

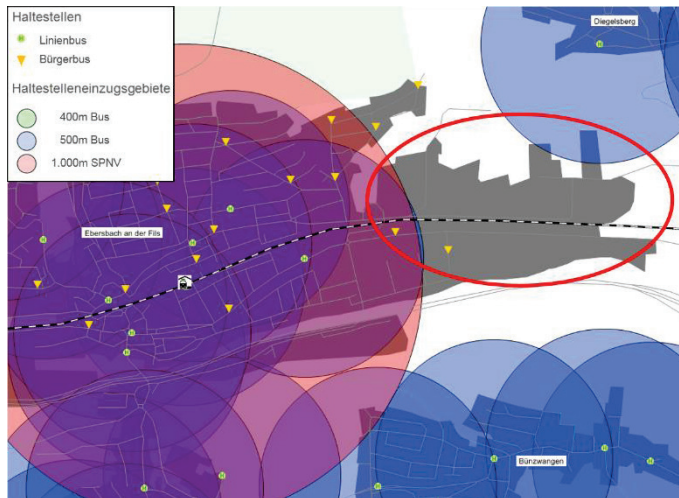
Ebersbach an der Fils - Gewerbegebiet Strut

Abbildung 18: Erschließungslücke Ebersbach an der Fils Gewerbegebiet Strut

- Interkommunales Gewerbegebiet Strut nicht erschlossen
- Fußweg zur nächsten Haltestelle rund 1.500 m
- Der südwestliche Bereich wird in der Normalverkehrszeit durch den Bürgerbus bedient
- Das Gewerbegebiet nördlich der Bahnlinie soll weiter ausgeweitet werden, eine Quermöglichkeit der Bahnstrecke zwischen nördlichem und südlichem Gebiet wäre perspektivisch sinnvoll.

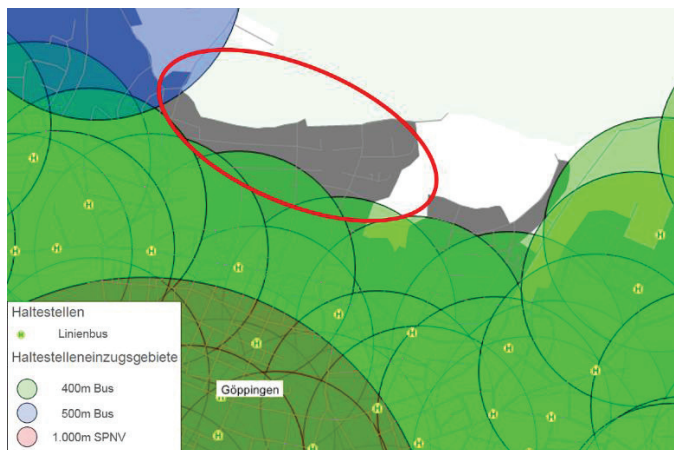
Göppingen-Hailing

Abbildung 19: Erschließungslücke Göppingen-Hailing

- Siedlungsbereich mit lockerer Bebauung
- Aufgrund beengter Straßenverhältnisse und geringen Nachfragepotenzials derzeit keine Erschließung vorgesehen

Zell unter Aichelberg - Pliensbach

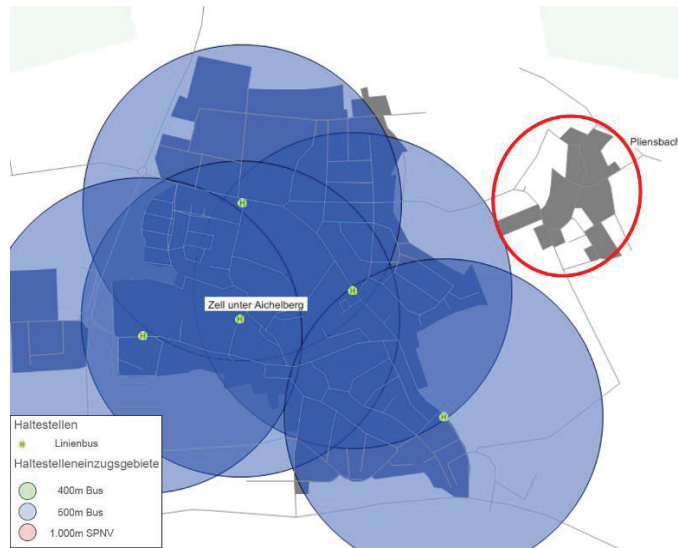


Abbildung 20: Erschließungslücke Zell unter Aichelberg-Pliensbach

- Östlicher Siedlungsbereich nicht erschlossen
- Der ehemalige „Radelbus“ (Begleitung Fahrrad fahrender Kinder) wurde eingestellt
- Erschließung im Regelverkehr nicht sinnvoll
- Alternativen mit flexiblen Angeboten und Fahrradverkehr sollen entwickelt werden

5.3 Erreichbarkeit der Zentren

Entsprechend der im Anforderungsprofil festgelegten Höchstbeförderungszeiten zu den Versorgungszentren wurden für alle Haltestellen die Beförderungszeiten entsprechend der Vorgaben im Anforderungsprofil untersucht. Die Ergebnisse sind in der Isochronenabbildung für den Gesamttraum im Folgenden dargestellt.

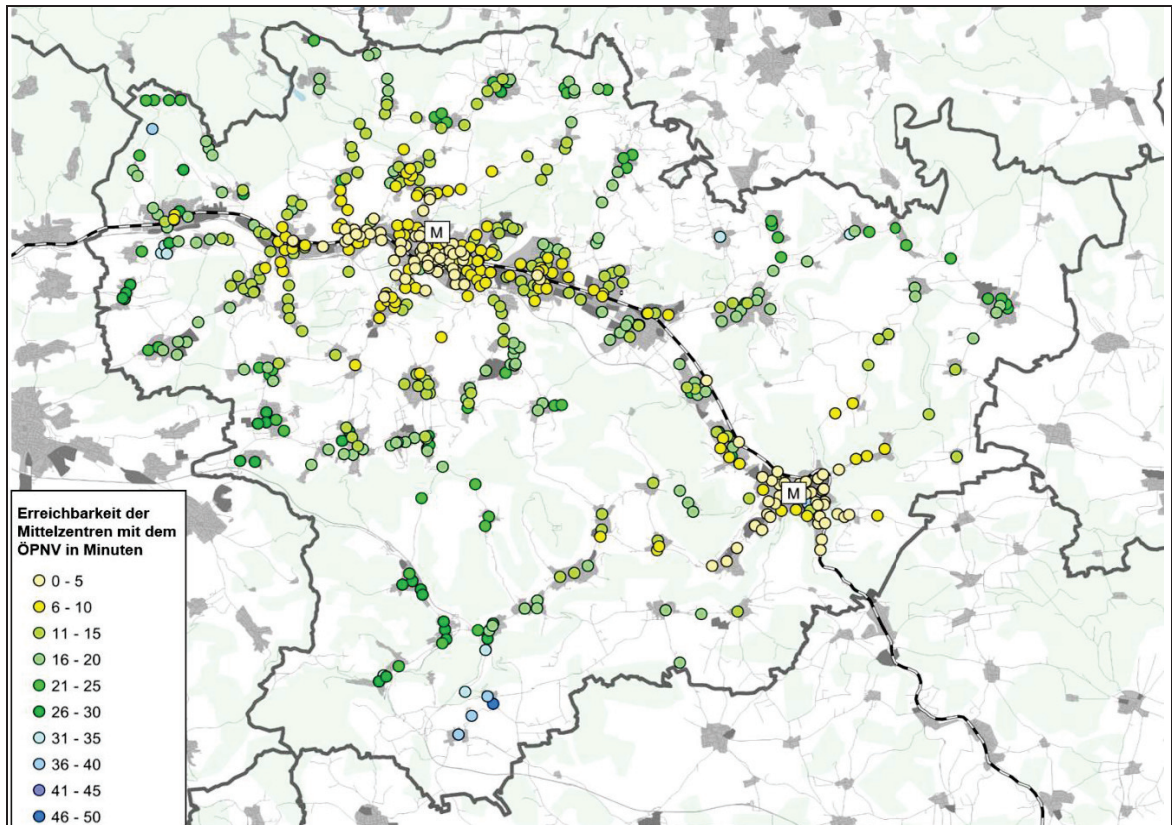


Abbildung 21: Erreichbarkeit der Mittelzentren

Oben stehender Abbildung 21 ist zu entnehmen, dass die Mittelzentren von nahezu allen Siedlungsräumen in der Regel innerhalb von 30 Minuten erreichbar sind. Die geforderte Erreichbarkeit innerhalb von 45 Minuten wird in jedem Fall eingehalten. Lediglich von den Orten Hohenstadt und Drackenstein betragen die Reisezeiten über 30 Minuten nach Geislingen. Dies liegt in der langen Fahrzeit von Gosbach nach Geislingen begründet, die zusätzlich durch den Umstieg und die Fahrt von Hohenstadt beziehungsweise Drackenstein nach Gosbach verlängert wird. Dies ist jedoch unvermeidbar.

