof	*H1*	H1 Rtg Sparwiesen	x	x	x	x						*Die Zuständigkeit liegt beim gemeinsamen Straßenbauamt der Landkreise Göppingen und Esslingen.*
Uhingen	Uhingen	Uhingen Weilenberger Hof	*R1*	R1 Rtg Uhingen	x	x	x	x						*Die Zuständigkeit liegt beim gemeinsamen Straßenbauamt der Landkreise Göppingen und Esslingen.*
Uhingen	Uhingen	Uhingen Ziegelbergweg	*3*	R1 Rtg Uhingen			x	x		x				Standort schwierig; evtl. nur teilw. Anpassung nach 2022
Uhingen	Uhingen	Uhingen Ziegelbergweg	*4*	H1 Rtg Albershausen			x	x			x			

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Uhingen	Uhingen	Uhingen-Nassachmühle Schule	*H1*	H1			x	x			x			

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Wangen	Oberwälden	Backhaus	*H1*	H1					x					
Wangen	Oberwälden	Uhlandstraße	*H1*	H1 Rtg. Backhaus	x	x			x					
Wangen	Oberwälden	Uhlandstraße	*R1*	R1 Rtg. Wangen	x	x			x					
Wangen	Wangen (GP)	Eichbühl	*H1*	H1 Rtg Rechberghausen					x					
Wangen	Wangen (GP)	Eichbühl	*R1*	R1 Rtg Wangen/ Göppingen					x					
Wangen	Wangen (GP)	Hanglich	*H1*	H1 Rtg. Oberwälden					x					
Wangen	Wangen (GP)	Hanglich	*R1*	R1 Rtg. Faurndau					x					
Wangen	Wangen (GP)	Holzhäuser Straße	*H1*	H1 Rtg. Oberwälden					x					
Wangen	Wangen (GP)	Holzhäuser Straße	*R1*	R1 Rtg. Faurndau					x					
Wangen	Wangen (GP)	Schulstraße	*H1*	H1 Rtg. Oberwälden								x	A-3	
Wangen	Wangen (GP)	Schulstraße	*R1*	R1 Rtg. Faurndau								x	A-3	
Wangen	Wangen (GP)	Siemensstraße	*H1*	H1 Rtg. Oberwälden	x	x	x		x				A-4	*Die Zuständigkeit liegt beim gemeinsamen Straßenbauamt der Landkreise Göppingen und Esslingen.*

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Wangen	Wangen (GP)	Siemensstraße	*R1*	R1 Rtg. Faurndau	x	x	x		x				A-4	*Die Zuständigkeit liegt beim gemeinsamen Straßenbauamt der Landkreise Göppingen und Esslingen.*
Wangen	Wangen (GP)	Wangen Abzw. Oberwälden	*3*	R1 Rtg Rechberghausen					x				A-2	*Die Zuständigkeit liegt beim Regierungs-präsidium Stuttgart – Außenstelle GP.*
Wangen	Wangen (GP)	Wangen Abzw. Oberwälden	*4*	H1 Rtg Adelberg					x				A-2	*Die Zuständigkeit liegt beim Regierungs-präsidium Stuttgart – Außenstelle GP.*

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Wäschen-beuren	Wäschen-beuren	Wäschenbeuren Bahnhofstr.	*H1*	H1				x	x					
Wäschen-beuren	Wäschen-beuren	Wäschenbeuren Friedhof	*H1*	H1 Rtg Schw. Gmünd	x		x	x	x				A-4	
Wäschen-beuren	Wäschen-beuren	Wäschenbeuren Friedhof	*R1*	R1 Rtg Göppingen	x		x	x	x				A-4	
Wäschen-beuren	Wäschen-beuren	Wäschenbeuren Marktplatz	*H1*	H1 Rtg Schw. Gmünd				x	x				A-1, A-2	
Wäschen-beuren	Wäschen-beuren	Wäschenbeuren Marktplatz	*R1*	R1 Rtg Göppingen				x	x				A-1, A-2, B-1b	
Wäschen-beuren	Wäschen-beuren	Wäschenbeuren Schillerstr.	*H1*	H1					x					
Wäschen-beuren	Wäschen-beuren	Wäschenbeuren Schützenhof	*H1*	H1 Rtg Schw. Gmünd				x	x					
Wäschen-beuren	Wäschen-beuren	Wäschenbeuren Schützenhof	*R1*	R1 Rtg Göppingen			x	x	x					
Wäschen-beuren	Wäschen-beuren	Wäschenbeuren Stauferschule	*H1*	H1			x	x	x					
Wäschen-beuren	Wäschen-beuren	Wäschenbeuren Wäscherhofstr.	*H1*	H1 Rtg Maitis			x	x	x					
Wäschen-beuren	Wäschen-beuren	Wäschenbeuren Wäscherhofstr.	*R1*	R1 Rtg Göppingen			x	x	x					
Wäschen-beuren	Wäschen-beuren	Wäschenbeuren Wiesental	*H1*	H1 Rtg Schw. Gmünd	x	x	x	x						
Wäschen-beuren	Wäschen-beuren	Wäschenbeuren Wiesental	*R1*	R1 Rtg Göppingen	x	x	x	x						

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Wiesensteig	Wiesensteig	Brunnengarten	*R1*	R1				x			x		B-1, A-2	Umbau am bisherigen Standort nicht möglich; evtl. geringfügige Verlegung (50-100m), muss planerisch noch geprüft werden
Wiesensteig	Wiesensteig	Postamt	*3*	H1				x			x		A-2	
Wiesensteig	Wiesensteig	Rathaus	*H1*	H1			x	x				x	B-1c	Lage im engen historischen Stadtkern
Wiesensteig	Wiesensteig	Reußenstein Parkpl.	*3*	H1			x		x					*Die Zuständigkeit liegt beim gemeinsamen Straßenbauamt der Landkreise Göppingen und Esslingen.*
Wiesensteig	Wiesensteig	Schöntalweg	*H1*	H1 Rtg. Haltestelle Rathaus					x				k.R.	*Die Zuständigkeit liegt beim Regierungs-präsidium Stuttgart – Außenstelle GP*
Wiesensteig	Wiesensteig	Schöntalweg	*R1*	R1 Rtg. Mühlhausen					x				k.R.	*Die Zuständigkeit liegt beim Regierungs-präsidium Stuttgart – Außenstelle GP*

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Zell u. A.	Zell u. A.	Göppinger Straße	*H1*	H1 Rtg. Weilheim			x	x		x			A-2	Detailplanung wird vorbereitet und mit den TÖB abgestimmt.
Zell u. A.	Zell u. A.	Göppinger Straße	*R1*	R1 Rtg. Bad Boll			x	x		x			A-2	Detailplanung wird vorbereitet und mit den TÖB abgestimmt.
Zell u. A.	Zell u. A.	Kath. Kirche Pos 1	*H1*	H1 Rtg. Weilheim				x		x			A-2	Detailplanung wird vorbereitet und mit den TÖB abgestimmt.
Zell u. A.	Zell u. A.	Kath. Kirche Pos 2	*R1*	R1 Rtg. Bad Boll				x		x			A-2	Detailplanung wird vorbereitet und mit den TÖB abgestimmt.
Zell u. A.	Zell u. A.	Kath. Kirche Pos 3		Rtg Bad Boll				x		x			A-2	Detailplanung wird vorbereitet und mit den TÖB abgestimmt.
Zell u. A.	Zell u. A.	Kath. Kirche Pos 4		Rtg Hattenhofen			x	x		x			A-2	Detailplanung wird vorbereitet und mit den TÖB abgestimmt.
Zell u. A.	Zell u. A.	Kirchheimer Str.	*H1*	H1 Rtg. Weilheim				x		x			A-2	Detailplanung wird vorbereitet und mit den TÖB abgestimmt.
Zell u. A.	Zell u. A.	Kirchheimer Str.	*R1*	R1 Rtg. Bad Boll				x		x			A-2	Detailplanung wird vorbereitet und mit den TÖB abgestimmt.
Zell u. A.	Zell u. A.	Schillerstraße	*H1*	H1 Rtg. Weilheim						x			A-2	Umbau erfolgt im Zusammenhang mit dem Umbau zum Busknoten

Ort	Teilort	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				geplanter Umbau bis zum 01.01.2022	geplanter Umbau bis zum 01.01.2027	geplanter Umbau ab dem 01.01.2027	aktuell kein Umbau vorgesehen	Begründung	zusätzliche Anmerkungen durch den Baulastträger
					Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	stufenloser Zugang						
Zell u. A.	Zell u. A.	Schillerstraße	*R1*	R1 Rtg. Bad Boll						x			A-2	Umbau erfolgt im Zusammenhang mit dem Umbau zum Busknoten
Zell u. A.	Zell u. A.	Weilheimer Str.	*H1*	H1 Rtg. Weilheim				x		x			A-2	Detailplanung wird vorbereitet und mit den TÖB abgestimmt.
Zell u. A.	Zell u. A.	Weilheimer Str.	*R1*	R1 Rtg. Bad Boll				x		x			A-2	Detailplanung wird vorbereitet und mit den TÖB abgestimmt.

Erhebung Barrierefreiheit – Erläuterungen zu Anlage 4.1a

Nummerierung	Begründung
Begründungen für einen verzögerten Umbau (A)	
A-1	• die von der Gemeinde einsetzbaren Finanzmittel reichen für den fristgerechten Umbau aller Haltestellen nicht aus • finanziell, baulich und / oder planerisch sehr aufwendig
A-2	• Umbau soll später im Rahmen einer größeren Baumaßnahme erfolgen (z. B. Straßenumbau, Straßenerneuerung) • Umbau verzögert sich, bis ein (Planungs-)Konzept für den Ausbau oder die Errichtung einer (anderen) Infrastruktur vorliegt (z. B. Stadt- oder Verkehrsplanungskonzept) • Umbau vorbehaltlich einer Absprache mit dem Kreis, Land oder Bund • Umbau wird noch untersucht / Umbau soll noch untersucht werden
A-3	• Bustakt oder Fahrgastfrequenz ist gering • ausschließlich Schulbus-, SEV- oder Nachtbus-Haltestelle • Buslinie oder Haltestelle ist noch in der Testphase • Haltestellen-Provisorium
A-4	• die Halteposition wurde bereits barrierefrei ausgebaut, entspricht jedoch nicht den geforderten Mindeststandards
Begründungen für einen zurückgestellten Umbau (B)	
B-1	• Der Ausbau am gegenwärtigen Standort und in unmittelbarer Nachbarschaft ist aus technischen bzw. baulichen Gründen nicht möglich, ein Wegfall der Richtungshaltestelle würde jedoch die ÖV-Erschließung deutlich verschlechtern
B-1a	➔ Zufahrt zu einer Straße oder einem Parkplatz
B-1b	➔ Lage der Halteposition in einer Kurve, Topografie
B-1c	➔ Mangelnde Flächenverfügbarkeit (z. B. aufgrund angrenzender privater Flächen, Grünflächen)
B-1d	➔ Sonstige bauliche bzw. technische Gründe
B-2	• Entfall der Haltestelle wird angeregt / ist geplant • Haltestelle wird nicht mehr angefahren / ist nicht mehr in Betrieb • Haltestelle ist nicht allgemein zugänglich und unterliegt aus diesem Grund nicht § 8 Abs.3 PBefG (siehe auch § 8 Abs.1 PBefG) • ausschließlich Ruf-Taxi-, Behelfs- oder Bürgerbus-Haltestelle
Sonstiges	
➔ keine Rückmeldung des zuständigen Baulastträgers ➔ keine Rückmeldung zum barrierefreien Ausbauzustand / Planungsstand ➔ fehlende Benennung einer konkreten Ausnahmebegründung für einen zurückgestellten oder verzögerten Umbau (gem. § 8 Abs.3 PBefG) Da im Nahverkehrsplan gemäß § 8 Abs.3 PBefG nur die Haltestellen zwingend benannt werden müssen, bei denen die gesetzliche Frist nicht eingehalten werden kann, ist in diesen Fällen davon auszugehen, dass die Haltestellen bereits barrierefrei ausgebaut sind oder der Umbau fristgerecht bis zum 01. Januar 2022 erfolgen wird.	

I. Verbindungsfunktion (Verbindung räumlich getrennter Orte)

Ia. Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz = Hauptnetz (Verbindung zu einem Bahnhof / einer Station des Schienenverkehrs, d.h. S-Bahn, Regionalbahn oder Stadtbahn)

Einwohner (Summe der Einwohnerzahlen, der an einer Achse liegenden räumlich getrennten Orte)

Die Betriebsstunden für einen On-Demand-Shuttle (ODS) sind - unter Voraussetzung einer wirtschaftlichen Umsetzbarkeit - als Alternative zu den angegebenen Fahrtenpaaren festgesetzt.

	Fahrtenpaare Mo-Fr/ Betriebsstunden ODS	Fahrtenpaare Sa/ Betriebsstunden ODS	Fahrtenpaare So/ Betriebsstunden ODS
200 - 400 Ew.	4 oder 8	0 oder 0	0 oder 0
400 - 1.000 Ew.	15 oder 15	8 oder 15	6 oder 10
1.000 - 2.000 Ew.	19 oder 15 + 4 (ODS im Spätverkehr möglich)	10 oder 15	7 oder 10
2.000 - 3.000 Ew.	22	11	7
3.000 - 4.000 Ew.	25	13	7
4.000 - 5.000 Ew.	29	16	9
> 5.000 Ew.	34	19	11

Ib. Weitere Verbindungen = Ergänzungsnetz (beispielsweise Verbindung zu einem weiteren Bahnhof / einer weiteren Station des Schienenverkehrs oder Verbindung zu einem nahegelegenen Mittelzentrum)

	Fahrtenpaare Mo-Fr	Fahrtenpaare Sa	Fahrtenpaare So
Ergänzungsnetz (Mo-So)	15 oder 15	8 oder 15	6 oder 10
Ergänzungsnetz (Mo-Fr) mit vorrangiger Bedeutung für den Berufsverkehr/Bahnzubringer	15 oder 15	0 oder 0	0 oder 0
Ergänzungsnetz (Mo-Sa) mit vorrangiger Bedeutung für die Erschließung großer Einzelhandelsstandorte	15 oder 15	15 oder 15	0 oder 0

II. Innerörtliche Erschließung (kann wahlweise von innerörtlichen oder überörtlichen Linien wahrgenommen werden)

IIa. Signifikante Erschließungsdefizite (Abstand zu den Einzugsbereichen > 200 m und > 1.000 Ew.)