5.4 Relationsbezogene Analyse

5.4.1 Bedienungshäufigkeit

Die Bedienungshäufigkeit nimmt innerhalb der verschiedenen Bedienungsmerkmale eine Schlüsselstellung ein. Richtwerte für diese Größe werden anhand der Außer-Haus-Aktivitäten der ÖPNV-Nutzer hergeleitet. Es werden vier Aktivitäten unterschieden:

- **Ausbildung:** Wege von und zur Schule oder zum Ausbildungsort
- **Beruf:** Wege von und zur Arbeitsstelle
- **Versorgung:** Wege zu Einkaufszwecken, Erledigungen bei Ämtern und Behörden, Arztbesuche und ähnliches
- **Freizeit:** Wege zu Freizeitaktivitäten

Der ÖPNV kann nicht alle Mobilitätsbedürfnisse in gleichem Maße befriedigen. Im Bereich Ausbildung und Beruf, wo täglich gleiche Wege zur gleichen Zeit durchgeführt werden und die Nachfrage gebündelt auftritt (vor allem im Schülerverkehr), kann am ehesten ein attraktives Angebot geschaffen werden. Im Bereich Versorgung und stärker noch im Bereich Freizeit liegen räumlich und zeitlich sehr differenzierte Fahrtwünsche vor, so dass nicht überall und jederzeit ein gleichwertiges Angebot geschaffen werden kann. Im Regionalverkehr liegt der Schwerpunkt der Nachfrage im Ausbildungsverkehr.

Abbildung 22 zeigt die aus den Aktivitäten abgeleiteten unterschiedlichen Bedienungsqualitäten in den einzelnen Kategorien. Während der Schülerverkehr in allen Kategorien eine hohe Nachfrage aufweist, trifft dies im Berufsverkehr bei Verflechtungen nicht mehr zu. Hier genügt als Mindestanforderung eine Grundversorgung.

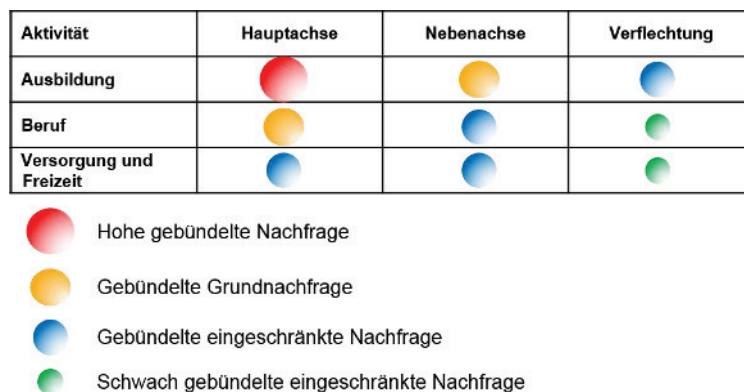


Abbildung 22: Mindestbedienung für verschiedene Aktivitäten nach Verkehrszwecken

Für den Versorgungsverkehr genügt auf Hauptachsen bereits ein Grundangebot, auf Verflechtungen ist eine eingeschränkte Bedienung ausreichend. Für den Freizeitverkehr (vor allem am Wochenende und abends) kann eine komfortable Bedienung auf Verflechtungen wegen der dispersen Nachfrage nicht flächendeckend durchgeführt werden, sondern konzentriert auf einzelne Relationen.

Um für die einzelnen Bedienungskategorien Bedienungszeiten und Bedienungshäufigkeiten abzuleiten, wird in der folgenden Abbildung 23 dargestellt, wann üblicherweise eine Verkehrsnachfrage für die unterschiedlichen Aktivitäten auftritt.

		Montag - Freitag														
Zeit	Vor 6.30		06.30 – 08.30		08.30 – 12.00		12.00 – 14.00		14.00 – 16.00		16.00 – 19.00		19.00 – 21.00		Nach 21.00	
Aktivität	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Ausbildung																
Beruf																
Versorgung oder Freizeit																

- Hauptzeiten der Aktivität – hohe Bündelung
- Hauptzeiten der Aktivität – schwächere Bündelung
- Nebenzeit der Aktivität – Bündelung vorhanden
- Nebenzeiten der Aktivität – schwache Bündelung

Abbildung 23: Zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage

Für den **Berufsverkehr** sind Hinfahrten zur Arbeitsstelle in hoher Dichte zwischen 6.30 und 8.30 Uhr notwendig, in geringerem Umfang auch bereits vor 6.30 Uhr. Rückfahrten im Berufsverkehr finden schwerpunktmäßig erst nach 16.00 Uhr statt, zum Teil besteht im Berufsverkehr auch um die Mittagszeit eine Verkehrsnachfrage, insbesondere für Teilzeitkräfte. Am Samstag beschränkt sich der Berufsverkehr im Wesentlichen auf Beschäftigte im Handels- und Dienstleistungssektor. Allerdings hat sich auch hier die Nachfrage durch die seit 1999 deutlich veränderten Ladenöffnungszeiten im Einzelhandel verändert.

Der **Schülerverkehr** hat seine Hauptverkehrszeit für die Beförderung zur Schule morgens zwischen 6.30 und 8.00 Uhr. Für die Rückfahrten haben sich aufgrund des Nachmittagsunterrichts die Schwerpunktezeiten entzerrt. Allerdings bedeutet das auch, dass zu unterschiedlichen Stunden Rückfahrten angeboten werden müssen.

Der **Versorgungsverkehr** findet üblicherweise in den Bedienungslücken des Berufs- und Ausbildungsverkehrs in den Vormittags- und Nachmittagsstunden statt (entsprechend der Öffnungszeiten von Geschäften, Behörden). Hier ist das besondere Augenmerk auf die Belange von Personen zu legen, die sich mit der Versorgung von Haushalt und Familie beschäftigen, eventuell verbunden mit einer zusätzlichen Berufstätigkeit, und die daher ein besonders hohes Mobilitätsbedürfnis aufweisen. Versorgungswege können häufig erst nach Schulbeginn und der Öffnung von Kindergärten beginnen und müssen bereits vor Schulschluss wieder beendet sein. Die gleiche Anforderung wird von älteren Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit gestellt, um vormittags das nächste Zentrum für Besorgungen oder Arztbesuche aufzusuchen. Daher kann der Versorgungsverkehr nicht befriedigend im Rahmen des Angebots für den Schul- und Berufsverkehr durchgeführt werden. Ihn auf jeder Relation zu ermöglichen ist jedoch sehr kostenintensiv. Hier sollen Möglichkeiten auch flexibler Bedienung ausgelotet werden. An Samstagen hat der Einkaufsverkehr während der Ladenöffnungszeiten generell eine besonders große Bedeutung.

Die Verkehrsnachfragezeiten im **Freizeitverkehr** sind so vielschichtig wie die Freizeitaktivitäten selbst. Dennoch ist es möglich, gezielte Fahrten in diesem Bereich anzubieten. Die meisten Freizeitaktivitäten finden nachmittags und abends sowie am Wochenende statt. Am Wochenende besteht ganztags eine Verkehrsnachfrage im Freizeitverkehr. Diese kann in der Regel jedoch nur auf den Achsen und Nebenachsen bedient werden, da die Nachfrage auf den Verflechtungen zu gering ist. Hier muss sich die Bedienung insbesondere auf Verbindungen zu touristischen Zielen konzentrieren. Durch erweiterte tarifliche Angebote (Teilintegration in den VVS) erfährt der Landkreis Göppingen seit 1.1.2014 eine verstärkte Nachfrage aus der gesamten Region Stuttgart. Diese wird gegenwärtig nicht durch ein entsprechendes Fahrplangrundgerüst abgebildet.

Aus der Verknüpfung der Inhalte von Abbildung 22 und Abbildung 23 lässt sich ableiten, zu welchen Zeiten und auf welchen Bedienungskategorien Fahrten angeboten werden sollen. Diese werden mit konkreten Fahrtenanzahlen belegt. Hier liegt das heutige Bedienungsniveau zu Grunde. Dies dient der Ermittlung von Schwachstellen, bei denen das im gesamten Landkreis bestehende und an die Raumstruktur angepasste Bedienungsniveau nicht erreicht wird. Bei der Konzeption des zukünftigen ÖPNV-Angebots wurde darauf geachtet, diese Schwachstellen zu beheben.

Auf der Achse wird montags bis freitags eine mehrfache Bedienung je Stundengruppe zu Grunde gelegt. Auch abends sollen auf den Achsen Fahrten angeboten werden. Auf den Nebenachsen soll ebenfalls eine mehrfache Bedienung vorhanden sein. Bei den Verflechtungen konzentriert sich die Bedienung morgens und abends auf die jeweilige nachgefragte Richtung. Darüber hinaus wird über den Tag verteilt mindestens eine Fahrt je Zeitscheibe und Richtung zu Grunde gelegt. Berücksichtigt werden Orte ab 200 Einwohner.