Einwohnerzahl des räumlich getrennten Orts, in dem das Defizit auftritt

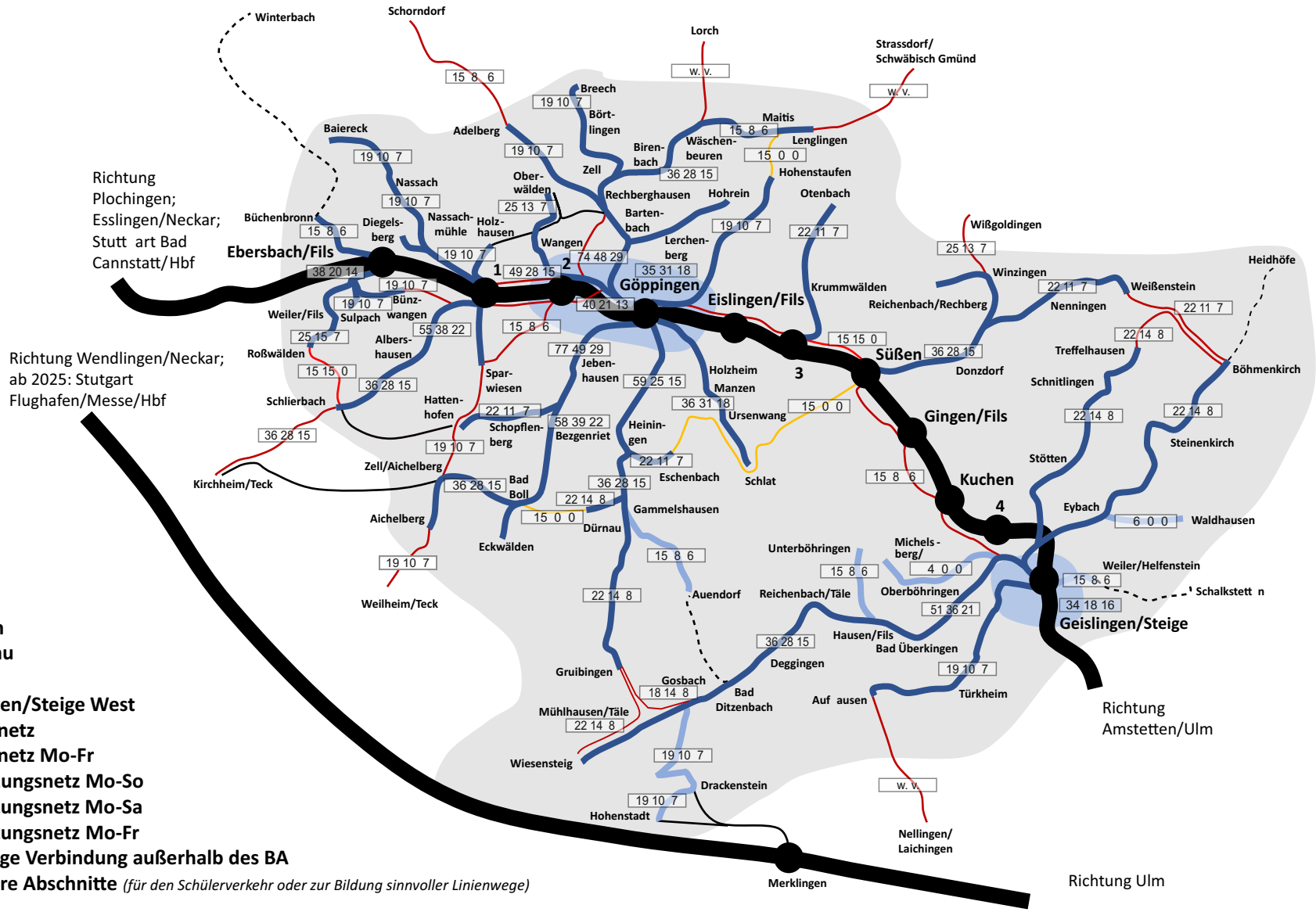
Die Betriebsstunden für einen On-Demand-Shuttle (ODS) sind - unter Voraussetzung einer wirtschaftlichen Umsetzbarkeit - als Alternative zu den angegebenen Fahrtenpaaren festgesetzt.

	Fahrtenpaare Mo-Fr/ Betriebsstunden ODS	Fahrtenpaare Sa/ Betriebsstunden ODS	Fahrtenpaare So/ Betriebsstunden ODS
< 10.000 Ew.	19 oder 19	10 oder 15	7 oder 10
10.000 - 20.000 Ew.	23 oder 19 + 4 (ODS im Spätverkehr möglich)	16 oder 15	8 oder 10
20.000 - 40.000 Ew.	34	18	16
40.000 - 70.000 Ew.	35	31	18
> 70.000 Ew.			
Stammlinie (Radial- oder Durchmesserlinie mit umfangreichen Erschließungsaufgaben)	48	36	36
Ergänzungslinie (Tangentiallinie bzw. Radial- oder. Durchmesserlinie mit ergänzenden Erschließungsaufgaben)	32	16	16

IIb. Geringfügige Erschließungsdefizite (Abstand zu den Einzugsbereichen < 200 m oder < 1.000 Ew.)

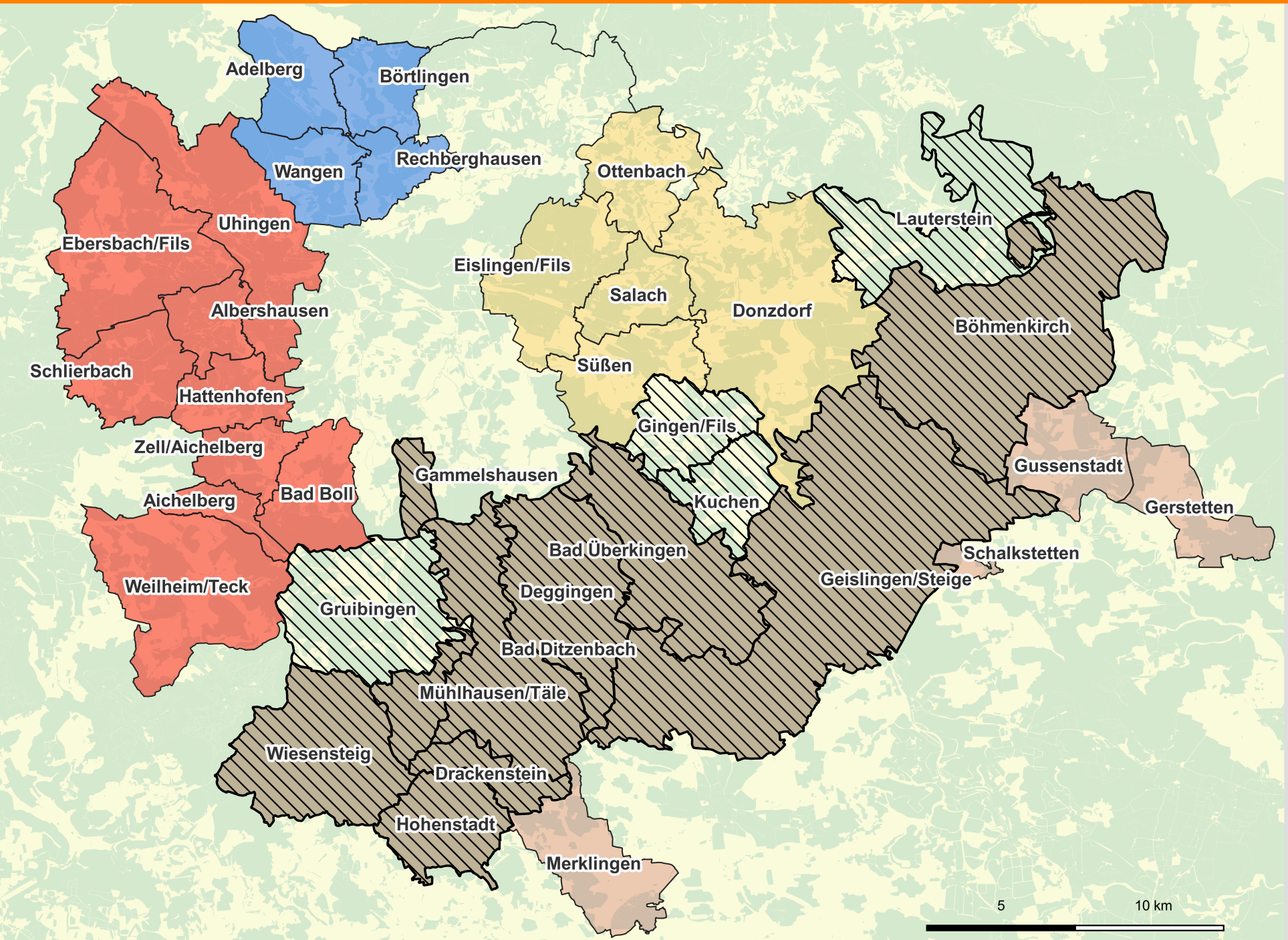
	Fahrtenpaare Mo-Fr/ Betriebsstunden ODS	Fahrtenpaare Sa/ Betriebsstunden ODS	Fahrtenpaare So/ Betriebsstunden ODS
bei angemessenem Aufwand (Zeitverluste für durchfahrende Fahrgäste, sprungfixe Kosten)	15 oder 15	0 oder 0	0 oder 0

Basisangebot für den Busverkehr im Landkreis Göppingen



Anlage 4.2b

Planungen zu On-Demand-Shuttles im Landkreis Göppingen



Gemeinde-grenzen

Klinikshuttle

ODS Schurwald

ODS Mittleres Filstal

ODS Ebersbach

ODS Geislingen

Kreisgrenze

Kartengrundlage:
OpenStreetMap-Mitwirkende

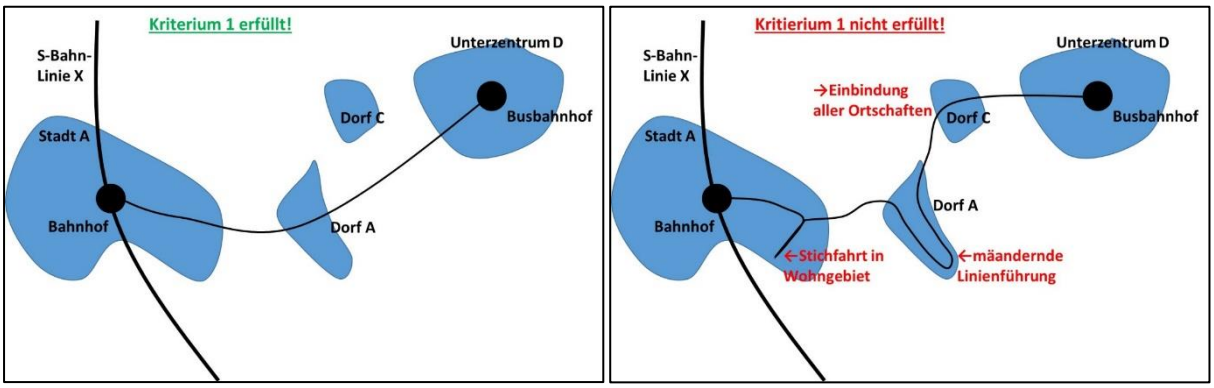
Anlage 4.2c

Kriterien für Schnell-, Express- und Direktbus-Linien
(Kriterien für Liniennummern mit vorangestelltem „X“)

Kriterium 1: Verzicht von Feinerschließungsaufgaben auf dem Kernabschnitt der Linie

Express- oder Schnellbuslinien verzichten bewusst auf zeitaufwendige Stich- oder Schleifenfahrten sowie mäandrierende Linienführungen. Ziel von Express- oder Schnellbus-Linien ist es nicht, für die Fahrgäste in den betroffenen Gebieten eine möglichst wohnortnahe Haltestelle anzudienen, sondern zwischen Aufkommensschwerpunkten im ÖPNV-Netz (z.B. ÖPNV-Netzknoten sowie Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz-Schwerpunkten) eine schnelle Verbindung zu schaffen. Abbildung 1 stellt dieses Kriterium graphisch dar:

Abbildung 1: Kriterium 1 (Verzicht von Feinerschließungsaufgaben auf dem Kernabschnitt der Linie)



Nur in den nachfolgend definierten Ausnahmefällen kann eine mäandernde Linienführung oder eine Stich- bzw. Schleifenfahrt zulässig sein.

- Die betreffende Linie wird auf dem Kernabschnitt zwischen zwei Aufkommensschwerpunkten direkt geführt. Ab einem der beiden Aufkommensschwerpunkte schließt sich noch ein Linienabschnitt ohne Express- oder Schnellbuscharakter an, welcher entweder dem Einsammeln oder der Feinverteilung von Fahrgästen dient.

  Diesem Prinzip entsprechend wurde beispielsweise die SSB-Schnellbuslinie X1 konzipiert: Sie verkehrt zwischen den beiden Aufkommensschwerpunkten Stuttgart Hauptbahnhof und Bad Cannstatt Wilhelmsplatz direkt über die Bundesstraße B14. Um möglichst vielen Fahrgästen eine umsteigefreie Verbindung zu gewährleisten, ist der Haltestelle „Stuttgart Hauptbahnhof“ noch eine Schleifenfahrt durch die Innenstadt vorgelagert. Das ist zulässig, da aus dieser Linienführung keine Reisezeitverlängerung auf dem Kernabschnitt der Linie zwischen Stuttgart Hauptbahnhof und Bad Cannstatt Wilhelmsplatz resultiert.

- Auch auf dem Kernabschnitt der Linie können mäandernde Linienführungen sowie Schleifen- und Stichfahrten zulässig sein, insofern diese dazu dienen, einen weiteren Aufkommensschwerpunkt im ÖPNV oder einen Verknüpfungspunkt mit dem SPNV in den Linienverlauf zu integrieren.

  Ein Beispiel hierfür ist die Linie X60 des VRS. Diese weicht im Bereich Universität vom direkten Weg zwischen Leonberg und dem Flughafen ab und fährt dort in Form einer Stichfahrt die Haltestelle Universität (Schleife) an. Diese Stichfahrt verlangsamt zwar die Fahrt für Fahrgäste von Leonberg zum Flughafen, führt aber dazu, dass ein weiterer Aufkommensschwerpunkt in den Linienverlauf eingebunden werden kann. Bestimmte Aufkommensschwerpunkte können unter Inkaufnahme von Reisezeitverlängerungen in einen Linienweg eingebunden werden, wenn diese Gebiete für die Fahrgäste der Linie relevante Verkehrsziele darstellen. Im Falle der Linie X60 ist dies zweifelsfrei gegeben, da an der Universität Fahrgäste von den S-Bahn-Linien S1, S2 und S3 auf die Busse der Linie X60 umsteigen können und die Universität als solche für viele Fahrgäste aus dem Umland ein wichtiges Verkehrsziel darstellt.

Kriterium 2: Beschleunigte Abwicklung relevanter Quell-/Zielverbindungen im Vergleich zum weiteren Bus- und Schienennetz

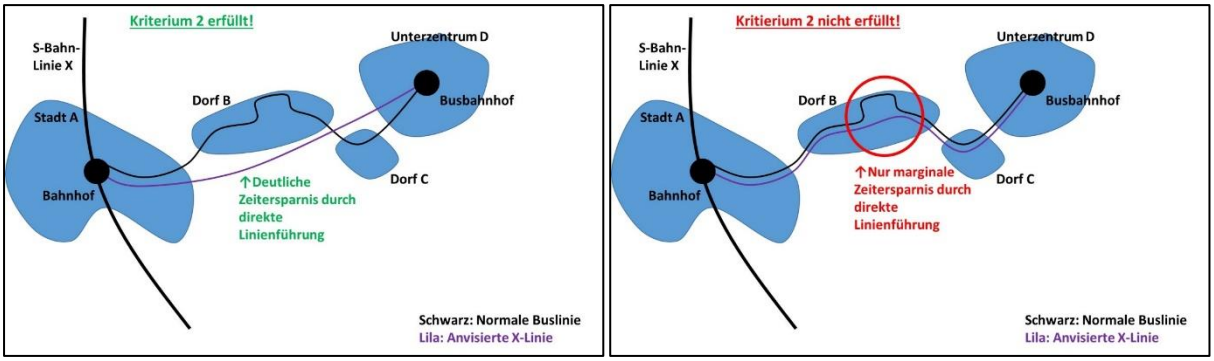
Eine Linienführung ohne Umwege genügt nicht, um eine Liniennummer mit vorangestelltem X zu rechtfertigen. Das Angebot muss ferner – im Vergleich zum weiteren Verkehrsangebot auf relevanten Quell-/Zielverbindungen – eine deutlich kürzere Reisezeit bieten. In diesem Zusammenhang können zwei Ausgangssituationen bestehen:

- Verkehrt auf dem Korridor der (anvisierten) X-Linie eine weitere Buslinie, muss sich die X-Linie auf dem Kernabschnitt von der im selben Korridor verlaufenden Linie durch eine deutlich beschleunigte Linienführung unter Auslassung von Feinerschließungsaufgaben unterscheiden.

- Verkehrt auf dem Korridor der (anvisierten) X-Linie keine weitere Linie, muss durch die X-Linie eine neue Verbindung hergestellt werden. Zudem ist mit Hilfe der X-Linie die Reisezeit zwischen zwei Aufkommensschwerpunkten des ÖPNV deutlich zu reduzieren.

Die nachfolgende Abbildung 2 stellt Kriterium 2 graphisch dar:

Abbildung 2: Kriterium 2 (Beschleunigte Abwicklung relevanter Quell-/Zielverbindungen im Vergleich zum weiteren Bus- und Schienennetz)



Kriterium 3: Vertaktetes Angebot mindestens in der Früh- und Spät-HVZ

Über die genaue Linienführung hinaus sind auch Standards hinsichtlich der Vertaktung einzuhalten. So müssen X-Linien montags bis freitags an Schul- und Ferientagen mindestens zu beiden Hauptverkehrszeiten am Vor- und Nachmittag, ein vertaktetes Angebot bereithalten. In dieser Zeit ist mindestens ein 60-Minuten-Takt zu gewährleisten. Angebote, die zwar die obigen Kriterien hinsichtlich der Linienführung einhalten, jedoch hinsichtlich der Vertaktung nicht die dargestellten Mindeststandards aufweisen, können nicht als X-Linien geführt werden.