		Montag - Freitag														
Zeit	Vor 6.30		06.30 – 08.30		08.30 – 12.00		12.00 – 14.00		14.00 – 16.00		16.00 – 19.00		19.00 – 21.00		Nach 21.00	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Hauptachse	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Nebenachse	●		●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●
Verflechtung	●		●		●	●	●	●	●	●	●	●		●		

● Mehrere Fahrten pro Stunde / Taktung

● Mindestens 1 Fahrt / Stunde

● Mindestens 1 Fahrt / Zeitscheibe

Erreicht werden soll zentrale Haltestelle des Zentrums

Alle Siedlungen mit mehr als 200 Einwohnern sollen möglichst erschlossen werden

Abbildung 24: Basis für die Schwachstellenanalyse: Bedienungshäufigkeit Montag - Freitag

Diese Grundlage für die Schwachstellenanalyse entspricht weitestgehend dem bestehenden Niveau. Das Anforderungsprofil stellt die Grundlage für die Analyse des derzeitigen

tigen Angebotes dar. Das zukünftige Konzept soll darüber hinaus eine ganztägige stringente Taktung aufweisen und stellt damit höhere Anforderungen an die Fahrtenzahl je Stunde an allen Tagarten.

Die Bedienungshäufigkeit wurde gemäß dem Anforderungsprofil auf allen relevanten Relationen für die definierten Zeitintervalle je Bedienungskategorie untersucht. Die Gesamtzahl der Relationen zwischen den Verkehrszellen des Untersuchungsraumes wurde auf die relevanten Relationen reduziert. Dies wurde mit Hilfe der Einteilung in die Relationskategorien unter Berücksichtigung der Gesamtverkehrsnachfrage auf der Relation durchgeführt.

Für die Zuordnung zu Zeitintervallen ist der Abfahrtszeitpunkt an der Starthaltestelle maßgeblich. Es werden nur diejenigen Verbindungen berücksichtigt, die bezüglich Fahrzeit und Umsteigehäufigkeit sinnvoll sind.

5.4.2 Ergebnisse der relationsbezogenen Auswertungen

Bei der Analyse der Bedienungshäufigkeit wurde das in Kapitel 5.4.1 definierte Niveau zu Grunde gelegt. Relationen auf denen diese Anforderung an einem durchschnittlichen Werktag deutlich unterschritten wird, sind im Folgenden aufgeführt. Eine Behebung dieser Mängel sowie eine Sicherstellung der bestehenden Fahrtenanzahl muss bei der Umsetzung des neuen Konzeptes gewährleistet werden.

Von	Nach	vor 06:30	06:30- 08:30	08:30- 12:00	12:00- 14:00	14:00- 16:00	16:00- 19:00	19:00- 21:00
Wiesensteig	Mühlhausen im Täle					x		x
Dürnau	Bad Boll	x						
Bad Boll	Dürnau						x	x
Gammelshausen	Bad Boll	x					x	x
Bad Boll	Gammelshausen							
Aufhausen	Geislingen a.d.S.					x		
Türkheim	Geislingen a.d.S.					x		
Waldhausen	Geislingen a.d.S.			x		x		
Geislingen a.d.S.	Waldhausen					x		
Schnittlingen	Böhmenkirch		x					
Treffelhausen	Böhmenkirch		x					
Auendorf	Deggingen	x						
Stötten	Geislingen a.d.S.			x				

Tabelle 13: Ergebnis relationsbezogene Auswertung Montag - Freitag

Zur Ermittlung der Fahrtenhäufigkeit an einen repräsentativen Ferientag wurde das gleiche Analyseverfahren angewendet. Als Ergebnis wurde aufgrund des fehlenden

Schülerverkehrs eine Vielzahl an Mängeln ermittelt. Diese werden nicht gesondert aufgeführt. Die Umsetzung des neuen Konzeptes stellt mit seiner durchgehenden Taktung, auf Basis eines Stundentaktes, in Zukunft auch am Ferientag eine deutliche Angebotssteigerung dar. Durch die zukünftige Erfüllung des Anforderungsprofils an Schultagen wird folglich auch das Angebot an Ferientagen den Anforderungen entsprechen.

Im Folgenden sind die, anhand des derzeitigen landkreisweiten durchschnittlichen Niveaus, ermittelten Mängel in der Bedienungshäufigkeit am Samstag und am Sonntag aufgeführt.

Von	Nach	vor 09:00	09:00-14:00	14:00-21:00	nach 21:00
Mühlhausen im Täle	Wiesensteig		✘		
Sulpach	Ebersbach a.d.F.			✘	
Ebersbach a.d.F.	Sulpach			✘	
Weiler	Ebersbach a.d.F.			✘	
Ebersbach a.d.F.	Weiler			✘	
Rosswälden	Ebersbach a.d.F.			✘	
Ebersbach a.d.F.	Rosswälden			✘	
Adelberg	Rechberghausen	✘			
Waldhausen	Geislingen a.d.S.		✘		
Böhmenkirch	Geislingen a.d.S.		✘		
Winzingen	Donzdorf	✘			
Reichenbach u.R.	Donzdorf	✘			
Diegelsberg	Uhingen	✘			
Unterböhringen	Geislingen a.d.S.	✘			
Stötten	Geislingen a.d.S.		✘		

Tabelle 14: Ergebnis relationsbezogene Auswertung Samstag

Von	Nach	vor 09:00	09:00-14:00	14:00-21:00	nach 21:00
Süßen	Schlat		✘		
Schlierbach	Ebersbach a.d.F.		✘		
Mühlhausen im Täle	Wiesensteig		✘		
Dürnau	Bad Boll		✘		
Gammelshausen	Bad Boll		✘		
Weiler	Ebersbach a.d.F.		✘	✘	
Ebersbach a.d.F.	Weiler			✘	

Von	Nach	vor 09:00	09:00- 14:00	14:00- 21:00	nach 21:00
Rosswälden	Ebersbach a.d.F		x	x	
Ebersbach a.d.F	Rosswälden			x	
Maitis	Göppingen		x		
Baiereck	Uhingen		x	x	
Uhingen	Baiereck			x	
Waldhausen	Geislingen a.d.S.		x		
Steinenkirch	Böhmenkirch		x		
Donzdorf	Göppingen		x		
Sparwiesen	Uhingen		x		
Uhingen	Diegelsberg			x	
Diegelsberg	Uhingen		x	x	
Uhingen	Nassach			x	
Nassach	Uhingen		x	x	
Uhingen	Nassachmühle			x	
Nassachmühle	Uhingen		x	x	
Eybach	Geislingen a.d.S.		x		

Tabelle 15: Ergebnis relationsbezogene Auswertung Sonntag

Die oben genannten Mängel in der Bedienungshäufigkeit am Samstag und am Sonntag werden mittels der geplanten Linienführung und Taktung durch das neue Konzept behoben.

6 Konzept

6.1 Ziele der Planung

Obwohl im Landkreis Göppingen ein quantitativ gutes Angebot besteht, sind qualitative Defizite zu verzeichnen. So sind die Angebote der Busunternehmen untereinander und zur Schiene nicht optimal abgestimmt und Taktungen sowie merkbare Angebote die Ausnahme.

Zukünftige Anforderungen wie die Veränderung der differenzierten Schullandschaft und der zurückgehenden Schülerzahl machen eine Überplanung dringend notwendig. Durch die weitere Fokussierung der Verkehre auf die Anforderungen im Schülerverkehr, würde ansonsten die mangelnde Abstimmung und Merkbarkeit der Angebote eher noch zunehmen. Damit wird das Angebot für die übrigen Nutzer wie Berufspendler oder Fahrgäste im Freizeit- und Versorgungsverkehr zunehmend unattraktiver. Ziel der Nahverkehrsplanung muss aber sein, die Finanzierung des ÖPNV auf eine breitere Basis zu

stellen indem erweiterte Nutzergruppen durch ein attraktives Gesamtangebot angesprochen werden.

Daher soll mit dem neuen Nahverkehrsplan ein einheitliches System eingeführt werden. Angestrebt wird im Landkreis werktags ein flächendeckender Stundentakt und abends und am Wochenende mindestens ein Zweistundentakt mit enger Abstimmung sowohl zum SPNV, als auch zwischen den Bussen. In den Hauptverkehrszeiten und auf Linien mit besonders großer Verdichtung (Einwohner, Arbeitsplätze, Einkaufs- und Freizeitstandorte usw.) kann die Vertaktung auch im 30' oder 15'-Rhythmus erfolgen. Außerdem werden aus Kapazitätsgründen zu den Schulbeginn- und endzeiten auch weiterhin Verstärkerkurse erforderlich bleiben.

Die Linien verkehren auf einheitlichen und klaren Linienwegen und werden systematisch an Knoten vernetzt. Damit wird eine kreisweite Mobilität sichergestellt und es können zukünftig auch Tangentialrelationen genutzt werden. Diese sollen auch das Regelleistungsangebot für den Schülerverkehr abdecken.