Einordnung der Linien im Landkreis Göppingen in das Linienbündelungskonzept

Linien-Nr.	Linienverlauf	Im Bündelungskonzept enthalten
RE5/ RB16	(Ulm –) Geislingen/Steige – Göppingen (Plochingen – Stuttgart)	nein
MEX16	(Ulm -) Göppingen (- Plochingen - Stuttgart)	nein
X93	Göppingen (- Lorch)	nein
35	(Heidenheim -) Böhmenkirch	nein
46	(Ulm - Amstetten -) Geislingen/Steige	nein
165	((Notzingen -) Kirchheim/Teck - Waldfriedhof - ZOB -) Zell/Aichelberg	nein
170	(Kirchheim/ Teck – Weilheim/Teck -) Wiesensteig - Reußenstein (RadWanderBus Reußenstein)	nein
346	Laichingen – Westerheim – Geislingen/Steige	nein
350	Geislingen/Steige - Türkheim - Aufhausen	nein
901	Göppingen ZOB - Friedhof - Stauferpark - Lise-Meitner-Straße	ja
901A	Göppingen ZOB - Friedhof - Roseggerweg/Stadthalle	ja
902	Göppingen ZOB - Klinik am Eichert	ja
903	Göppingen ZOB - Galgenberg	ja
904	Göppingen ZOB - Bartenbach - Hohrein Ortsmitte	ja
905	Göppingen ZOB - Reuschkirche - Christkönigskirche	ja
906	Göppingen ZOB - Jebenhausen	ja
911	Göppingen - Faurndau - Uhingen - Albershausen	ja
911A	Göppingen - Faurndau - Uhingen - Albershausen	ja
912	Göppingen - Faurndau - Wangen - Oberwälden	ja
912A	Göppingen - Faurndau - Wangen - Oberwälden	ja
913	Göppingen - Faurndau - Sparwiesen	ja
913A	Göppingen - Faurndau - Sparwiesen	ja
914	Göppingen - Faurndau - Uhingen - Albershausen - Schlierbach (- Kirchheim/Teck)	ja
914A	Göppingen ZOB - Faurndau - Uhingen - Albershausen - Schlierbach (- Kirchheim/Teck)	ja
915	Göppingen - Uhingen - Holzhausen	ja
916	Uhingen - Bünzwangen – Ebersbach/Fils	ja
916A	Baiereck - Bünzwangen – Ebersbach/Fils	ja
917	Ebersbach/Fils (- Winterbach)	ja
918	Uhingen - Baiereck	ja
920	Göppingen ZOB - Jebenhausen - Bad Boll – Zell/Aichelberg - Aichelberg (- Weilheim an der Teck)	ja

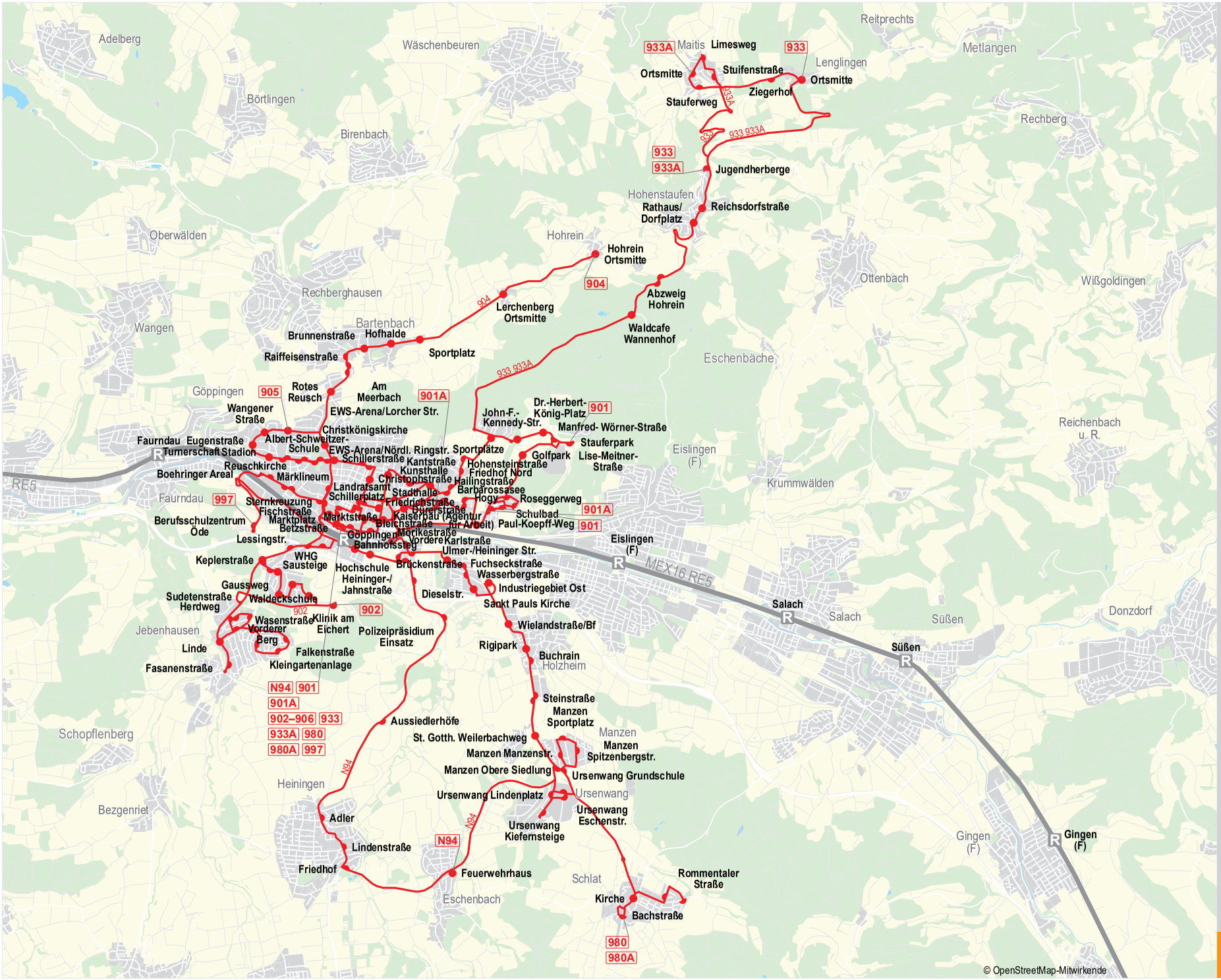
Anlage 4.4

Linien-Nr.	Linienverlauf	Im Bündelungskonzept enthalten
920A	Göppingen ZOB - Jebenhausen - Bad Boll – Zell/Aichelberg - Aichelberg (- Weilheim/Teck)	ja
921	Göppingen ZOB - Jebenhausen - Hattenhofen – Zell/Aichelberg	ja
921A	Göppingen ZOB - Jebenhausen - Hattenhofen – Zell/Aichelberg	ja
922	Uhingen - Sparwiesen - Hattenhofen - Zell/Aichelberg	ja
922A	Uhingen - Sparwiesen - Hattenhofen - Zell/Aichelberg	ja
923	(Weilheim/Teck) - Zell/Aichelberg - Bad Boll - Jebenhausen - Faurndau	ja
924	Ebersbach/Fils – Weiler/Fils - Roßwälden - Schlierbach - Bad Boll	ja
924A	Ebersbach/Fils – Weiler/Fils - Roßwälden - Schlierbach - Bad Boll	ja
930	Faurndau - Wangen - Oberwälden - Rechberghausen	ja
931	Göppingen - Waldhausen (- Lorch - Schwäbisch Gmünd)	ja
931A	Göppingen - Waldhausen (- Lorch - Schwäbisch Gmünd) - Lenglingen	ja
932	Göppingen - Faurndau - Rechberghausen (- Schwäbisch Gmünd)	ja
932A	Göppingen - Faurndau - Rechberghausen - Lenglingen	ja
933	Göppingen - Hohenstaufen - Maitis - Lenglingen	ja
933A	Göppingen - Hohenstaufen - Maitis - Lenglingen	ja
934	Göppingen ZOB - Bartenbach - Rechberghausen - Börtlingen	ja
934A	Göppingen - Bartenbach - Rechberghausen - Börtlingen	ja
935	Göppingen ZOB - Rechberghausen - Adelberg (- Schorndorf)	ja
940	Göppingen ZOB – Eislingen/Fils Schlossplatz/Bahnhof	ja
941	Göppingen ZOB - Eislingen/Fils - Salach – Eislingen/Fils - Ottenbach	ja
941A	Göppingen ZOB - Eislingen/Fils - Salach - Eislingen/Fils - Ottenbach	ja
942	Göppingen - Eislingen/Fils	ja
943	Eislingen/Fils Steinbeisstraße - Hauptstraße/ Bahnhof -Talstraße	ja
950	Böhmenkirch - Stötten – Geislingen/Steige ZOB	ja
950A	Böhmenkirch - Stötten – Geislingen/Steige ZOB	ja
951	Süßen – Gingen/ Fils – Geislingen/Steige Stadtkirche	ja
951A	Süßen – Gingen/Fils – Geislingen/Steige Stadtkirche	ja
952	Böhmenkirch Rathaus - Heidhöfe	ja
957	Geislingen/Steige Stadtkirche - Weiler - Schalkstetten	ja
958	Geislingen/Steige ZOB - Eybach - Böhmenkirch	ja
958A	Geislingen/Steige ZOB - Eybach - Böhmenkirch	ja
959	Geislingen/Steige ZOB - Eybach - Waldhausen - Gerstetten	ja
961	Deggingen - Gosbach - Hohenstadt	ja

Linien-Nr.	Linienverlauf	Im Bündelungskonzept enthalten
962	Geislingen/Steige ZOB - Berufsschulzentrum - Wilhelmshöhe - Geislingen/Steige ZOB	ja
963	Geislingen/Steige ZOB - Wilhelmshöhe - Neuwiesen - Geislingen/Steige ZOB	ja
964	Geislingen an der Steige ZOB - Heiligenäcker - Oberböhringen	ja
965	Geislingen/Steige ZOB - Unterböhringen	ja
965A	Geislingen/Steige Stadtkirche - Unterböhringen	ja
966	Geislingen/Steige ZOB - Wiesensteig Rathaus	ja
966A	Geislingen/Steige ZOB - Wiesensteig Rathaus	ja
967	Merklingen – Wiesensteig – Gosbach – Merklingen	ja
968	Merklingen – Gosbach – Wiesensteig - Merklingen	ja
970	Süßen Fuchseckstraße - Bahnhof - Donzdorf Schulzentrum (Citybus)	ja
971	Süßen – Reichenbach/Rechberg - Wißgoldingen	ja
972	Göppingen ZOB - Süßen - Donzdorf - Böhmenkirch	ja
972A	Göppingen ZOB - Süßen - Donzdorf - Böhmenkirch	ja
980	Göppingen ZOB - Ursenwang - Schlat	ja
980A	Göppingen ZOB - Ursenwang - Schlat	ja
981	Göppingen ZOB - Gruibingen - Wiesensteig	ja
981A	Deggingen - Gruibingen - Göppingen ZOB	ja
982	Gammelshausen - Bad Ditzenbach - Deggingen	ja
983	Göppingen ZOB - Heiningen - Bad Boll	ja
983A	Göppingen ZOB - Heiningen - Bad Boll	ja
984	Göppingen ZOB - Süßen ZOB	ja
984A	Göppingen ZOB - Süßen ZOB	ja
997	Göppingen ZOB - Berufsschulzentrum Öde	ja
RW1	Göppingen - Heiningen - Gruibingen - Wiesensteig (RadWanderBus Reußenstein 1)	ja
RW2	Göppingen - Bad Boll - Gruibingen - Wiesensteig (RadWanderBus Reußenstein 2)	ja
N90	Göppingen ZOB - Faurndau - Wangen - Rechberghausen - Bartenbach - Göppingen ZOB	ja
N91	Uhingen - Albershausen - Schlierbach - Roßwälden – Weiler/Fils – Ebersbach/Fils - Bünzwangen - Uhingen	ja
N92	Göppingen ZOB - Jebenhausen - Hattenhofen – Zell/Aichelberg - Bad Boll - Jebenhausen - Göppingen ZOB	ja
N93	Göppingen ZOB - Bartenbach - Rechberghausen - Birenbach - Wäschenbeuren - Maitis- Lenglingen - Hohenstaufen - Göppingen	ja
N94	Göppingen ZOB - Eschenbach - Heiningen - Göppingen ZOB	ja

Anlage 4.4

Linien-Nr.	Linienverlauf	Im Bündelungskonzept enthalten
N95	Geislingen/Steige ZOB - Waldhausen - Böhmenkirch - Stötten	ja
N96	Geislingen/Steige ZOB - Bad Überkingen - Bad Ditzenbach	ja
N97	Göppingen ZOB - Süßen - Donzdorf - Böhmenkirch	ja
N98	Göppingen ZOB - Heiningen - Bad Boll - Göppingen ZOB	ja
N99	Gammelshausen - Wiesensteig - Drackenstein - Bad Ditzenbach	Ja
Darüber hinaus verkehren im Landkreis Göppingen die folgenden Bürgerbusse:		
Eberbus	Ebersbach/Fils	nein
Uli	Uhingen	nein
Mobs	Süßen	nein
Sami	Salach	nein
MEX	Donzdorf	nein



Nahverkehrs-plan Landkreis Göppingen

Linienbündel 1
Verkehrsraum Göppingen

Linie:

901	Göppingen ZOB - Stauferpark - Lise-Meitner-Straße
901A	Göppingen ZOB - Stadthalle - Roseggerweg (Schülerverkehr)
902	Göppingen ZOB - Klinik am Eichert
903	Göppingen ZOB - Galgenberg
904	Göppingen ZOB - Bartenbach - Hohrein Ortsmitte
905	Göppingen ZOB - Reuschkirche - Christkönigkirche
906	Göppingen ZOB - Jebenhausen
933	Göppingen - Hohenstaufen - Maitis - Lenglingen
933A	Göppingen - Hohenstaufen - (- Maitis - Lenglingen) (Schülerverkehr)
980	Göppingen ZOB - Ursenwang - Schlat
980A	Göppingen ZOB - Ursenwang - Schlat (Schülerverkehr)
997	Göppingen ZOB - Berufsschulzentrum Öde (Schülerverkehr)
N94	Göppingen ZOB - Eschenbach - Heiningen - Göppingen ZOB

Leistungsvolumen: 882.700 km

Harmonisierungszeitpunkt: 01. Juni 2026

© OpenStreetMap-Mitwirkende

© Juli 2022

Anlage 4.5

Nahverkehrs-plan Landkreis Göppingen

Linienbündel 2
Verkehrsraum
Ebersbach/Schurwald

Linie:

912 Göppingen - Faurndau - Wangen - Oberwälden

912A Göppingen - Faurndau - Wangen - Oberwälden (Schülerverkehr)

913 Göppingen - Faurndau - Sparwiesen

913A Göppingen - Faurndau - Sparwiesen (Schülerverkehr)

915 Göppingen - Uhingen - Holzhausen - Göppingen

916 Uhingen - Bünzwangen - Ebersbach/Fils

916A Uhingen - Bünzwangen - Ebersbach/Fils (Schülerverkehr)

917 Ebersbach/Fils - Winterbach

918 Uhingen - Baiereck

930 Faurndau - Wangen - Oberwälden - Rechberghausen

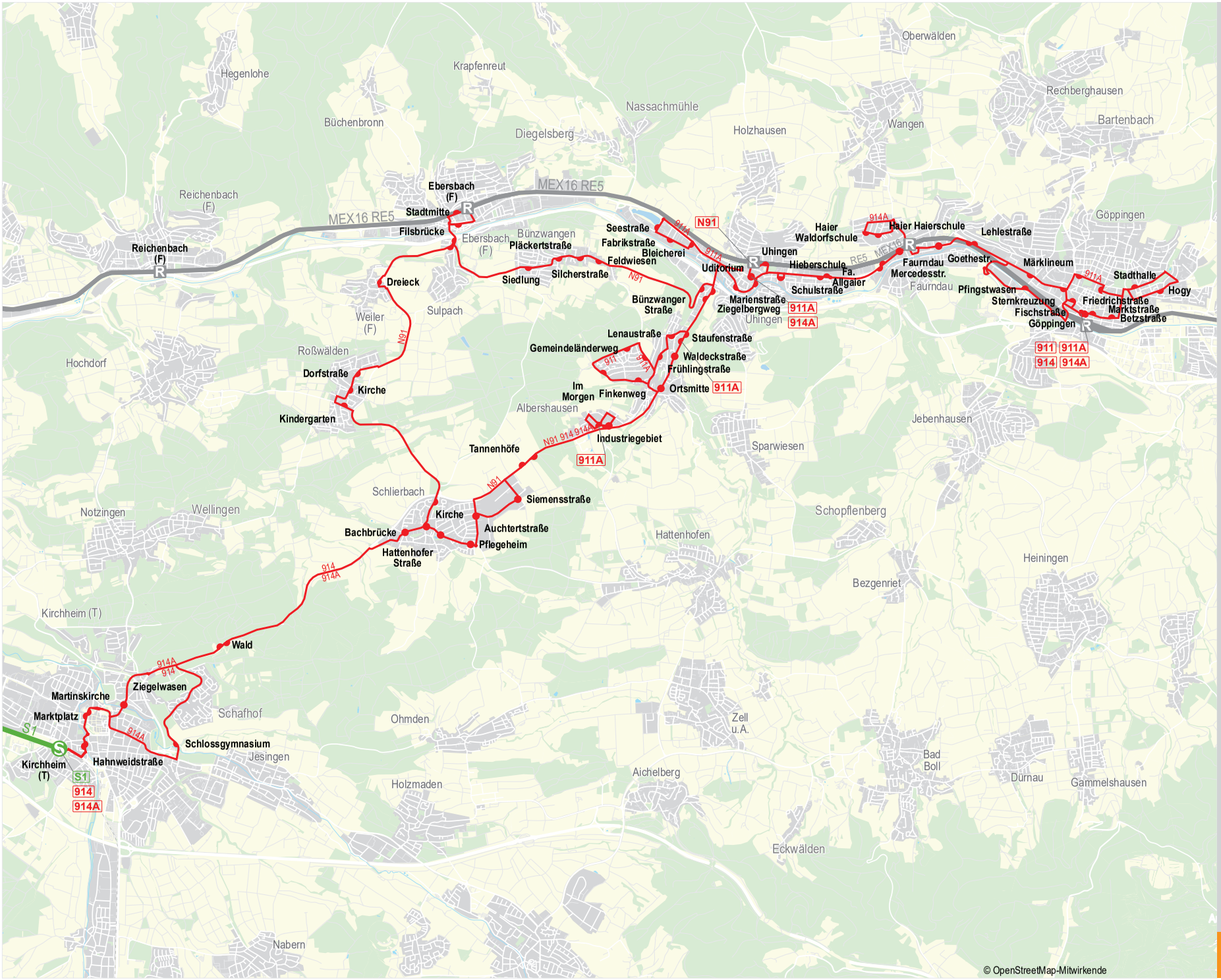
N90 Göppingen ZOB - Faurndau - Wangen - Rechberghausen - Bartenbach - Göppingen ZOB

Leistungsvolumen: 657.500 km

Harmonisierungszeitpunkt: 01. Juni 2027

© Juli 2022

© OpenStreetMap-Mitwirkende



Nahverkehrs-plan Landkreis Göppingen

Linienbündel 3
Verkehrsraum
Unteres Filstal

Linie:

911 Göppingen - Faurndau - Uhingen - Albershausen

911A Göppingen - Faurndau - Uhingen - Albershausen (Schülerverkehr)

914 Göppingen - Faurndau - Uhingen - Albershausen - Schlierbach - Kirchheim/Teck

914A Göppingen - Faurndau - Uhingen - Albershausen - Schlierbach - Kirchheim/Teck (Schülerverkehr)

N91 Uhingen - Albershausen - Schlierbach - Roßwälden - Weiler/Fils - Ebersbach/Fils - Bünzwangen - Uhingen

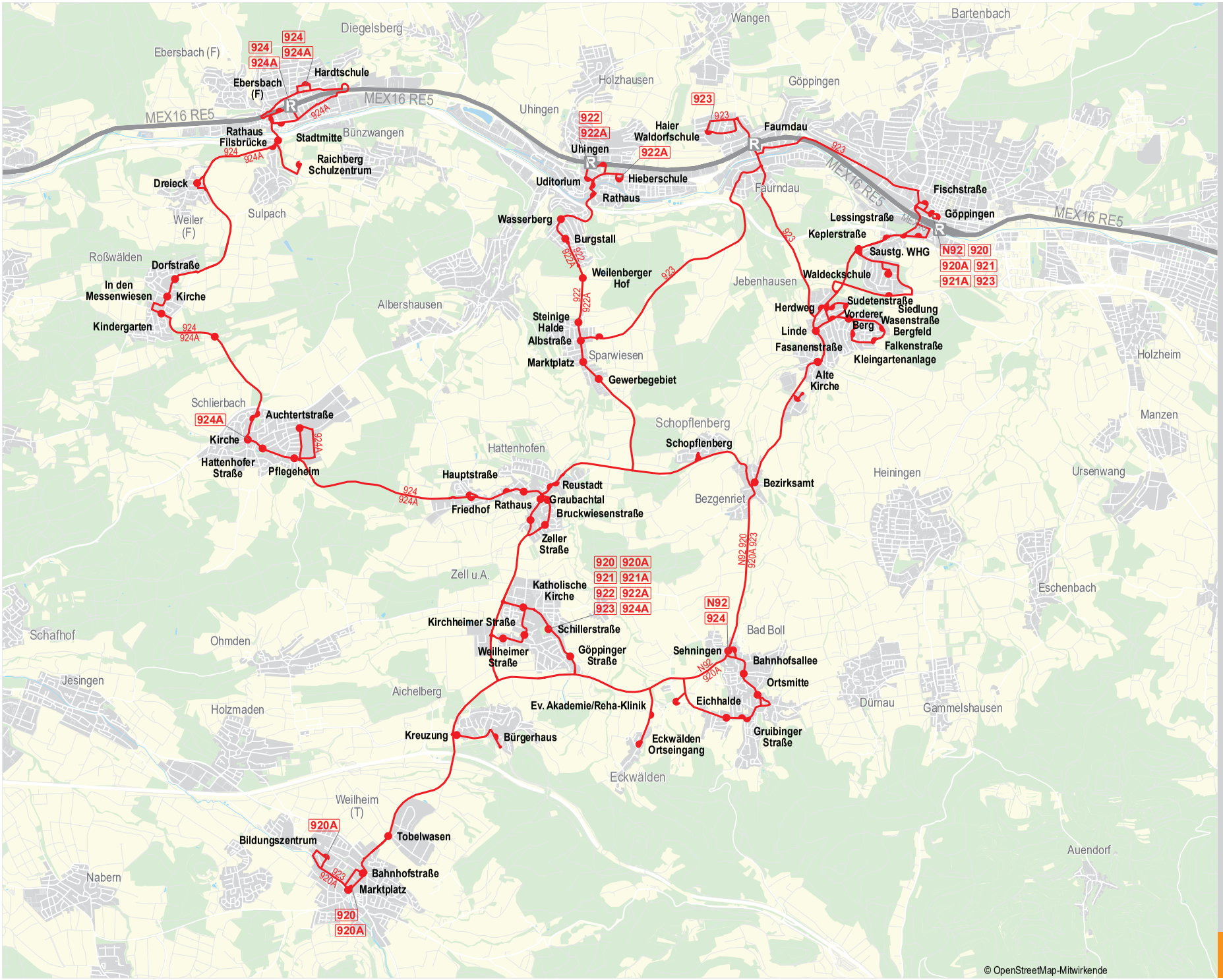
Leistungsvolumen: 504.800 km

Harmonisierungszeitpunkt: 01.01.2028

© Juli 2022

Anlage 4.7

Nahverkehrs-plan Landkreis Göppingen



Linienbündel 4
Verkehrsraum
Voralb-West

Linie:

920 Göppingen ZOB - Jebenhausen - Bad Boll - Zell/Aichelberg - Aichelberg - Weilheim/Teck

920A Göppingen ZOB - Jebenhausen - Bad Boll - Zell/Aichelberg - Aichelberg - Weilheim/Teck (Schülerverkehr)

921 Göppingen ZOB - Jebenhausen - Hattenhofen - Zell/Aichelberg

921A Göppingen ZOB - Jebenhausen - Hattenhofen - Zell/Aichelberg (Schülerverkehr)

922 Uhingen - Sparwiesen - Hattenhofen - Zell/Aichelberg

922A Uhingen - Sparwiesen - Hattenhofen - Zell/Aichelberg (Schülerverkehr)

923 Weilheim/Teck - Zell/Aichelberg - Bad Boll - Jebenhausen - Faurndau

924 Ebersbach/Fils – Weiler/Fils - Roßwälden - Schlierbach - Bad Boll

924A Ebersbach/Fils – Weiler/Fils - Roßwälden - Schlierbach - Bad Boll (Schülerverkehr)

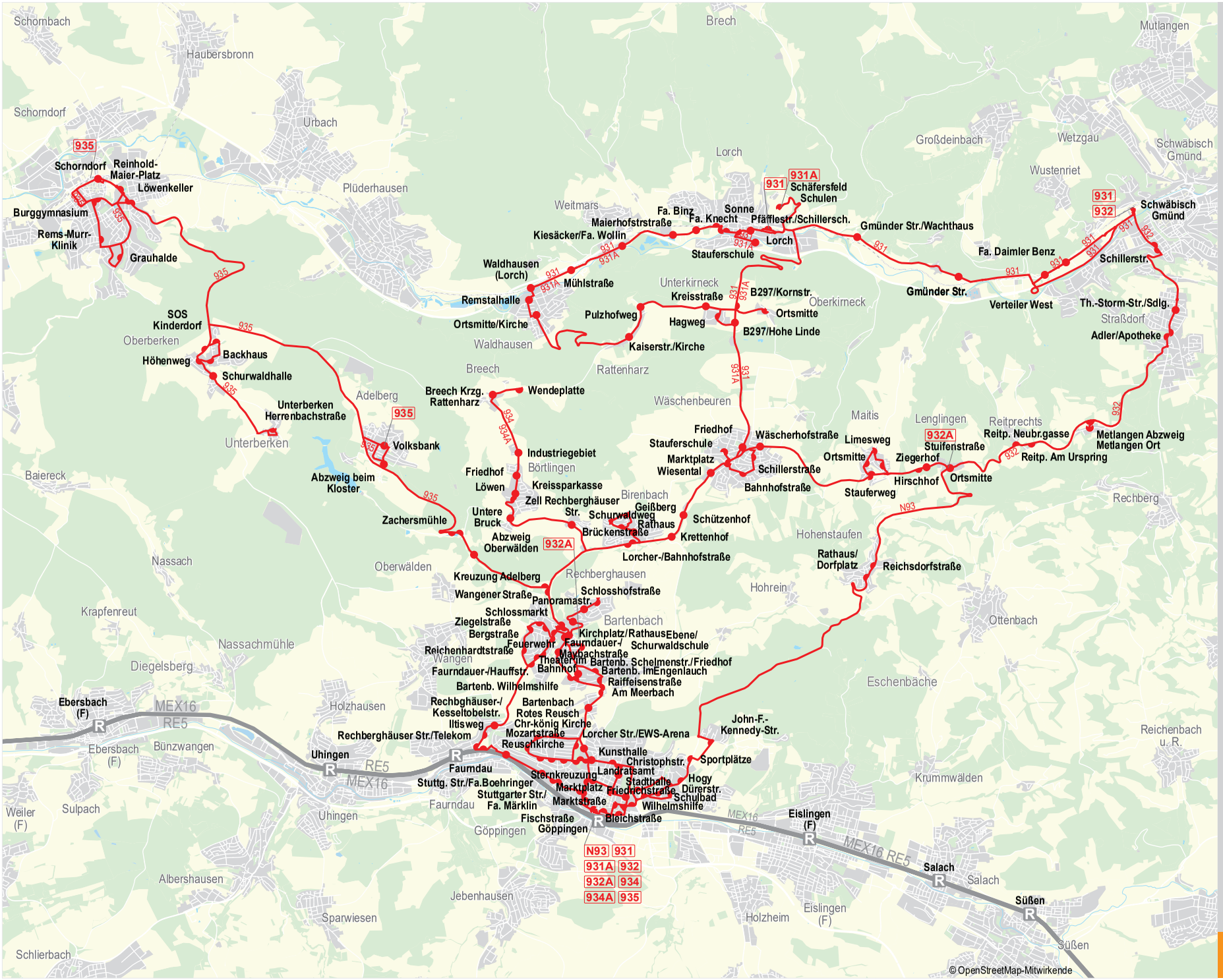
N92 Göppingen ZOB - Jebenhausen - Hattenhofen - Zell/Aichelberg - Bad Boll - Jebenhausen - Göppingen ZOB

Leistungsvolumen: 1.010.000 km

Harmonisierungszeitpunkt: 01. Juni 2026

© Juli 2022

vvs



Nahverkehrsplan Landkreis Göppingen

Linienbündel 5
Verkehrsraum
Östlicher Schurwald

Linie:

931 Göppingen - Waldhausen - Lorch - Schwäbisch Gmünd

931A Göppingen - Waldhausen - Lorch - Schwäbisch Gmünd - Lenglingen (Schülerverkehr)

932 Göppingen - Faurndau - Rechberghausen - Schwäbisch Gmünd

932A Göppingen - Faurndau - Rechberghausen - Schwäbisch Gmünd (Schülerverkehr)

934 Göppingen ZOB - Bartenbach - Rechberghausen - Börtlingen

934A Göppingen ZOB - Bartenbach - Rechberghausen - Börtlingen (Schülerverkehr)

935 Göppingen ZOB - Rechberghausen - Adelberg - Schorndorf

N93 Göppingen ZOB - Bartenbach - Rechberghausen - Birenbach - Wäschenbeuren – Maitis - Lenglingen - Hohenstaufen - Göppingen

Leistungsvolumen: 1.170.200 km

Harmonisierungszeitpunkt: 01. Dezember 2025

© Juli 2022

© OpenStreetMap-Mitwirkende

Nahverkehrs-plan Landkreis Göppingen

Linienbündel 6
Verkehrsraum
Mittleres Filstal

Linie:

940 Göppingen ZOB - Eislingen/Fils Schlosspl./Bahnhof

941 Göppingen ZOB - Eislingen/Fils - Salach - Eislingen/Fils - Ottenbach

941A Göppingen - Eislingen/Fils - Salach - Eislingen/Fils - Ottenbach (Schülerverkehr)