Die Bürgerbusse und die Arbeit der Bürgerbusvereine sollen auch zukünftig gefördert werden, da sie einen wichtigen Beitrag zur Feinbedienung leisten. Der Landkreis prüft im Rahmen der Ausgestaltung der Verkehre in den Teilräumen Kooperationen zwischen regulärem Linienbus- und Bürgerbusbetrieb und Möglichkeiten zu deren finanzieller Unterstützung.

6.2 Planungsgrundlagen

Auf den dargestellten Grundlagen wurde das im Folgenden beschriebene Konzept erarbeitet. Es dient als Basis für die Feinplanung, die im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans durchgeführt werden soll. Bei der Konzeption des Angebots wurden folgende Punkte berücksichtigt:

- Klare Taktung (in der Regel Stundentakt, teilweise ausgedünnt, auf den wichtigen Achsen und in den Hauptverkehrszeiten verdichtet)
- Abstimmung der Linien auf Verknüpfungspunkte zwischen SPNV/Bus oder Bus/Bus (Integraler Taktfahrplan siehe Kapitel 6.3)
- Bedienung aller Relationen, die aufgrund der analysierten Gegebenheiten eine entsprechende Nachfrage erwarten lassen (zentralörtliches Gefüge, wichtige Arbeitgeber, Schulstandorte etc.)
- Anpassung bestehender Linienverbindungen, soweit dies möglich ist. Im Einzelfall Einrichtung neuer Linienverbindungen.
- Eine Verschlechterung soll vermieden werden, jedoch gilt als Prämisse, dass ein klares, merkbares und gut getaktetes Angebot einer Vielzahl von unkoordinierten Einzelfahrten vorzuziehen ist, auch wenn sich im Einzelfall Zugangswege zu Haltestellen etwas verlängern oder die Fahrtenzahl gerade in den Hauptverkehrszeiten dadurch etwas reduziert werden muss. Zugunsten eines merkbaren getakteten An-

gebots sollen künftig auch weniger Schülerkurse gezielt bis direkt vor die Schule gefahren werden.

- Erschließung aller Orte über 200 Einwohner und Behebung von derzeitigen Erschließungslücken
- Bedienung durch flexible Bedienungsformen (Rufbus, Anrufsammeltaxi) für kleinere Orte und in Zeiten geringer Nachfrage (vgl. 4.5)
- Berücksichtigung der Ergebnisse intensiver Diskussionen mit den Städten und Gemeinden sowie mit den Verkehrsunternehmen. Es wurde versucht, die Vorschläge seitens der Städte und Gemeinden soweit wie möglich zu berücksichtigen.

Bei der Planung wurden die Fahrzeiten der einzelnen Linienverläufe so konzipiert, dass sinnvolle Fahrzeugumläufe entstehen. Auf ausreichende Zeitpuffer für den Ausgleich von Verspätungen ist zu achten. Unwirtschaftliche Wendezeiten können so vermieden werden. Im Einzelfall ist die Zusammenfassung von Linienumläufen zu berücksichtigen, um eine möglichst wirtschaftliche Ausgestaltung sicherzustellen.

Die Kosten wurden anhand von Pauschalsätzen für Kilometerleistung, Fahrerstunden und Fahrzeugkosten überschlägig berechnet.

6.3 Integraler Taktfahrplan (ITF)

Der Fahrplan soll am System des integralen Taktfahrplans ausgerichtet werden. Zu berücksichtigen ist der voraussichtlich ab 2016 stündlich verkehrende Interregio-Express (Stuttgart – Ulm, mit Halten in Göppingen und Geislingen). Nach den Zielvorstellungen des Landes für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist ferner davon auszugehen, dass ab 2019 ein halbstündlicher Grundtakt im Zugverkehr zum Tragen kommen wird. In welcher Form dieser Zugverkehr künftig konkret ausgestaltet wird, ist derzeit nicht absehbar. Für den Landkreis Göppingen stellt die möglichst hochrangige Einbindung in das Gesamtverkehrssystem der Region Stuttgart (Ziel: S-Bahn-Qualität) einen wichtigen Standortfaktor dar.

Vordringlich ist eine verbesserte Schienenverknüpfung sicherzustellen. In den beschriebenen Fahrplanknoten (4.2.6) sollen Anschlüsse in möglichst vielen Relationen hergestellt werden (Vollknoten). Wo dies nicht vollumfänglich möglich ist, sollen mindestens Richtungsanschlüsse (Halbknoten) in den wichtigsten Fahrbeziehungen hergestellt werden. Damit soll kreisweit ein durchgängiges Netz - weitgehend im Stundentakt - ohne Verlustzeiten aufgebaut werden. Tangentialverbindungen sollen die Nachfrage zu den zunehmend stärker im Raum verteilten neuen Schularten und den dispersen Strukturen der Arbeitsstandorte abbilden. Weiterhin können mit den Knoten möglichst gute Umsteigeverbindungen von den Regionallinien zu den Stadtbuslinien und umgekehrt realisiert werden.

Das System der Vertaktung und der Vernetzung in Anschlussknoten trägt auch zur höheren Wirtschaftlichkeit (siehe Kap. 8) bei. Denn hierdurch werden gestreckte Linienführungen unter Beibehaltung aller Verbindungsoptionen, - gegebenenfalls mit Anschlüssen

sen - möglich. Auch erleichtert die Taktbildung, die an den Knotenzeiten ausgerichtet ist, eine wirtschaftlichere Dienstplangestaltung.

Unter Analyse der heutigen SPNV-Zeiten und der Zeiten, die bis zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke geplant sind ergibt sich folgende Zielstruktur für ein ITF-System:

- Göppingen: In Göppingen bietet sich aufgrund der Zugzeiten kein eindeutiger Knoten an. Zur halben Stunde treffen sich die IRE Züge. Hier ist es vor allem angezeigt, die großräumigen Verbindungen mit dem IRE zu verknüpfen, so dass die Linie 20 in Richtung Bad Boll angebunden sein sollte. Eine wünschenswerte Querspange von Lorch (RE) nach Göppingen (IRE) scheitert an den Restriktionen der Straßenverbindung, die eine dafür notwendige Fahrzeit von rund 20 Minuten ausschließt. Die bestehenden und künftigen Regionalzüge (RE beziehungsweise RB) lassen aufgrund der abweichenden An- und Abfahrzeiten aus Richtung Ulm bzw. Stuttgart in Göppingen keine saubere Vertaktung zum Bus zu. Bis zur Inbetriebnahme der neuen Infrastruktur S21/Neubaustrecke verkehren die Regionalbahnen im Stolpertakt. Hier sollte daher im Busverkehr der Schwerpunkt auf einen schlanken Knoten zur Minute 15'/45' gelegt werden, so dass optimale Umsteigeverbindungen von den Regionalbussen auf die Stadtbusse und umgekehrt entstehen. Zuganschlüsse nach Stuttgart bestehen stündlich mit 7/9 Minuten Übergang, von/nach Süßen-Geislingen mit kürzeren Übergangszeiten (gegebenenfalls auch Anschluss in Eislingen herstellen). Die zweite künftige RB von/nach Stuttgart ist aus Lorch - Rechberghausen voraussichtlich mit guten Umsteigezeiten erreichbar. Ein Vollanschluss lässt sich dagegen erst mit der exakten halbstündlichen Vertaktung der RB-Züge erreichen.
- Ebersbach: Hier treffen sich die Züge aus beiden Richtungen zur vollen Stunde, so dass sowohl der nördliche Teilraum, als auch die Achse Ebersbach - Schlierbach – Bad Boll optimal angebunden werden können.
- Schlierbach: Hier wird ein Vollknoten zur halben Stunde vorgeschlagen, so dass von Ebersbach, Bad Boll, Göppingen - UHINGEN und Kirchheim unter Teck in alle Richtungen umgestiegen werden kann. Hiermit kann auch die Relation Kirchheim unter Teck - Bad Boll in 40 Minuten zurückgelegt werden.
- Bad Boll: Hier wird ein Vollknoten zur vollen Stunde vorgeschlagen, dieser passt optimal zum Knoten zur halben Stunde in Göppingen
- Lorch: Hier bietet sich aufgrund der Zugzeiten ein Knoten zur vollen und halben Stunde an, damit werden optimale Anschlüsse sowohl nach Schwäbisch Gmünd als auch in Richtung Stuttgart hergestellt.
- Süßen: Hier soll ein Knoten zur vollen Stunde ausgebildet werden. Dadurch werden Verknüpfungen in das Lautertal – Böhmenkirch, nach Geislingen (über Gingen, Kuchen B 10) und zur neuen Querverbindung Süßen - Ursenwang - Heiningen (- Bad Boll) ermöglicht.
- Böhmenkirch: Hier begegnen sich alle Busse zur halben Stunde. Dies passt auch zum Knoten in Heidenheim zur vollen Stunde.