942 Göppingen - Eislingen/Fils

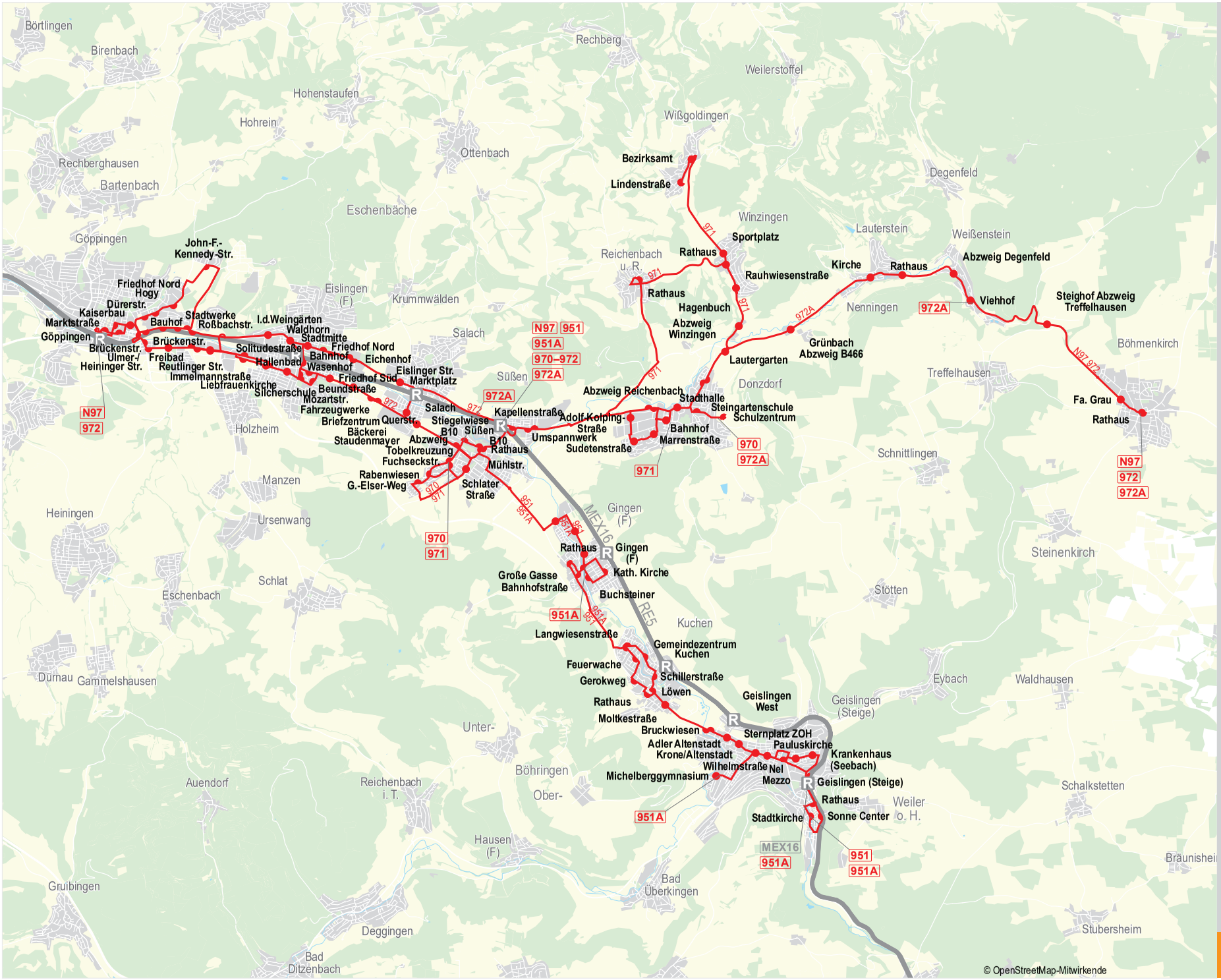
943 Eislingen/Fils Steinbeisstraße - Hauptstraße/ Bahnhof -Talstraße

Leistungsvolumen: 536.700 km

Harmonisierungszeitpunkt: 01. Dezember 2025

© Juli 2022

© OpenStreetMap-Mitwirkende



Nahverkehrs-plan Landkreis Göppingen

Linienbündel 7
Verkehrsraum
Süßen

Linie:

951 Süßen - Gingen/Fils - Geislingen/Steige Stadtkirche

951A Süßen - Gingen/Fils - Geislingen/Steige Stadtkirche (Schülerverkehr)

970 Süßen Fuchseckstr. - Bahnhof - Donzdorf Schulzentrum (Citybus)

971 Süßen - Reichenbach/Rechberg - Wißgoldingen

972 Göppingen ZOB - Süßen - Donzdorf - Böhmenkirch

972A Göppingen ZOB - Süßen - Donzdorf - Böhmenkirch (Schülerverkehr)

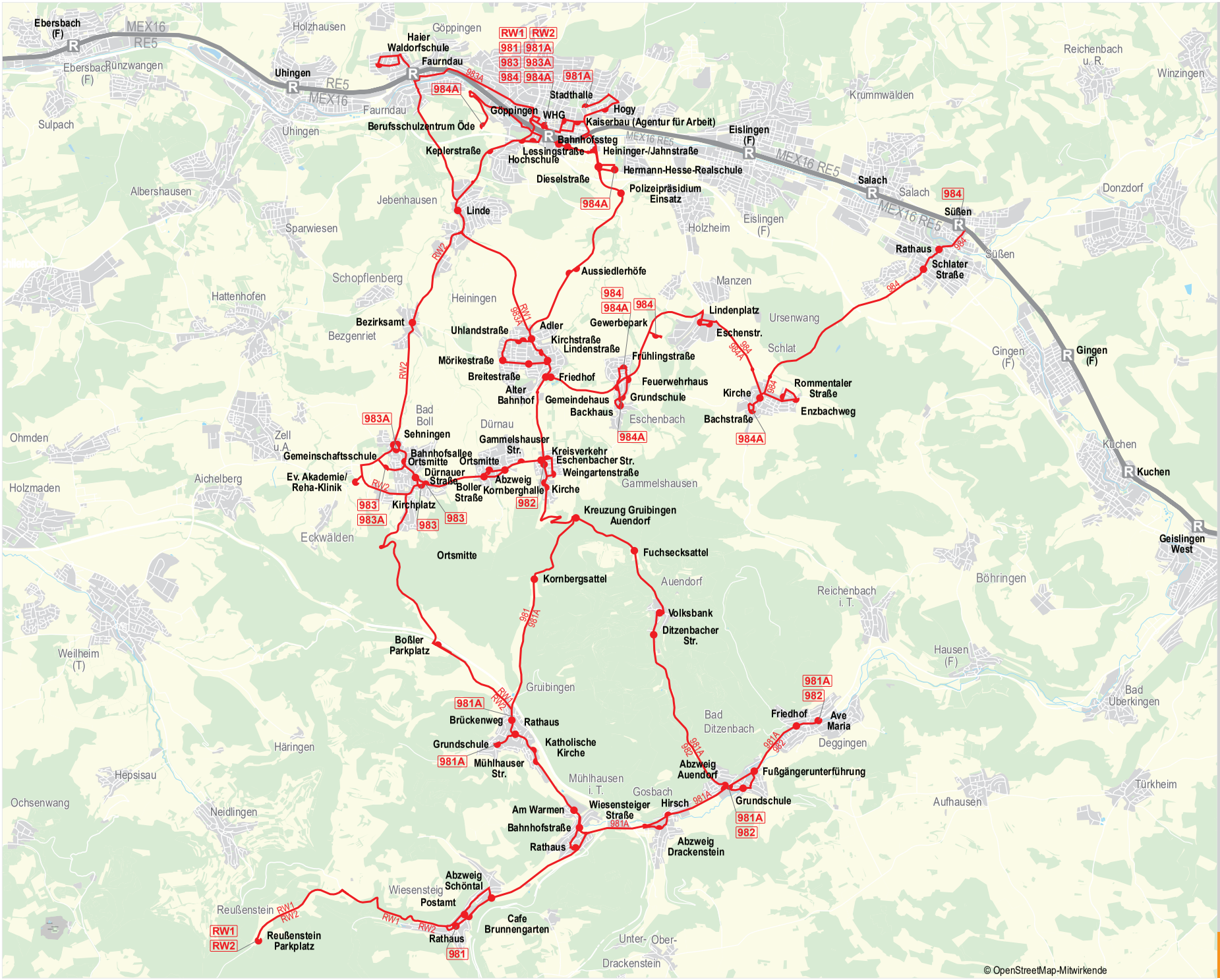
N97 Göppingen ZOB - Süßen - Donzdorf - Böhmenkirch

Leistungsvolumen: 829.500 km

Harmonisierungszeitpunkt: 01. Dezember 2026

© Juli 2022

Anlage 4.11



Nahverkehrs-plan Landkreis Göppingen

Anlage 4.12

Linienbündel 8
Verkehrsraum
Voralb-Ost

Linie:

981 Göppingen ZOB - Gruibingen - Wiesensteig

981A Deggingen - Gruibingen - Göppingen ZOB (Schülerverkehr)

982 Gammelshausen - Bad Ditzenbach - Deggingen

983 Göppingen ZOB - Heiningen - Bad Boll

983A Göppingen ZOB - Heiningen - Bad Boll (Schülerverkehr)

984 Göppingen ZOB - Süßen ZOB

984A Göppingen ZOB - Süßen ZOB (Schülerverkehr)

RW1 Göppingen - Heiningen - Gruibingen - Wiesensteig (RadWanderBus Reußenstein 1)

Rw2 Göppingen - Bad Boll - Gruibingen - Wiesensteig (RadWanderBus Reußenstein 2)

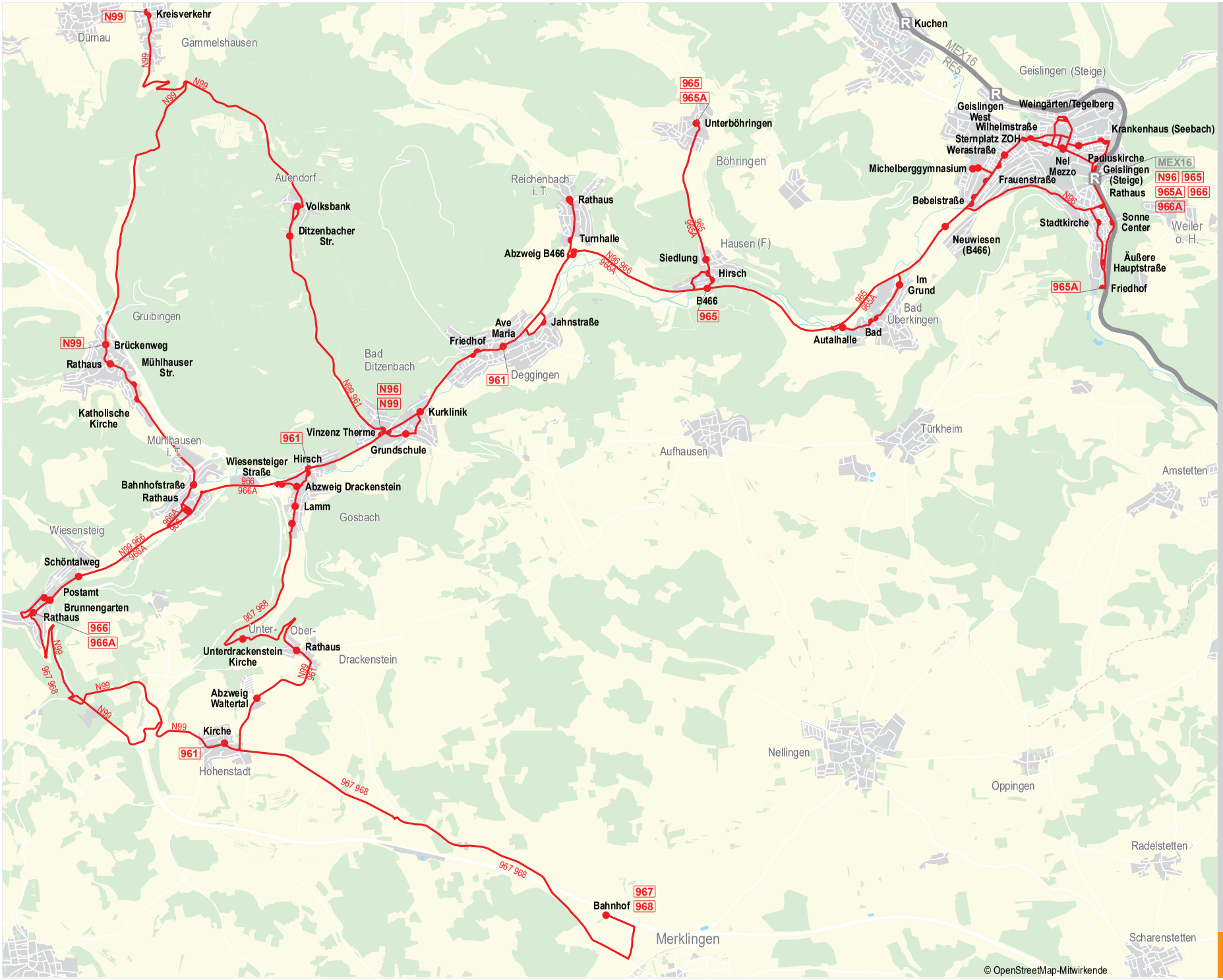
N98 Göppingen ZOB - Heiningen - Bad Boll - Göppingen ZOB

Leistungsvolumen: 729.000 km

Harmonisierungszeitpunkt: 01. Dezember 2027

© Juli 2022

vvs



Nahverkehrsplan Landkreis Göppingen

Linienbündel 9
Verkehrsraum
Oberes Filstal

Linie:

960 Kirchheim (T) – Reudern – Nürtingen Krankenhaus – Nürtingen

961 Deggingen - Gosbach - Hohenstadt

965 Geislingen/Steige ZOB - Unterböhringen

965A Geislingen/Steige Stadtkirche - Unterböhringen

966 Geislingen/Steige ZOB - Wiesensteig Rathaus

967 Merklingen - Wiesensteig

968 Merklingen - Gosbach

966A Geislingen/Steige ZOB - Wiesensteig Rathaus

N96 Geislingen/Steige ZOB - Bad Überkingen - Bad Ditzenbach

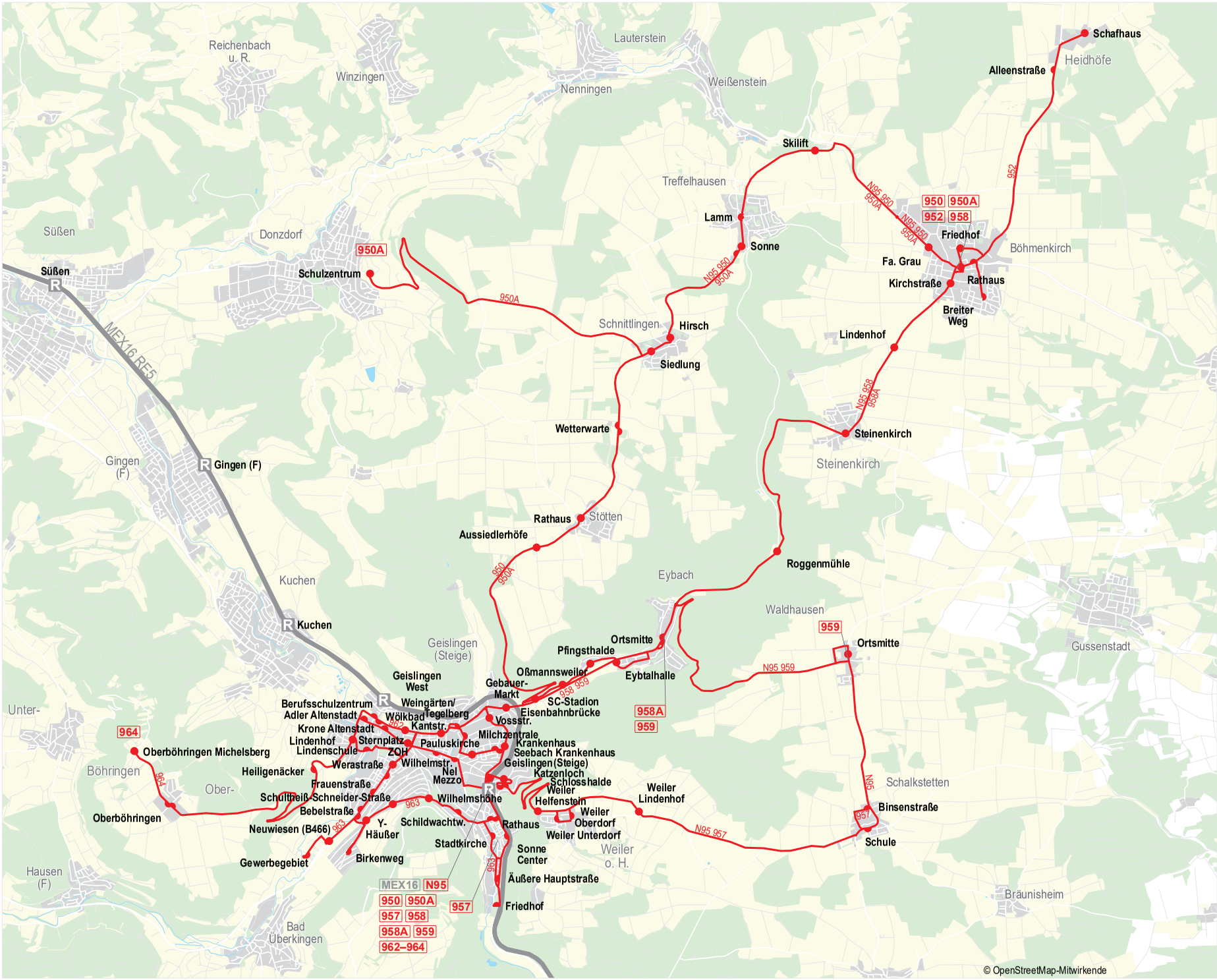
N99 Gammelshausen - Wiesensteig - Drackenstein - Bad Ditzenbach

Leistungsvolumen: 696.100 km

Harmonisierungszeitpunkt: 01. Dezember 2027

© Juli 2022

Nahverkehrs-plan Landkreis Göppingen



Linienbündel 10
Verkehrsraum Geislingen/Böhmenkirch

Linie:

950	Böhmenkirch - Stötten - Geislingen/Steige ZOB
950A	Böhmenkirch - Stötten - Geislingen/Steige ZOB (Schülerverkehr)
952	Böhmenkirch Rathaus - Heidhöfe
957	Geislingen/Steige Stadtkirche - Weiler/Helfenstein - Schalkstetten
958	Geislingen/Steige ZOB - Eybach - Böhmenkirch
958A	Geislingen/Steige ZOB - Eybach - Böhmenkirch (Schülerverkehr)
959	Geislingen/Steige ZOB - Eybach - Waldhausen - Gerstetten
962	Geislingen/Steige ZOB - Berufsschulzentrum - Wilhelmshöhe - ZOB
963	Geislingen/Steige ZOB - Wilhelmshöhe - Neuwiesen - Geislingen/Steige ZOB
964	Geislingen/Steige ZOB - Heiligenäcker - Oberböhringen
N95	Geislingen/Steige ZOB - Waldhausen - Böhmenkirch - Stötten

Leistungsvolumen: 542.200 km

Harmonisierungszeitpunkt: 01. Dezember 2026

© OpenStreetMap-Mitwirkende

© Juli 2022

vvs

Beförderungszeiten und -geschwindigkeiten von/zum Gemeindehauptort

Hauptort	Zentrale Haltestelle(n)	Teilort	Zentrale Haltestelle(n)	Durchschnittliche Beförderungszeit (in Min.)			Maximale Beförder-ungszeit (VDV) (in Min.)	Luftlinien-Entfernung (in km)	Beförderungs-geschwindigkeit (in km/h)			Warnwert 15 km/h unter-schritten? (ja/nein)
				Mo-Fr	Sa	So/ Fe			Mo-Fr	Sa	So/ Fe	
Adelberg	-	Adelberg	Volksbank	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aichelberg	-	Aichelberg	Kreuzung	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Albershausen	-	Albershausen	Ortsmitte	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bad Ditzenbach	Vinzenz Therme	Auendorf	Volksbank	6	6	6	25	3,62	36,21	36,21	36,21	nein
Bad Ditzenbach	-	Bad Ditzenbach	Vinzenz Therme	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bad Ditzenbach	Vinzenz Therme	Gosbach	Abzweig Drackenstein	4	5	5	25	1,55	23,19	18,56	18,56	nein
Bad Überkingen	-	Bad Überkingen	Bad	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bad Überkingen	Bad	Hausen/Fils	Hirsch	4	9	9	25	2,53	37,89	16,84	16,84	nein
Bad Überkingen	Bad	Oberböhringen	Oberböhringen	43	53	53	25	2,23	3,093	2,529	2,553	ja
Bad Überkingen	Bad	Unterböhringen	Unterböhringen	8	12	12	25	3,96	29,69	19,8	19,8	nein
Birenbach	-	Birenbach	Bahnhofstraße	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Böhmenkirch	-	Böhmenkirch	Rathaus	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Böhmenkirch	Rathaus	Heidhöfe	Schafhaus	6	5	5	25	3,72	37,18	44,62	44,62	nein
Böhmenkirch	Rathaus	Schnittlingen	Hirsch / Siedlung	10	10	10	25	4,21	25,27	25,27	25,27	nein
Böhmenkirch	Rathaus	Steinenkirch	Steinenkirch	3	3	3	25	2,85	57,1	57,1	57,1	nein
Böhmenkirch	Rathaus	Treffelhausen	Lamm	7	7	7	25	3,17	27,14	27,14	27,14	nein
Bad Boll	-	Bad Boll	Ortsmitte	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bad Boll	Ortsmitte	Eckwälden	Ortseingang	6	6	6	25	1,82	18,19	18,19	18,19	nein
Börtlingen	-	Börtlingen	Kreissparkasse	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Börtlingen	Kreissparkasse	Breech	Kreuzung Rattenharz	4	4	4	25	1,83	27,44	27,44	27,44	nein

Beförderungszeiten und -geschwindigkeiten von/zum Gemeindehauptort

Börtlingen	Kreissparkasse	Zell/Aichelberg	Rechberg-häuser Straße	3	3	3	25	1,21	24,22	24,22	24,22	nein
Deggingen	-	Deggingen	Ave Maria	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Deggingen	Ave Maria	Reichenbach im Täle	Rathaus	5	5	5	25	2,41	28,86	28,86	28,86	nein
Donzdorf	-	Donzdorf	Stadthalle	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Donzdorf	Stadthalle	Grünbach	Grünbach	6	4	4	25	2,72	27,2	40,8	40,8	nein
Donzdorf	Stadthalle	Reichenbach/ Rechberg	Rathaus	11	15	15	25	2,66	14,5	10,63	10,63	nein
Donzdorf	Stadthalle	Winzingen	Rathaus	8	11	11	25	3,00	22,49	16,35	16,35	nein
Drackenstein	-	Oberdrackenstein	Rathaus	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Drackenstein	Rathaus	Unterdrackenstein	Kirche	4	3	3	25	0,82	12,36	16,48	16,48	nein
Dürnau	-	Dürnau	Abzweig Kornberghalle	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ebersbach/Fils	Ebersbach/Fils	Büchenbronn	Gemeindehaus	7	8	8	25	2,32	19,91	17,42	17,42	nein
Ebersbach/Fils	Ebersbach/Fils	Bünzwangen	Silcherstraße	6	6	7	25	1,54	15,37	15,37	13,17	nein
Ebersbach/Fils	-	Ebersbach/Fils	Ebersbach/Fils	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ebersbach/Fils	Ebersbach/Fils	Krapfenreut	Krapfenreut	16	16	16	25	1,77	6,635	6,635	6,635	ja
Ebersbach/Fils	Ebersbach/Fils	Roßwälden	Kirche	12	10	10	25	3,23	16,13	19,36	19,36	nein
Ebersbach/Fils	Ebersbach/Fils	Sulpach	Weidenhalde	6	6	-	25	1,09	10,87	10,87	-	nein
Ebersbach/Fils	Ebersbach/Fils	Weiler/Fils	Dreieck	8	6	6	25	1,73	12,95	17,27	17,27	nein
Eislingen/Fils	-	Eislingen/Fils	Eislingen/Fils	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Eislingen/Fils	Eislingen/Fils	Eschenbäche	Kreuzung Eschenbäche	20	20	22	25	3,59	10,77	10,77	9,795	ja
Eislingen/Fils	Eislingen/Fils	Krummwälden	Brückenstraße	12	14	14	25	2,42	11,65	10,35	10,35	ja
Eschenbach	-	Eschenbach	Feuerwehrhaus	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gammels-hausen	-	Gammelshausen	Kreisverkehr	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Geislingen/ Steige	Geislingen/ Steige	Aufhausen	Aufhausen	20	17	20	25	6,88	20,64	24,28	20,64	nein
Geislingen/ Steige	Geislingen/ Steige	Eybach	Ortsmitte	10	10	10	25	3,23	19,38	19,38	19,38	nein
Geislingen/ Steige	-	Geislingen/ Steige	Geislingen/ Steige	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Beförderungszeiten und -geschwindigkeiten von/zum Gemeindehauptort

Geislingen/ Steige	Geislingen/ Steige	Stötten	Rathaus	12	13	13	25	4,03	20,15	18,6	18,6	nein
Geislingen/ Steige	Geislingen/ Steige	Türkheim	Türkheim	14	12	15	25	4,74	20,3	23,69	18,95	nein
Geislingen/ Steige	Geislingen/ Steige	Waldhausen	Ortsmitte	12	12	12	25	5,40	27,02	27,02	27,02	nein
Geislingen/ Steige	Geislingen/ Steige	Weiler	Unterdorf	9	9	9	25	1,05	7,011	7,011	7,011	ja
Gingen/Fils	-	Gingen/Fils	Gingen/Fils	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Göppingen	Göppingen	Bartenbach	Brunnenstraße	17	15	19	25	2,70	9,524	10,79	8,521	ja
Göppingen	Göppingen	Bezgenriet	Bezirksamt	12	11	11	25	4,49	22,44	24,48	24,48	nein
Göppingen	Göppingen	Faurndau	Faurndau	5	7	5	25	2,88	34,56	24,68	34,56	nein
Göppingen	-	Göppingen	ZOB	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Göppingen	Göppingen	Hohenstaufen	Rathaus/ Dorfplatz	17	17	17	25	6,66	23,52	23,52	23,52	nein
Göppingen	Göppingen	Hohrein	Hohrein Ortsmitte	21	15	26	25	5,37	15,71	21,47	12,39	ja
Göppingen	Göppingen	Holzheim	Rigipark	14	14	13	25	3,01	12,91	12,91	13,91	ja
Göppingen	Göppingen	Jebenhausen	Linde	12	12	11	25	2,30	11,5	11,5	12,55	ja
Göppingen	Göppingen	Lenglingen	Ortsmitte	28	27	27	25	9,17	19,65	20,38	20,38	nein
Göppingen	Göppingen	Lerchenberg	Lerchenberg Ortsmitte	21	12	24	25	4,13	11,8	20,65	10,33	ja
Göppingen	Göppingen	Maitis	Stauferweg	24	24	24	25	8,09	20,66	20,22	20,22	nein
Göppingen	Göppingen	Manzen	Spitzenberg-straße	19	19	19	25	4,45	14,07	14,07	14,07	ja
Göppingen	Göppingen	Schopflenberg	Schopflenberg	13	13	13	25	4,74	21,86	21,86	21,86	nein
Göppingen	Göppingen	St. Gotthardt	Weilerbachweg	17	17	16	25	3,92	13,83	13,83	14,7	ja
Göppingen	Göppingen	Ursenwang	Lindenplatz	25	23	23	25	4,67	11,22	12,19	12,19	ja
Gruibingen	-	Gruibingen	Rathaus	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hattenhofen	-	Hattenhofen	Rathaus	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Heiningen	-	Heiningen	Breitestraße	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hohenstadt	-	Hohenstadt	Kirche	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kuchen	-	Kuchen	Kuchen	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Beförderungszeiten und -geschwindigkeiten von/zum Gemeindehauptort

Lauterstein (Nenningen)	-	Nenningen	Kirche	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lauterstein (Nenningen)	Kirche	Weißenstein	Altes Rathaus	5	5	5	25	2,05	24,66	24,66	24,66	nein
Mühlhausen im Tale	-	Mühlhausen im Tale	Rathaus / Kirche	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ottenbach	-	Ottenbach	Krone	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rechberghausen	-	Rechberghausen	Feuerwehr	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Salach	-	Salach	Salach / Marktplatz	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Schlat	-	Schlat	Kirche	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Schlierbach	-	Schlierbach	Kirche	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Süßen	-	Süßen	Süßen	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Uhingen	Uhingen	Baiereck	Krone	28	27	27	25	7,20	15,29	16	16	nein
Uhingen	Uhingen	Diegelsberg	Diegelsberg	18	16	16	25	2,91	9,703	10,92	10,92	ja
Uhingen	Uhingen	Holzhausen	Am Wiesenbach	10	9	10	25	1,03	6,157	6,842	6,157	ja
Uhingen	Uhingen	Nassach	Nassach Unterhütt	25	23	23	25	4,83	11,6	12,61	12,61	ja
Uhingen	Uhingen	Nassachmühle	Nassachmühle	23	19	19	25	2,62	6,844	8,284	8,284	ja
Uhingen	Uhingen	Sparwiesen	Albstraße	10	9	10	25	2,53	15,2	16,89	15,2	nein
Uhingen	-	Uhingen	Uhingen	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wangen	Holzhäuser Straße	Oberwälden	Backhaus	6	6	6	25	1,62	16,22	16,22	16,22	nein
Wangen	-	Wangen	Holzhäuser Straße	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wäschenbeuren	-	Wäschenbeuren	Marktplatz	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wiesensteig	-	Wiesensteig	Rathaus	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zell/Aichelberg	-	Zell/Aichelberg	Schillerstraße	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Beförderungszeiten und -geschwindigkeiten von/zum zugehörigen Mittelzentrum

Hauptort	Teilort	Zentrale Haltestelle(n)	Zentrale Haltestelle(n) im Mittelzentrum	Durchschnittliche Beförderungszeit (in Min.)			Maximale Beförder-ungszeit (VDV) (in Min.)	Luft-linien-Ent-fernung (in km)	Beförderungs-geschwindigkeit (in km/h)			Warnwert 15 km/h unter-schritten? (ja/nein)
				Mo-Fr	Sa	So/Fe			Mo-Fr	Sa	So/Fe	
Adelberg	Adelberg	Volksbank	Göppingen	19	19	19	45	7,97	25,15	25,15	25,15	nein
Aichelberg	Aichelberg	Kreuzung	Göppingen	39	46	42	45	9,95	15,31	12,98	14,22	nein
Albershausen	Albershausen	Ortsmitte	Göppingen	24	24	24	45	7,30	17,52	19,91	19,91	nein
Bad Ditzenbach	Auendorf	Volksbank	Geislingen/ Steige	55	55	58	45	11,94	13,12	13,02	12,35	ja
Bad Ditzenbach	Bad Ditzenbach	Vinzenz Therme	Geislingen/ Steige	35	33	33	45	11,29	19,35	20,52	20,52	nein
Bad Ditzenbach	Gosbach	Abzweig Drackenstein	Geislingen/ Steige	39	38	38	45	12,80	19,70	20,22	20,22	nein
Bad Überkingen	Bad Überkingen	Bad	Geislingen/ Steige	16	14	14	45	3,94	14,78	16,89	16,89	nein
Bad Überkingen	Hausen/Fils	Hirsch	Geislingen/ Steige	21	22	22	45	5,95	17,01	16,24	16,24	nein
Bad Überkingen	Oberböhringen	Oberböhringen	Geislingen/ Steige	15	12	12	45	4,51	18,04	22,55	22,55	nein
Bad Überkingen	Unterböhringen	Unterböhringen	Geislingen/ Steige	25	25	25	45	6,03	14,47	14,47	14,47	nein
Birenbach	Birenbach	Bahnhofstraße	Göppingen	16	16	16	45	5,13	19,23	19,23	19,24	nein
Böhmenkirch	Böhmenkirch	Rathaus	Göppingen	44	44	45	45	20,78	28,33	28,33	27,71	nein
Böhmenkirch	Heidhöfe	Schafhaus	Göppingen	61	83	92	45	22,53	22,34	16,28	14,69	nein
Böhmenkirch	Schnittlingen	Hirsch / Siedlung	Göppingen	49	49	49	45	16,82	20,60	20,60	20,6	nein
Böhmenkirch	Steinenkirch	Steinenkirch	Göppingen	40	42	42	45	19,49	29,23	27,84	27,84	nein
Böhmenkirch	Treffelhausen	Lamm	Göppingen	46	48	53	45	17,66	23,03	22,07	19,99	nein
Bad Boll	Bad Boll	Ortsmitte	Göppingen	18	18	18	45	7,14	23,78	23,79	23,79	nein
Bad Boll	Eckwälden	Ortseingang	Göppingen	24	24	24	45	8,49	21,23	21,23	21,23	nein
Börtlingen	Börtlingen	Kreissparkasse	Göppingen	29	29	29	45	6,23	12,89	12,89	12,9	ja
Börtlingen	Breech	Kreuzung Rattenharz	Göppingen	33	33	33	45	8,06	14,66	14,66	14,66	nein