- In Geislingen wird die Priorität zunächst auf die optimale Verknüpfung der Stadt- und Regionallinien in der Stadtmitte gelegt. Hier bietet sich ein Knoten zur vollen und halben Stunde an. Am Bahnhof bestehen dann richtungsbezogene Anschlüsse, zum Beispiel vom IRE zum Knoten 15'/45' in der Stadtmitte.
- In Mühlhausen im Täle soll ein Knoten zur halben Stunde eingerichtet werden. Dort können die Linien von Göppingen, Wiesensteig und Geislingen optimal miteinander verknüpft werden. Zudem ermöglicht der gegenläufige Verkehr mit Gruibingen und Auendorf, dass beide Orte nun stündlich mit Göppingen verknüpft werden.
- In Heiningen bietet ein Knoten zur halben Stunde Umsteigemöglichkeiten aus Bad Boll nach Ursenwang, Schlat und Süßen. Zudem kann der Ortsverkehr in Heiningen optimal mit der Regionallinie verknüpft werden, so dass der Ortsverkehr in Heiningen halbstündlich möglich ist, ohne dass Fahrgäste aus dem Oberen Filstal hierdurch belastet werden.
- In Gammelshausen entsteht ein Richtungsanschluss von Bad Boll nach Mühlhausen im Täle.

Das ITF-System mit neuen Querbeziehungen und kurzen Umsteigezeiten in den Knoten ermöglicht eine Vielzahl theoretischer Busverbindungen innerhalb des gesamten Landkreises. Die bisher stets erforderlichen Fahrbeziehungen über die Mittelzentren und die alternative Einrichtung neuer Direktverbindungen werden dadurch in vielen Teilbereichen vermieden.

6.4 Geplantes Liniennetz

6.4.1 Übersicht über die Maßnahmen in den drei Verkehrsräumen Voralb - Göppingen - Geislingen

6.4.1.1 Ausgangslage/Planung

Im Landkreis Göppingen besteht derzeit ein quantitativ gutes ÖPNV-Angebot, das sich durch eine hohe Anzahl an Fahrten auszeichnet. Diese finden jedoch überwiegend nicht getaktet und nur teilweise aufeinander abgestimmt statt. Es besteht keine regelmäßige Anbindung zum SPNV und die Linienwege der einzelnen Linien variieren häufig. Grundsätzlich handelt es sich um ein stark nachfrageorientiertes und nach Schul- und Ferientag differenziertes Angebot.

Das auf Basis der definierten Planungsgrundlagen (Kap. 6.2) ausgearbeitete Konzept (Kap. 6.4) zeichnet sich durch tagesdurchgängige einheitliche Linienwege, regelmäßige Anschlüsse, klare Abstimmungen und Beziehungen der Linien untereinander aus. Es sieht ein generell vertaktetes Grundangebot an Schul- und Ferientagen vor, das im Fall hoher Nachfrage um Verstärkerfahrten im Schülerverkehr ergänzt wird. Diese Vereinheitlichung führt zu unterschiedlichen Konsequenzen in den Kommunen. So kann in

einzelnen Kommunen das geplante Angebot eventuell in der Summe weniger Fahrten am Tag zur Folge haben, dafür finden diese regelmäßige über den Tag verteilt statt und bieten aufgrund der gesicherten Umsteigemöglichkeiten und klaren Linienwege ein besseres und zuverlässigeres Angebot.

Sofern für die Abendstunden und das Wochenende 120-Minuten-Takte vorgesehen sind, sollte alternativ bei der Umsetzung geprüft werden, ob eine Rufbusbedienung im Stundentakt eine höhere Effizienz und Angebotsqualität erzielen kann. Kleinere Orte unter 200 Einwohnern sollen auch künftig mindestens auf dem heutigen Qualitätsniveau bedient werden. Daher soll die Auslastung bei Linienbussen regelmäßig geprüft und bei Bedarf eine Umstellung auf flexible Bedienungsformen erwogen werden.

Es ist zu prüfen, ob eine Mobilitätszentrale (zum Beispiel in Göppingen) eingerichtet werden könnte, um den Rufbusverkehr im Sektorenbetrieb (flächenhaft und individuell zusammengestellte Anrufsammelverkehre) zu organisieren und zu disponieren.

Auf die Bahnhöfe, die als Umsteigeknoten ausgewiesen sind (siehe Kapitel 4.2.6), soll ein Anschluss eingerichtet werden. Bus-Bus-Anschlüsse sollen dort, wo sich Knoten- oder Umsteigepunkte befinden, ebenfalls eingerichtet werden. Im Einzelfall werden im Folgenden wichtige Umsteigeverbindungen zwischen Buslinien gesondert beschrieben.

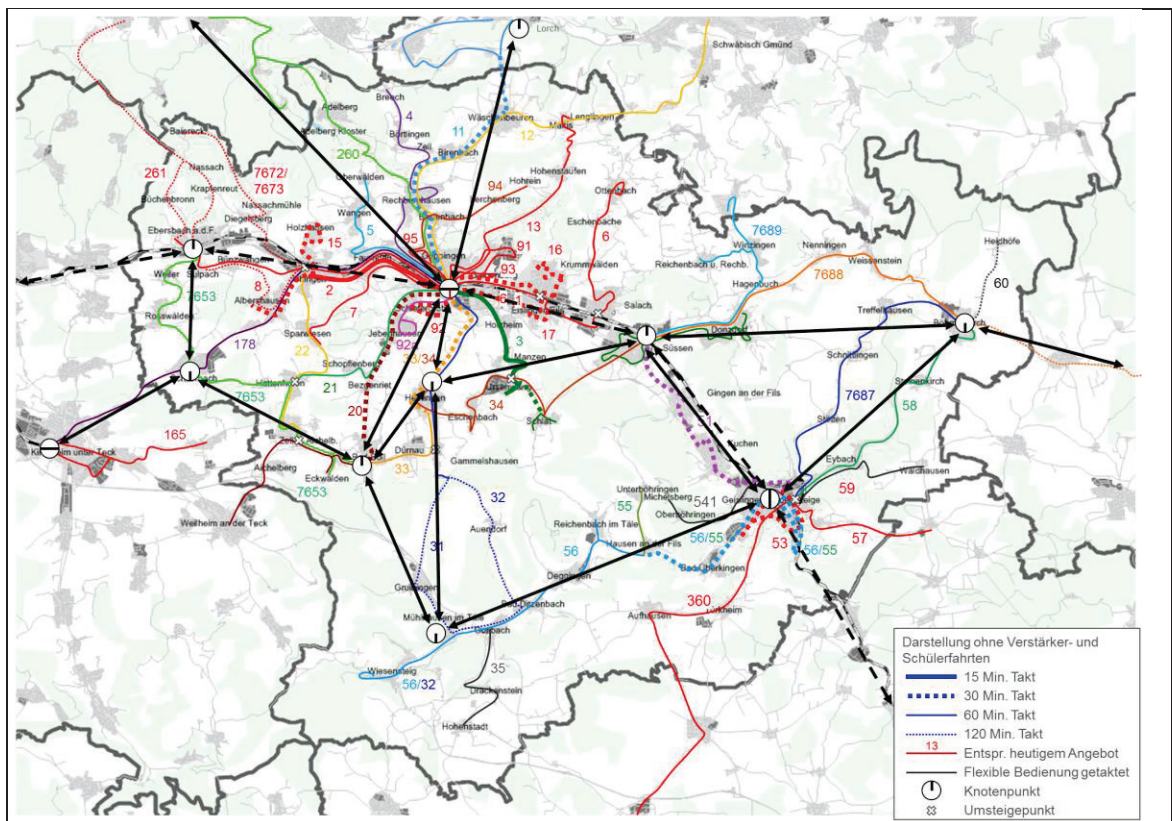


Abbildung 25: Konzept Verknüpfungsstruktur

Das Konzept wurde im Rahmen von Regionalkonferenzen und Einzelgesprächen den Raumschaften vorgestellt, diskutiert und angepasst (siehe Kapitel 2). Dabei wurden Einzelanliegen soweit möglich berücksichtigt. Ziel war die Erarbeitung eines ganzheitli-

chen Konzeptes anhand klarer Vorgaben auf Basis der genannten Planungsgrundlagen. Die Veränderungen werden, soweit es die Planungstiefe ermöglicht, nachfolgend je Raumschaft grafisch dargestellt und erläutert.

In den Abbildungen ist jeweils der Zustand der aktuellen Linienführung dargestellt, um die Änderungen durch die Planungen besser verdeutlichen zu können.

Bei Linien, für die eine Bedienung in der Schwachverkehrszeit vorgesehen ist, sind, soweit nicht anders vermerkt, Angebote bis etwa 23.00 Uhr vorgesehen.