Beförderungszeiten und -geschwindigkeiten von/zum zugehörigen Mittelzentrum

Börtlingen	Zell	Rechberghäuser Straße	Göppingen	27	27	27	45	5,46	12,14	12,14	12,14	ja
Deggingen	Deggingen	Ave Maria	Geislingen/ Steige	29	29	29	45	9,20	19,04	19,04	19,04	nein
Deggingen	Reichenbach im Täle	Rathaus	Geislingen/ Steige	25	24	24	45	7,88	18,90	19,69	19,69	nein
Donzdorf	Donzdorf	Stadthalle	Göppingen	33	25	29	45	11,58	21,05	27,79	23,95	nein
Donzdorf	Grünbach	Grünbach	Göppingen	44	29	29	45	13,73	18,72	28,40	28,4	nein
Donzdorf	Reichenbach/ Rechberg	Rathaus	Göppingen	43	69	69	45	10,77	15,03	9,43	9,365	ja
Donzdorf	Winzingen	Rathaus	Göppingen	35	76	76	45	12,52	21,47	9,89	9,887	ja
Drackenstein	Oberdrackenstein	Rathaus	Geislingen/ Steige	52	42	42	45	13,88	16,01	19,83	19,83	nein
Drackenstein	Unterdrackenstein	Kirche	Geislingen/ Steige	49	39	39	45	14,49	17,75	22,30	22,3	nein
Dürnau	Dürnau	Abzweig Kornberghalle	Göppingen	24	20	29	45	6,55	16,39	19,66	13,56	nein
Ebersbach/Fils	Büchenbronn	Gemeindehaus	Göppingen	25	26	25	45	11,28	27,08	26,04	27,08	nein
Ebersbach/Fils	Bünzwangen	Silcherstraße	Göppingen	29	25	25	45	7,95	16,46	19,09	19,09	nein
Ebersbach/Fils	Ebersbach/Fils	Ebersbach/Fils	Göppingen	9	9	9	45	9,39	62,62	62,62	62,62	nein
Ebersbach/Fils	Krapfenreut	Krapfenreut	Göppingen	33	33	33	45	9,54	17,34	17,34	17,34	nein
Ebersbach/Fils	Roßwälden	Kirche	Göppingen	33	27	27	45	11,02	20,04	24,50	24,5	nein
Ebersbach/Fils	Sulpach	Weidenhalde	Göppingen	39	39	44	45	9,45	14,54	14,54	12,89	ja
Ebersbach/Fils	Weiler/Fils	Dreieck	Göppingen	25	23	23	45	10,58	25,39	27,59	27,59	nein
Eislingen/Fils	Eislingen/Fils	Eislingen/Fils	Göppingen	10	16	13	45	3,90	23,40	14,62	18	nein
Eislingen/Fils	Eschenbäche	Kreuzung Eschenbäche	Göppingen	29	32	33	45	6,70	13,85	12,55	12,17	nein
Eislingen/Fils	Krummwälden	Brückenstraße	Göppingen	28	30	31	45	6,08	13,02	12,15	11,76	ja
Eschenbach	Eschenbach	Feuerwehrhaus	Göppingen	23	36	17	45	4,98	13,00	8,30	17,59	ja
Gammelshausen	Gammelshausen	Kreisverkehr	Göppingen	24	18	21	45	6,35	15,87	21,15	18,14	nein
Geislingen/ Steige	Aufhausen	Aufhausen	Geislingen/ Steige	19	17	20	45	6,88	21,72	24,28	20,64	nein
Geislingen/ Steige	Eybach	Ortsmitte	Geislingen/ Steige	10	10	10	45	3,23	19,38	19,38	19,38	nein

Beförderungszeiten und -geschwindigkeiten von/zum zugehörigen Mittelzentrum

Geislingen/ Steige	Geislingen/ Steige	Geislingen/ Steige	Geislingen/ Steige	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Geislingen/ Steige	Stötten	Rathaus	Geislingen/ Steige	13	13	13	45	4,03	18,60	18,59	18,6	nein
Geislingen/ Steige	Türkheim	Türkheim	Geislingen/ Steige	14	14	15	45	4,74	20,30	20,30	18,95	nein
Geislingen/ Steige	Waldhausen	Ortsmitte	Geislingen/ Steige	17	12	12	45	5,40	19,07	27,02	27,02	nein
Geislingen/ Steige	Weiler	Unterdorf	Geislingen/ Steige	9	9	9	45	1,05	7,01	7,01	7,011	ja
Gingen/Fils	Gingen/Fils	Gingen/Fils	Göppingen ZOB	16	20	23	45	10,94	41,01	32,81	28,53	nein
Göppingen	Bartenbach	Brunnenstraße	Göppingen ZOB	16	16	18	45	2,70	10,12	10,12	8,995	ja
Göppingen	Bezgenriet	Bezirksamt	Göppingen ZOB	12	11	11	45	4,49	22,44	24,48	24,48	nein
Göppingen	Faurndau	Faurndau	Göppingen ZOB	5	5	5	45	2,88	34,56	34,56	34,56	nein
Göppingen	Göppingen	ZOB	Göppingen ZOB	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Göppingen	Hohenstaufen	Rathaus/ Dorfplatz	Göppingen ZOB	18	18	16	45	6,66	22,22	22,22	24,99	nein
Göppingen	Hohrein	Hohrein Ortsmitte	Göppingen ZOB	23	26	26	45	5,37	14,01	12,39	12,39	ja
Göppingen	Holzheim	Rigipark	Göppingen ZOB	14	14	13	45	3,01	12,91	12,91	13,91	ja
Göppingen	Jebenhausen	Linde	Göppingen ZOB	13	13	13	45	2,30	10,62	10,62	10,62	ja
Göppingen	Lenglingen	Ortsmitte	Göppingen ZOB	27	27	27	45	9,17	20,38	20,38	20,38	nein
Göppingen	Lerchenberg	Lerchenberg Ortsmitte	Göppingen ZOB	22	25	25	45	4,13	11,26	9,91	9,912	ja
Göppingen	Maitis	Stauferweg	Göppingen ZOB	26	24	24	45	8,09	18,67	20,22	20,22	nein
Göppingen	Manzen	Spitzenberg-straße	Göppingen ZOB	19	19	19	45	4,45	14,07	14,06	14,07	nein
Göppingen	Schopflenberg	Schopflenberg	Göppingen ZOB	12	13	13	45	4,74	23,68	21,86	21,86	nein
Göppingen	St. Gotthardt	Weilerbachweg	Göppingen ZOB	17	18	16	45	3,92	13,83	13,06	14,7	ja
Göppingen	Ursenwang	Lindenplatz	Göppingen ZOB	24	23	23	45	4,67	11,69	12,19	12,19	ja
Gruibingen	Gruibingen	Rathaus	Geislingen/ Steige	55	60	60	45	14,99	16,36	14,99	14,99	nein
Hattenhofen	Hattenhofen	Rathaus	Göppingen	16	17	17	45	7,00	26,27	24,72	24,72	nein
Heiningen	Heiningen	Breitestraße	Göppingen	17	18	22	45	4,46	15,74	14,86	12,16	nein

Beförderungszeiten und -geschwindigkeiten von/zum zugehörigen Mittelzentrum

Hohenstadt	Hohenstadt	Kirche	Geislingen/ Steige	50	69	69	45	15,53	18,63	13,50	13,5	nein
Kuchen	Kuchen	Kuchen	Geislingen/ Steige	6	6	6	45	3,67	36,69	36,68	36,69	nein
Lauterstein	Nenningen	Kirche	Göppingen	35	39	31	45	15,36	26,33	23,63	29,72	nein
Lauterstein	Weißenstein	Altes Rathaus	Göppingen	44	41	36	45	17,33	23,63	25,36	28,89	nein
Mühlhausen im Tale	Mühlhausen im Tale	Rathaus / Kirche	Geislingen/ Steige	50	50	50	45	14,47	17,36	17,36	17,36	nein
Ottenbach	Ottenbach	Krone	Göppingen	35	37	37	45	8,04	13,78	13,04	13,04	ja
Rechberghausen	Rechberghausen	Feuerwehr	Göppingen	13	12	13	45	3,42	15,78	17,09	15,78	nein
Salach	Salach	Salach / Marktplatz	Göppingen	14	15	15	45	6,38	27,33	25,50	25,51	nein
Schlat	Schlat	Kirche	Göppingen	26	26	26	45	6,54	15,10	15,09	15,1	nein
Schlierbach	Schlierbach	Kirche	Göppingen	34	33	35	45	10,28	18,14	18,69	17,62	nein
Süßen	Süßen	Süßen	Göppingen	8	8	8	45	8,13	60,96	60,96	60,96	nein
Uhingen	Baiereck	Krone	Göppingen	45	44	44	45	11,69	15,48	15,95	15,83	nein
Uhingen	Diegelsberg	Diegelsberg	Göppingen	33	33	33	45	7,75	14,10	14,09	14,09	nein
Uhingen	Holzhausen	Am Wiesenbach	Göppingen	16	16	16	45	5,40	20,26	20,26	20,26	nein
Uhingen	Nassach	Nassach Unterhütt	Göppingen	40	40	40	45	9,32	13,99	13,97	13,99	ja
Uhingen	Nassachmühle	Nassachmühle	Göppingen	36	36	36	45	7,35	12,19	12,24	12,13	ja
Uhingen	Sparwiesen	Albstraße	Göppingen	19	22	20	45	5,36	17,17	14,95	16,07	nein
Uhingen	Uhingen	Uhingen	Göppingen	12	13	13	45	5,06	25,28	23,33	24,27	nein
Wangen	Oberwälden	Backhaus	Göppingen	27	29	29	45	5,24	11,56	10,93	10,84	ja
Wangen	Wangen	Holzhäuser Straße	Göppingen	19	19	26	45	4,25	13,41	13,41	9,803	ja
Wäschenbeuren	Wäschenbeuren	Marktplatz	Göppingen	21	20	20	45	7,00	19,61	21,27	21,01	nein
Wiesensteig	Wiesensteig	Rathaus	Geislingen/ Steige	47	48	48	45	17,16	21,91	21,46	21,46	nein
Zell/Aichelberg	Zell/Aichelberg	Schillerstraße	Göppingen	32	32	37	45	7,97	14,94	14,94	12,92	ja

Beförderungszeiten und -geschwindigkeiten von/zum Oberzentrum Stuttgart

Hauptort	Teilort	Zentrale Haltestelle(n)	Zentrale Haltestelle im Oberzentrum	Durchschnittliche Beförderungszeit (in Min.)			Maximale Beförderungszeit (in Min.)	Luftlinien-Entfernung (in km)	Beförderungsgeschwindigkeit (in km/h)			Warnwert 15 km/h unterschritten? (ja/nein)
				Mo-Fr	Sa	So/Fe			Mo-Fr	Sa	So/Fe	
Adelberg	Adelberg	Volksbank	Stuttgart Hbf	77	69	69	90	30,68	27,23	26,55	26,68	nein
Aichelberg	Aichelberg	Kreuzung	Stuttgart Hbf	90	82	91	90	32,21	21,59	23,71	21,35	nein
Albershausen	Albershausen	Industriegebiet	Stuttgart Hbf	64	68	68	90	29,45	27,41	25,99	25,98	nein
Bad Ditzenbach	Auendorf	Volksbank	Stuttgart Hbf	88	91	101	90	41,11	28,03	27,16	24,48	nein
Bad Ditzenbach	Bad Ditzenbach	Vinzenz Therme	Stuttgart Hbf	97	100	104	90	43,86	27,17	26,21	25,30	nein
Bad Ditzenbach	Gosbach	Abzweig Drackenstein	Stuttgart Hbf	104	103	106	90	43,15	24,83	25,08	24,42	nein
Bad Überkingen	Bad Überkingen	Bad	Stuttgart Hbf	78	80	85	90	49,62	38,01	37,21	35,23	nein
Bad Überkingen	Hausen/Fils	Hirsch	Stuttgart Hbf	92	89	93	90	47,13	30,88	31,89	30,40	nein
Bad Überkingen	Oberböhringen	Oberböhringen	Stuttgart Hbf	92	80	86	90	47,79	31,31	35,93	33,46	nein
Bad Überkingen	Unterböhringen	Unterböhringen	Stuttgart Hbf	98	90	93	90	46,03	28,1	30,69	29,69	nein
Birenbach	Birenbach	Bahnhofstraße	Stuttgart Hbf	62	63	63	90	35,38	34,24	33,69	33,69	nein
Böhmenkirch	Böhmenkirch	Rathaus	Stuttgart Hbf	85	85	93	90	56,32	39,89	39,75	36,25	nein
Böhmenkirch	Heidhöfe	Schafhaus	Stuttgart Hbf	96	114	135	90	57,50	35,81	30,26	25,55	nein
Böhmenkirch	Schnittlingen	Hirsch / Siedlung	Stuttgart Hbf	87	98	92	90	52,53	36,11	32,16	34,35	nein
Böhmenkirch	Steinenkirch	Steinenkirch	Stuttgart Hbf	90	101	100	90	55,24	36,96	32,75	33,14	nein
Böhmenkirch	Treffelhausen	Lamm	Stuttgart Hbf	90	98	93	90	53,15	35,43	32,61	34,20	nein
Bad Boll	Bad Boll	Ortsmitte	Stuttgart Hbf	66	78	79	90	35,70	32,7	27,53	26,99	nein
Bad Boll	Eckwälden	Ortseingang	Stuttgart Hbf	81	79	86	90	34,53	25,7	26,11	24,08	nein
Börtlingen	Börtlingen	Kreissparkasse	Stuttgart Hbf	77	81	81	90	33,17	26,02	24,72	24,72	nein
Börtlingen	Breech	Kreuzung Rattenharz	Stuttgart Hbf	81	85	86	90	32,63	24,32	23,17	22,85	nein
Börtlingen	Zell	Rechberghäuser Straße	Stuttgart Hbf	75	78	79	90	34,28	27,47	26,37	26,03	nein
Deggingen	Deggingen	Ave Maria	Stuttgart Hbf	103	86	86	90	44,80	26,1	31,26	31,25	nein
Deggingen	Reichenbach/Täle	Rathaus	Stuttgart Hbf	96	99	100	90	44,74	28,11	27,2	26,97	nein
Donzdorf	Donzdorf	Stadthalle	Stuttgart Hbf	70	61	71	90	47,26	40,35	46,49	39,80	nein