6.4.1.2 Voralb

Das Konzept bietet aus Sicht der Gemeinden im Voralbgebiet folgende Veränderungen und Verbesserungen:

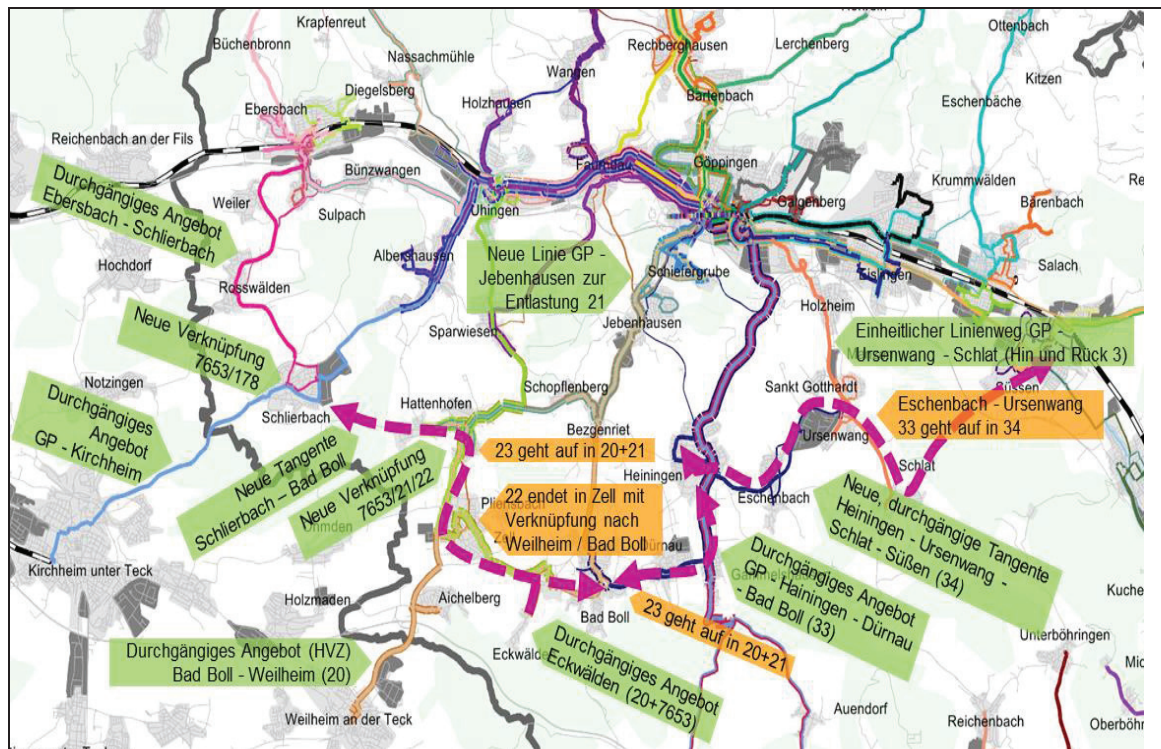


Abbildung 26: Konzept Raum Voralb

- **Ebersbach an der Fils** ist im Stundentakt durch die erweiterte Tangentiallinie 7653 nicht nur mit **Schlierbach**, sondern auch mit **Hattenhofen**, **Zell unter Aichelberg** und **Bad Boll** verbunden. Für **Bad Boll** bietet diese Linie eine zusätzliche direkte Anbindung an die Schienenstrecke in **Ebersbach an der Fils**, wo jeweils ein Anschluss an die Bahn gesichert ist. Darüber hinaus bietet die Linie eine Anschlussmöglichkeit in Schlierbach an die Linie 178 nach **Kirchheim unter Teck**. Diese Umsteigeverbindung bietet dem Fahrgast zwischen **Bad Boll** und **Kirchheim unter Teck** eine schnellere Anbindung als über eine Direktverbindung mit der Linie 165. In **Kirchheim unter Teck** ist eine Abstimmung auf die S-Bahn vorgesehen. Tagesdurchgängig ist mit diesen Linien auch **Eckwälden** mit seinen Gewerbestandorten angebunden.
- Die Linie 178 mit Anschluss in **Göppingen** und **Kirchheim unter Teck** an den Schienenverkehr bedient die Strecke **UHINGEN - Albershausen - Schlierbach - Kirchheim unter Teck** als schnelle Linie ohne Feinerschließungsfunktionen. In **Schlierbach** bestehen Umsteigemöglichkeiten in Richtung **Hattenhofen/Bad Boll**.
- Die Linie 22 ergänzt dieses Angebot durch eine Direktverbindung **UHINGEN - Sparwiesen - Hattenhofen - Zell**. **Sparwiesen** ist zudem nach wie vor über die Linie 7 an **Göppingen** angebunden. Ebenso verbindet die Linie 8 die Orte **Bünzwangen** mit

- Albershausen** und **Uhingen**. Die Linie 261 bedient insbesondere die Relation **Bünzungen - Sulpach - Ebersbach**, wo ein Umstieg auf den Schienenverkehr ermöglicht wird. Außerdem verbleibt die Linie 2 auf ihrem Linienweg **Göppingen - Uhingen - Albershausen**. Alle Linien sind künftig stringent vertaktet. Auf der Achse **Göppingen - Uhingen** ist das Angebot auch südlich der Bahnlinie durch die Linien 178, 2 und 7 (bis Faurndau) und 15 verdichtet.
- ▶ Die Linien 20 und 21 bedienen die Achse **Göppingen - Jebenhausen - Bezgenriet** gemeinsam. Die Linie 20 ist in der Hauptverkehrszeit zusätzlich verdichtet und verkehrt weiter nach **Bad Boll (- Weilheim unter Teck)**. Um die Verbindung nach **Bad Boll** zu beschleunigen, wurde auf die bisherige Feinerschließung in **Jebenhausen** verzichtet. Diese Erschließung wird durch eine neue Linie übernommen, die nur zwischen **Jebenhausen** und **Göppingen** verkehrt. Die Linie 21 verkehrt weiterhin bis **Hattenhofen**, wo unter anderem ein Umstieg auf die tangentielle Linie 7653 ermöglicht wird.
 - ▶ Eine Verbindung nach **Weilheim an der Teck** besteht durch die Linie 20, die zwischen **Bad Boll** und **Weilheim künftig** ein durchgängiges zweistündiges Taktangebot erhält (verdichtet in der Hauptverkehrszeit).
 - ▶ Eine weitere Verbindung zwischen **Bad Boll** und **Göppingen** wird durch die Linie 33 sichergestellt, die über **Dürnau, Gammelshausen** und **Heinigen** verkehrt. In **Heinigen** befindet sich ein Umsteigeknoten, sodass eine Verknüpfung in Richtung **Eschenbach - Ursenwang - Schlat - Süßen** sichergestellt ist. Zudem besteht eine Umsteigemöglichkeit in **Gammelshausen** nach **Bad Boll** und in Richtung Oberes Filstal (**Gruibingen, Mühlhausen im Täle, Bad Ditzenbach**). Die Linie 33 setzt daher die tangentielle Verbindung **Schlierbach - Bad Boll** mit einer Verbindung nach **Heinigen** fort.
 - ▶ Auf der Strecke **Göppingen - Heinigen - Gammelshausen** verkehren die Linien 31 und 32 gemeinsam im Stundentakt und führen weiter in das **Obere Filstal**.
 - ▶ Eine weitere Tangente ist die neue Linie 34, die von **Heinigen** über **Eschenbach - Ursenwang - Schlat** bis nach **Süßen** verkehrt. Sie verbindet zum einen die Achse **Heinigen - Eschenbach** getaktet und umsteigefrei mit dem Gewerbegebiet in **Ursenwang** und hat daher eine besondere Bedeutung für Berufspendler und Besucher der Behindertenwerkstätte. Zum anderen verbindet sie auch **Schlat** und **Süßen**.
 - ▶ **Schlat** und **Ursenwang** sind darüber hinaus durch die Linie 3 über Holzheim mit **Göppingen** verbunden. Diese Linie verkehrt auch künftig mit einem dichten Takt und einem in beiden Richtungen einheitlichen Linienweg auf der Strecke **Schlat - Ursenwang - Manzen** (neu: mit Ortsbedienung in beiden Richtungen).

- ▶ **Börtlingen, Zell und Breech** werden von der Linie 4 im Stundentakt bedient, wobei das Angebot im Abschnitt **Börtlingen - Breech** der Nachfrage angepasst wird. Unter der Berücksichtigung der vorgesehenen Mindeststandards bezogen auf die Größe der Teilorte verfügt dieser Abschnitt derzeit über ein überdurchschnittlich gutes Angebot. Die Linie 4 übernimmt zudem die Feinerschließung in **Rechberghausen**.
- ▶ **Rechberghausen, Birenbach und Wäschenbeuren** sind über die Linien 11 und 12 mit **Göppingen** verbunden. Beide Linien verkehren im Stundentakt und ergänzen sich daher zu einer halbstündlichen Bedienung. Die Linie 11 sichert die Anbindung nach **Lorch** und die Anschlussmöglichkeiten an die Remstal-Schienenstrecke für die genannten Orte. Sie ist damit vor allem auf Berufspendler und Schüler ausgerichtet und bietet werktags ganztägig eine regelmäßige Verbindung. In den Schwachverkehrszeiten und am Wochenende soll ein sich gegenseitig ergänzender Zweistundentakt angeboten werden. Ohne die Fahrt über Waldhausen wäre für ausgewählte Fahrten ein Einsatz als Schnellbus möglich. Jedoch muss im Zuge der Umsetzung geprüft werden, ob Göppingen und Lorch mit praktikablen Anschlüssen auf die Schiene sinnvoll verbunden werden können.
- ▶ Der Bereich **Rechberghausen, Birenbach und Wäschenbeuren** ist darüber hinaus nach Schwäbisch Gmünd angebunden. Die Linie 12, die nach **Wäschenbeuren** sowie über **Maitis** und **Lenglingen** führt, verkehrt tagsüber im Stundentakt und in den Schwachverkehrszeiten im Zweistundentakt. Der Zweistundentakt am Wochenende stellt eine deutliche Verbesserung dar. Heute verkehrt die Linie am Samstagnachmittag und sonntags nicht.
- ▶ Die Feinerschließung von **Maitis** wird nicht mehr durch die Linie 12, sondern durch die Linie 13 realisiert, die über **Hohenstaufen** nach Göppingen verkehrt. Diese Linie verkehrt im Stundentakt, in den Schwachverkehrszeiten und am Wochenende nur bis **Hohenstaufen**. Die Erschließung von Maitis und Lenglingen ist über die Linie 12 auch in diesen Betriebszeiten gesichert.
- ▶ **Ottenbach** wird durch die Linie 6 im Stundentakt bedient. Am Wochenende und in der Schwachverkehrszeit erfolgt ein der Nachfrage angepasstes Angebot bzw. die Bedienung mit Anrufsammelverkehren. Die Linie erschließt die Gemeinde **Salach** und wird daher neu über **Salach-Süd** nach **Eislingen** und **Göppingen** geführt.
- ▶ **Donzdorf** wird zukünftig durch die drei Linien 7688, 7689 und die neue Citybuslinie erschlossen.
 - ▶ Die Citybuslinie übernimmt die Feinerschließung zwischen **Süßen** und **Donzdorf**. Bei Bedarf kann auch das zukünftige interkommunale Gewerbegebiet mit dieser Linie erschlossen werden. Sie verkehrt werktags im Stundentakt. Am Sonntag ist ein Zweistundentakt vorgesehen. In der Schwachverkehrszeit ist die Bedienung im Anrufsammelverkehr zu prüfen.
 - ▶ Die Linie 7688 stellt die Hauptlinie in diesem Bereich dar und verbindet **Böhmekirch** mit **Donzdorf** und **Süßen**. Sie ist auch die Verbindungslinie nach **Heidenheim**, insbesondere für Berufspendler. Durch den Wegfall der Erschließungsfunk-

tion in **Donzdorf** kann sie insgesamt erheblich beschleunigt werden. Die Anbindung der Schüler an das Schulzentrum muss dennoch gewährleistet werden. Die Linie 7688 verkehrt im Stundentakt, in der Schwachverkehrszeit auf dem Ast zwischen **Weißenstein** und **Böhmenkirch** ggf. auch im Zweistundentakt. Am Wochenende kann die Bedienung dieses Astes entfallen, da sie vor allem für Berufspendler und Schüler wichtig ist. Die Linie wird in Süßen auf den Zug verknüpft. Die gegenwärtige Weiterführung bis Göppingen soll entfallen.

- Die übrigen **Donzdorfer** Gemeindeteile **Winzingen**, **Reichenbach** unter Reichenberg und **Hagenbuch** werden durch die Linie 7689 bedient und an den Kernort und Süßen angebunden, ebenso wie das im Nachbarlandkreis liegende **Wißgoldingen**.

6.4.1.4 Raum um Geislingen

Das Konzept bietet aus Sicht der Gemeinden um das Obere Filstal und rund um Geislingen folgende Veränderungen und Verbesserungen:

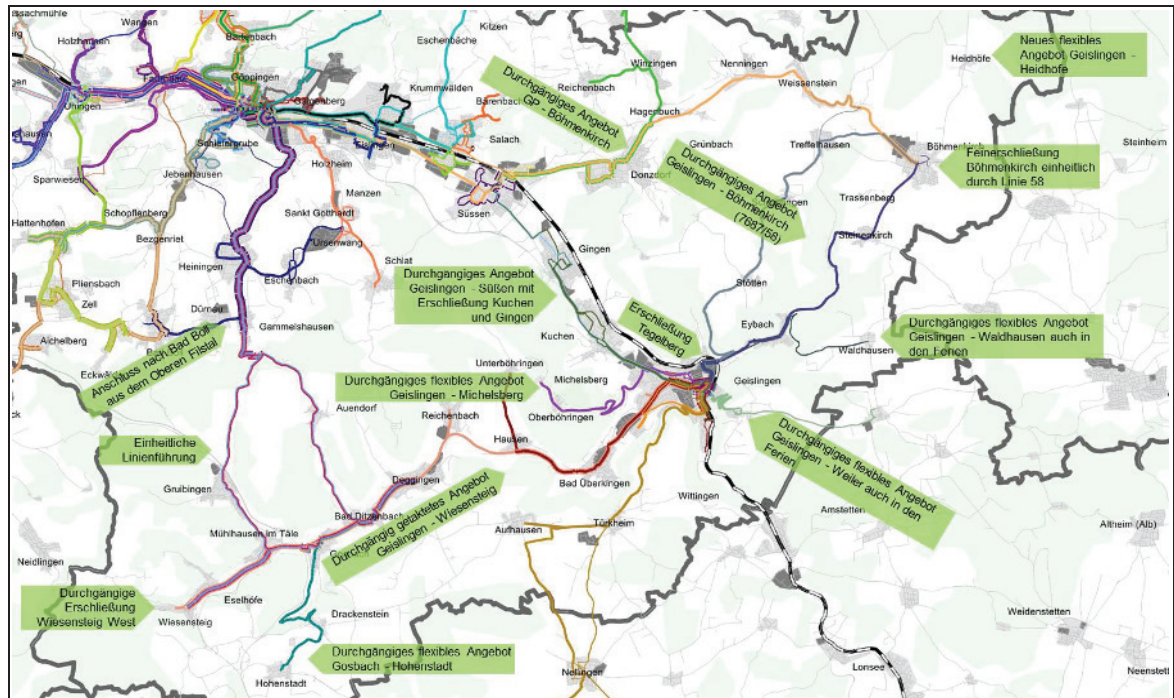


Abbildung 28: Konzept Raum Göttingen

- **Böhmenkirch** ist durch die Linien 58, 7687 und 7688 bedient.
 - Die Linie 7688 verbindet durch den Wegfall der Erschließungsfunktion in **Donzdorf Böhmenkirch** schneller mit **Süßen** als bisher. Die Anbindung der Schüler an das Schulzentrum muss dennoch gewährleistet werden. Die Linie 7688 verkehrt im Stundentakt, in der Schwachverkehrszeit auf dem Ast zwischen **Weissenstein** und **Böhmenkirch** ggf. auch im Zweistundentakt. Am Wochenende kann die Bedienung auf diesem Abschnitt entfallen, da sie vor allem für Berufspendler und Schüler wichtig ist.
 - Die Linien 58 und 7687 verbinden **Böhmenkirch** auf zwei unterschiedlichen Linienwegen mit **Geislingen** und dem dortigen Umsteigeknoten. Sie verkehren beide im Stundentakt und gewährleisten damit eine halbstündliche Verbindung nach **Geislingen**. In den Schwachverkehrszeiten und am Wochenende verkehren sie jeweils im Zweistundentakt. Auf ihren Linienwegen bedienen sie in der Haupt- und Nebenverkehrszeit stündlich **Treffelhausen**, **Schnittlingen**, **Stötten**, **Steinikirch** und **Eybach**.
 - Zur Bedienung der **Heidhöfe** mit ihrem Gewerbebetrieb im Schichtbetrieb wird mit der Linie 60 eine neue flexible Bedienung eingerichtet, die als Rufbus die **Heidhöfe** mit **Geislingen** verbindet.