Anlage 5.3

Donzdorf	Grünbach	Grünbach	Stuttgart Hbf	77	65	65	90	49,13	38,22	45,35	45,35	nein
Donzdorf	Reichenbach/ Rechberg	Rathaus	Stuttgart Hbf	82	120	120	90	45,98	33,73	22,99	22,99	nein
Donzdorf	Winzingen	Rathaus	Stuttgart Hbf	80	116	116	90	47,64	35,95	24,56	24,64	nein
Drackenstein	Oberdrackenstein	Rathaus	Stuttgart Hbf	117	105	110	90	44,49	22,88	25,42	24,19	nein
Drackenstein	Unterdrackenstein	Kirche	Stuttgart Hbf	113	102	107	90	43,73	23,15	25,85	24,44	nein
Dürnau	Dürnau	Abzweig Kornberghalle	Stuttgart Hbf	72	79	102	90	37,20	31,14	28,32	21,88	nein
Ebersbach/Fils	Büchenbronn	Gemeindehaus	Stuttgart Hbf	59	48	48	90	24,52	25,11	30,97	30,96	nein
Ebersbach/Fils	Bünzwangen	Silcherstraße	Stuttgart Hbf	46	47	47	90	27,92	36,41	35,89	35,89	nein
Ebersbach/Fils	Ebersbach/Fils	Ebersbach/Fils	Stuttgart Hbf	32	35	35	90	26,42	49,22	45,81	45,81	nein
Ebersbach/Fils	Krapfenreut	Krapfenreut	Stuttgart Hbf	57	57	57	90	26,32	27,9	27,95	27,94	nein
Ebersbach/Fils	Roßwälden	Kirche	Stuttgart Hbf	53	58	52	90	25,70	29,23	26,74	29,65	nein
Ebersbach/Fils	Sulpach	Weidenhalde	Stuttgart Hbf	43	43	55	90	26,56	37,49	37,49	29,18	nein
Ebersbach/Fils	Weiler/Fils	Dreieck	Stuttgart Hbf	48	56	47	90	25,50	31,71	27,16	32,90	nein
Eislingen/Fils	Eislingen/Fils	Eislingen/Fils	Stuttgart Hbf	46	49	48	90	39,62	49,53	48,12	49,52	nein
Eislingen/Fils	Eschenbäche	Kreuzung Eschenbäche	Stuttgart Hbf	71	82	75	90	41,41	35,1	30,3	33,24	nein
Eislingen/Fils	Krummwälden	Brückenstraße	Stuttgart Hbf	70	80	74	90	41,46	35,79	31,1	33,61	nein
Eschenbach	Eschenbach	Feuerwehrhaus	Stuttgart Hbf	75	88	89	90	38,70	31,03	26,54	26,08	nein
Gammelshausen	Gammelshausen	Kreisverkehr	Stuttgart Hbf	65	82	92	90	37,81	34,73	27,84	24,60	nein
Geislingen/Steige	Aufhausen	Aufhausen	Stuttgart Hbf	78	79	87	90	48,18	37,27	36,44	33,22	nein
Geislingen/Steige	Eybach	Ortsmitte	Stuttgart Hbf	61	88	99	90	53,52	52,97	36,66	32,43	nein
Geislingen/Steige	Geislingen/Steige	Geislingen/Steige	Stuttgart Hbf	50	58	63	90	51,90	61,73	53,69	49,23	nein
Geislingen/Steige	Stötten	Rathaus	Stuttgart Hbf	87	96	88	90	51,93	35,81	32,41	35,40	nein
Geislingen/Steige	Türkheim	Türkheim	Stuttgart Hbf	73	75	82	90	50,74	41,56	40,77	37,12	nein
Geislingen/Steige	Waldhausen	Ortsmitte	Stuttgart Hbf	80	85	96	90	56,10	42,08	39,73	35,06	nein

Geislingen/Steige	Weiler	Unterdorf	Stuttgart Hbf	66	80	86	90	52,95	47,95	39,88	36,94	nein
Gingen/Fils	Gingen/Fils	Gingen/Fils	Stuttgart Hbf	53	53	53	90	46,63	53,01	52,79	52,78	nein
Göppingen	Bartenbach	Brunnenstraße	Stuttgart Hbf	66	75	72	90	35,45	32,41	28,3	29,59	nein
Göppingen	Bezgenriet	Bezirksamt	Stuttgart Hbf	58	64	71	90	34,41	35,37	32,07	29,25	nein
Göppingen	Faurndau	Faurndau	Stuttgart Hbf	40	38	38	90	32,94	48,86	52,7	52,70	nein
Göppingen	Göppingen	ZOB	Stuttgart Hbf	33	41	41	90	35,77	65,04	52,67	52,35	nein
Göppingen	Hohenstaufen	Rathaus/Dorfplatz	Stuttgart Hbf	64	75	83	90	39,79	37,53	31,83	28,72	nein
Göppingen	Hohrein	Hohrein Ortsmitte	Stuttgart Hbf	73	82	89	90	38,47	31,78	28,05	26,08	nein
Göppingen	Holzheim	Rigipark	Stuttgart Hbf	59	67	74	90	38,67	39,5	34,76	31,35	nein
Göppingen	Jebenhausen	Linde	Stuttgart Hbf	55	69	69	90	34,49	37,89	29,83	29,99	nein
Göppingen	Lenglingen	Ortsmitte	Stuttgart Hbf	74	93	87	90	41,13	33,46	26,68	28,27	nein
Göppingen	Lerchenberg	Lerchenberg Ortsmitte	Stuttgart Hbf	69	79	87	90	37,27	32,35	28,46	25,85	nein
Göppingen	Maitis	Stauferweg	Stuttgart Hbf	73	93	88	90	39,67	32,66	25,73	26,91	nein
Göppingen	Manzen	Spitzenberg-straße	Stuttgart Hbf	74	80	80	90	39,78	32,36	29,98	29,83	nein
Göppingen	Schopflenberg	Schopflenberg	Stuttgart Hbf	59	61	72	90	33,57	34,2	33,29	27,86	nein
Göppingen	St. Gotthardt	Weilerbachweg	Stuttgart Hbf	62	70	77	90	39,18	38,07	33,7	30,52	nein
Göppingen	Ursenwang	Lindenplatz	Stuttgart Hbf	68	76	82	90	39,65	35,24	31,51	29,05	nein
Gruibingen	Gruibingen	Rathaus	Stuttgart Hbf	81	97	108	90	39,81	29,54	24,6	22,11	nein
Hattenhofen	Hattenhofen	Rathaus	Stuttgart Hbf	62	63	71	90	31,45	30,44	29,78	26,74	nein
Heiningen	Heiningen	Breitestraße	Stuttgart Hbf	68	75	96	90	36,81	32,3	29,49	23,06	nein
Hohenstadt	Hohenstadt	Kirche	Stuttgart Hbf	126	110	117	90	44,41	21,15	24,23	22,87	nein
Kuchen	Kuchen	Kuchen	Stuttgart Hbf	54	56	56	90	48,44	53,82	51,9	51,90	nein
Lauterstein	Nenningen	Kirche	Stuttgart Hbf	80	67	67	90	50,51	38,06	45,15	45,23	nein
Lauterstein	Weißenstein	Altes Rathaus	Stuttgart Hbf	79	72	72	90	52,57	39,97	44,03	44,11	nein

Mühlhausen im Tale	Mühlhausen im Tale	Rathaus / Kirche	Stuttgart Hbf	99	108	114	90	41,95	25,42	23,41	22,07	nein
Ottenbach	Ottenbach	Krone	Stuttgart Hbf	71	82	87	90	41,93	35,56	30,8	28,91	nein
Rechberghausen	Rechberghausen	Feuerwehr	Stuttgart Hbf	62	66	67	90	34,44	33,46	31,13	30,89	nein
Salach	Salach	Salach / Marktplatz	Stuttgart Hbf	62	66	67	90	42,13	40,94	38,09	37,80	nein
Schlat	Schlat	Kirche	Stuttgart Hbf	69	76	88	90	41,23	36,11	32,61	28,27	nein
Schlierbach	Schlierbach	Kirche	Stuttgart Hbf	62	61	60	90	27,60	26,91	27,28	27,71	nein
Süßen	Süßen	Süßen	Stuttgart Hbf	51	50	50	90	43,90	51,42	52,81	52,80	nein
Uhingen	Baiereck	Krone	Stuttgart Hbf	68	72	72	90	24,78	22,03	20,57	20,57	nein
Uhingen	Diegelsberg	Diegelsberg	Stuttgart Hbf	62	61	61	90	28,07	27,17	27,48	27,48	nein
Uhingen	Holzhausen	Am Wiesenbach	Stuttgart Hbf	58	55	56	90	30,41	31,32	33,32	32,41	nein
Uhingen	Nassach	Nassach Unterhütt	Stuttgart Hbf	64	66	66	90	26,85	25,37	24,41	24,41	nein
Uhingen	Nassachmühle	Nassachmühle	Stuttgart Hbf	60	62	62	90	28,51	28,75	27,59	27,59	nein
Uhingen	Sparwiesen	Albstraße	Stuttgart Hbf	51	47	67	90	31,38	37,2	40,5	28,21	nein
Uhingen	Uhingen	Uhingen	Stuttgart Hbf	35	35	35	90	30,74	53,26	53,26	52,69	nein
Wangen	Oberwälden	Backhaus	Stuttgart Hbf	66	58	57	90	32,05	29,13	33,29	33,73	nein
Wangen	Wangen	Holzhäuser Straße	Stuttgart Hbf	53	53	61	90	32,01	35,98	36,58	31,39	nein
Wäschenbeuren	Wäschenbeuren	Marktplatz	Stuttgart Hbf	64	65	64	90	37,04	34,86	34,32	34,92	nein
Wiesensteig	Wiesensteig	Rathaus	Stuttgart Hbf	99	90	119	90	40,95	24,86	27,34	20,64	nein
Zell/Aichelberg	Zell/Aichelberg	Schillerstraße	Stuttgart Hbf	67	61	72	90	32,62	29,05	32,22	27,18	nein

Überprüfung der Unterschreitungen des Warnwerts für die Beförderungsgeschwindigkeiten

Relation	Betroffene Wochentagestypen	Hintergründe / Maßnahmenvorschläge
Bad Überkingen - Oberböhringen	Mo-Fr, Sa, So+Fe	Auf der Relation ist ein Umstieg in Geislingen/Steige vorgesehen (964/966), da keine Verbindungsstraße zwischen Bad Überkingen und Oberböhringen vorhanden ist. Eine alternative Erschließung der Relation ist aufgrund der topographischen und infrastrukturellen Voraussetzungen nicht möglich. Daher ist keine Maßnahme erforderlich.
Ebersbach/Fils - Krapfenreut	Mo-Fr, Sa, So+Fe	In der Berechnung sind deutlich längere Fahrmöglichkeiten über Büchenbronn bzw. Raichberg (Linie 917,916(A)) enthalten. Die Direktverbindung (Linie RT917) liegt deutlich über dem Warnwert. Es sind keine Maßnahmen erforderlich.
Eschenbach - Göppingen	Sa	In der Berechnung sind deutlich längere Fahrmöglichkeiten über Heiningen (28 Minuten Fußweg) enthalten. Die Direktverbindung (Linie 904) liegt deutlich über dem Warnwert. Es sind keine Maßnahmen erforderlich.
Geislingen/Steige – Weiler/Helfenstein	Mo-Fr, Sa, So+Fe	Bei den Verbindungen zwischen dem Geislinger ZOB und Weiler handelt es sich um Verbindungen, auf der eine Steige (rd. 160 Höhenmeter) gefahren werden muss. Dies verlängert die Beförderungszeit erheblich. Daher ist keine Maßnahme erforderlich.
Göppingen - Bartenbach	Mo-Fr, So+Fe	Bei den Verbindungen zwischen dem Göppinger Bahnhof und dem Göppinger Stadtbezirk Bartenbach handelt es sich um innerstädtische Verbindungen mit überwiegender Feinerschließungsfunktion. Daher ist keine Maßnahme erforderlich.
Lerchenberg - Göppingen	Sa, So+Fe	In der Berechnung für Samstage sind deutlich längere Fahrmöglichkeiten über Bartenbach (RT904, X93) enthalten. Die Direktverbindung (Linie 984) liegt deutlich über dem Warnwert. Es sind keine Maßnahmen erforderlich. Für Sonn- und Feiertage besteht nur die o.g. Verbindung über Bartenbach. Hier empfiehlt sich eine Reduzierung der Umsteigezeit durch Fahrplananpassungen zu prüfen.
Reichenbach/Rechberg - Göppingen	Sa, So+Fe	Die generell weite Entfernung zwischen Reichenbach/Rechberg und Göppingen gepaart mit dem Umstieg von Bus auf Zug bzw. Zug auf Bus in Süßen (bis zu 23 Minuten Umsteigezeit aus Richtung Göppingen) sowie die weiten Teilstrecken mit dem Bus führen zu den langen Beförderungszeiten. Hier empfiehlt sich eine Reduzierung der Umsteigezeit durch Fahrplananpassungen zu prüfen.
Uhinger Stadtteile (Diegelsberg, Holzhausen,	Mo-Fr, Sa, So+Fe	Die Verbindungen ab Uhingen Bahnhof enthalten einen Fußweg von rd. 6 Minuten zur Haltestelle „Uditorium“. Die reine Fahrtzeit ab dieser Haltestelle in die einzelnen Stadtteile überschreitet den

Relation	Betroffene Wochentagestypen	Hintergründe / Maßnahmenvorschläge
Nassachmühle) – Uhingen Bahnhof		Warnwert teils deutlich. Es sind daher keine Maßnahmen erforderlich.
Wangen - Göppingen	So+Fe	In der Berechnung für Samstage sind deutlich längere Fahrmöglichkeiten über Rechberghausen (932, RT930) enthalten. Die Direktverbindung (Linie 912) liegt deutlich über dem Warnwert. Es sind keine Maßnahmen erforderlich.
Winzingen - Göppingen	Sa, So+Fe	Die generell weite Entfernung zwischen Reichenbach und Göppingen gepaart mit dem Umstieg von Bus auf Zug bzw. Zug auf Bus in Süßen (bis zu 23 Minuten Umsteigezeit aus Richtung Göppingen) sowie die weiten Teilstrecken mit dem Bus führen zu den langen Beförderungszeiten. Hier empfiehlt sich eine Reduzierung der Umsteigezeit durch Fahrplananpassungen zu prüfen.

Beförderungszeiten von/zum Oberzentrum Ulm (Mittelbereich Geislingen)

Landkreis	Hauptort	Teilort	Zentrale Haltestelle(n)	Oberzentrum	Zentrale Haltestelle(n)	Durchschnittliche Beförderungszeit (in Min.)			Maximale Beförderungszeit (VDV) (in Min.)
						Mo-Fr	Sa	So+Fe	
GP	Bad Ditzenbach	Auendorf	Volksbank	Ulm	Hbf	101	90	86	75
GP	Bad Ditzenbach	Bad Ditzenbach	Vinzenz Therme	Ulm	Hbf	82	76	76	75
GP	Bad Ditzenbach	Gosbach	Abzweig Drackenstein	Ulm	Hbf	82	80	80	75
GP	Bad Überkingen	Bad Überkingen	Bad	Ulm	Hbf	56	56	56	75
GP	Bad Überkingen	Hausen/Fils	Hirsch	Ulm	Hbf	61	64	64	75
GP	Bad Überkingen	Oberböhringen	Oberböhringen	Ulm	Hbf	59	61	61	75
GP	Bad Überkingen	Unterböhringen	Unterböhringen	Ulm	Hbf	65	68	69	75
GP	Böhmenkirch	Böhmenkirch	Rathaus	Ulm	Hbf	61	65	61	75
GP	Böhmenkirch	Heidhöfe	Schafhaus	Ulm	Hbf	67	124	116	75
GP	Böhmenkirch	Schnittlingen	Hirsch / Siedlung	Ulm	Hbf	60	80	67	75
GP	Böhmenkirch	Steinenkirch	Steinenkirch	Ulm	Hbf	65	57	66	75
GP	Böhmenkirch	Treffelhausen	Lamm	Ulm	Hbf	61	80	68	75
GP	Deggingen	Deggingen	Ave Maria	Ulm	Hbf	68	71	71	75
GP	Deggingen	Reichenbach im Täle	Rathaus	Ulm	Hbf	68	66	66	75
GP	Drackenstein	Oberdrackenstein	Rathaus	Ulm	Hbf	99	91	91	75
GP	Drackenstein	Unterdrackenstein	Kirche	Ulm	Hbf	113	90	90	75
GP	Geislingen/Steige	Aufhausen	Aufhausen	Ulm	Hbf	60	54	58	75
GP	Geislingen/Steige	Eybach	Ortsmitte	Ulm	Hbf	49	54	59	75
GP	Geislingen/Steige	Geislingen/Steige	Geislingen/Steige	Ulm	Hbf	28	28	28	75
GP	Geislingen/Steige	Stötten	Rathaus	Ulm	Hbf	52	76	60	75
GP	Geislingen/Steige	Türkheim	Türkheim	Ulm	Hbf	60	49	56	75
GP	Geislingen/Steige	Waldhausen	Ortsmitte	Ulm	Hbf	47	51	51	75
GP	Geislingen/Steige	Weiler	Unterdorf	Ulm	Hbf	49	56	56	75
GP	Gruibingen	Gruibingen	Rathaus	Ulm	Hbf	99	89	91	75
GP	Hohenstadt	Hohenstadt	Kirche	Ulm	Hbf	124	95	95	75
GP	Kuchen	Kuchen	Kuchen	Ulm	Hbf	43	43	43	75
GP	Mühlhausen/Täle	Mühlhausen/Täle	Rathaus / Kirche	Ulm	Hbf	96	95	93	75
GP	Wiesensteig	Wiesensteig	Rathaus	Ulm	Hbf	98	98	98	75

Anlage 5.5