- ▶ **Waldhausen** wird von der Linie 59 an allen Wochentagen als flexible Bedienungsform an Geislingen angebunden ergänzt durch Regelkurse an Schultagen. Damit wird auch an Ferientagen und am Wochenende ein durchgehendes Angebot geschaffen.
- ▶ Die Linie 57 verbindet **Geislingen** mit **Schalkstetten** im Alb-Donau-Kreis im Stundentakt, hierdurch wird auch **Weiler o. H.** bedient. Die Linie verkehrt im Stundentakt und in der Nebenverkehrszeit im Zweistundentakt. In der Schwachverkehrszeit und am Wochenende wird diese als Rufbus mit einem dichteren Fahrtenangebot als heute betrieben.
- ▶ In **Geislingen** bleiben die Linienwege im Wesentlichen wie bisher erhalten. Zusätzlich kann eine Erschließung des Wohngebiets **Tegelberg** durch die Linie 51 aus **Kuchen** realisiert werden.
- ▶ Die Linie 51 wird aus den bisherigen Linien 51 und der Linie 7680 gebildet. Die Linie 7680 bedient bisher mit nur wenigen Schülerfahrten die Gesamtstrecke **Geislingen - Süßen**, während die Linie 51 von **Geislingen** aus nur bis **Gingen an der Fils** verkehrt und dabei Feinerschließungen in **Gingen** und **Kuchen** vornimmt. Sie weist zwar eine etwa stündliche Bedienung auf, ist jedoch nicht durchgängig getaktet. Geplant ist, den gesamten Verkehr durch einen (bei Bedarf verstärkten) Stundentakt der Linie 51 zu bedienen und diese zusätzlich bis **Süßen** zu verlängern. Damit ist die Erschließung der Orte mit Bedienung nach **Süßen** und **Geislingen** ganztägig verlässlich gesichert.
- ▶ Die Linie 541 nach **Oberböhringen/Michelsberg** wird aufgrund der Schulschließung der Nachfrage angepasst. Die Einwohnerzahlen von **Oberböhringen/Michelsberg** (unter 200 Einwohner) unterschreiten die Grenzwerte für eine regelmäßige Bedienung. In Ergänzung zu den Schülerkursen ist eine regelmäßige Bedienung im Rufbusverkehr vorgesehen.
- ▶ Die Hauptlinie des **Oberen Filstals** ist die Linie 56, die die Gesamtstrecke zwischen **Wiesensteig** und **Geislingen** bedient. Sie verkehrt an allen Wochentagen im Stundentakt. Die Gemeinden bzw. Teilorte **Bad Überkingen**, **Hausen an der Fils**, **Reichenbach im Täle** (mit Stichfahrt), **Deggingen**, **Bad Ditzenbach**, **Gosbach** und **Mühlhausen im Täle** werden von der Linie auf gleichbleibendem Linienweg bedient. In **Bad Überkingen** führt die Linie durch die Ortsmitte, es kann jedoch keine feinere Erschließung im südöstlichen Bereich stattfinden, da hierdurch die Fahrzeitverluste für die übrigen Fahrgäste zu groß sind. Hier müssen nach wie vor weitere Zugangswege in Kauf genommen werden. In **Wiesensteig** ist eine neue regelmäßige Erschließung des westlichen Ortsteils (Freibad) vorgesehen.
- ▶ Auf der Strecke zwischen **Geislingen** an der Steige und **Hausen** an der Fils ergänzt die Linie 55 die Bedienung zu einem Halbstundentakt. Sie verkehrt ab **Hausen** weiter nach **Unterböhringen**. In der Schwachverkehrszeit wird sie auf einen Zweistundentakt reduziert.

- ▶ Die Linien 31 und 32 aus **Göppingen** verbinden den **Voralbraun** und das **Obere Filstal**. Ab **Gammelshausen** verkehren beide Linien an allen Tagen im Zweistundentakt über **Gruibingen** beziehungsweise über **Auendorf**. Bei der Umsetzung des Konzeptes sollen Möglichkeiten geprüft werden, die Linie 32 (über **Auendorf**) bis nach **Wiesensteig** weiterzuführen. Damit wäre **Wiesensteig** nicht nur direkt nach Geislingen, sondern auch direkt nach Göppingen angebunden. Alternativ wäre eine gegenläufige Ringführung beider Linien über **Ditzenbach** und **Mühlhausen im Täle** möglich. In **Dürnau** und **Heiningen** sind Umsteigemöglichkeiten auf die tangentialen Linien 33 und 34 vorgesehen.
- ▶ **Drackenstein** und **Hohenstadt** sollen mit einer Rufbusverbindung an das Obere Filstal angebunden werden. Die Abstimmung auf die Linie 56 ist in Gosbach sicherzustellen.

Die Bedienung von **Türkheim** und **Aufhausen** findet unverändert mit der Linie 360 statt. Der Bedienungsschwerpunkt liegt im Alb-Donau-Kreis. Das Bemühen um die Vertaktung der Linie ist daher eng mit den Nachbarkreis abzustimmen.

6.4.2 Maßnahmen in den einzelnen Linienbündeln nach Linien

Die Linien werden im Folgenden bezogen auf die einzelnen Bündel beschrieben.

6.4.3 Bündel 1

In folgenden Gemeinden verkehren die Linien des Linienbündels 1: Albershausen, Ebersbach an der Fils, Göppingen, Hattenhofen, Schlierbach, UHINGEN, Wangen, Zell unter Aichelberg.

Im Zuge des Beteiligungsprozesses wurden Fragen der Schulstandorte, der Entwicklung von Gewerbegebieten und der generellen Bedienungsqualität der Teilorte intensiv diskutiert. Soweit möglich wurden entsprechend Verbesserungen in die neue Linienkonzeption mit eingearbeitet.

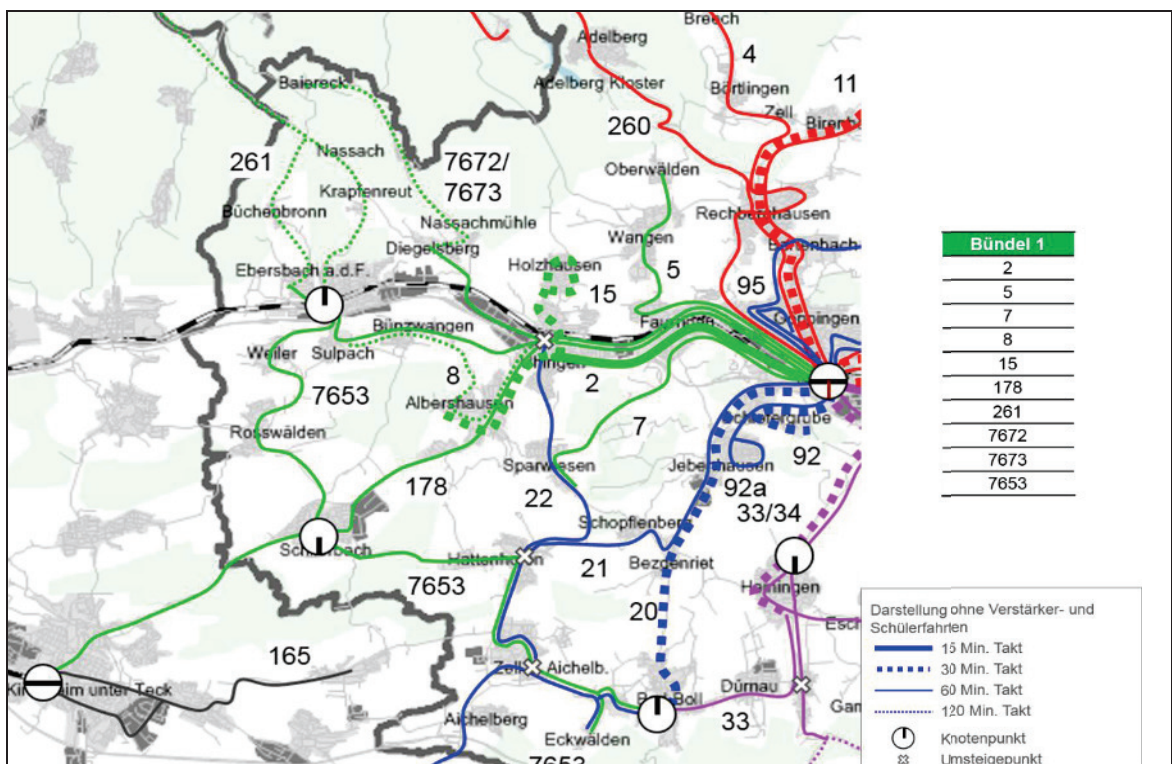


Abbildung 29: Bündel 1 (Linien in grün dargestellt) und angrenzende Linien anderer Bündel

Linie 2

- Sie wird im Linienverlauf Göppingen – UHINGEN - Albershausen belassen
- Taktung:
 - Montag-Freitag Hauptverkehrszeit (Morgens bis 9.00 Uhr und nachmittags 12.00 bis 18.00 Uhr) 30-Minuten-Takt,
 - Montag-Freitag in der verbleibenden Nebenverkehrszeit 60-Minuten-Takt,

- ▶ Samstag und Sonntag 60-Minuten-Takt
- ▶ Möglichst vertaktetes Angebot mit der Linie 178

Linie 5

- ▶ Sie wird im Linienvverlauf Göppingen - Faurndau - Wangen - Oberwälden belassen und bedient unter anderem die Waldorfschule Faurndau-Haier
- ▶ Taktung: 60-Minuten-Takt Montag-Samstag, 120-Minuten-Takt am Sonntag

Linie 7

- ▶ Sie wird im Linienvverlauf Göppingen-Sparwiesen belassen, sie bedient das Berufsschulzentrum Göppingen und erschließt Faurndau Süd
- ▶ Taktung: 60-Minuten-Takt in Hauptverkehrszeit und Normalverkehrszeit, 120-Minuten-Takt am Samstag und Sonntag

Linie 8

- ▶ Linienweg Ebersbach - Bünzwangen - Albershausen
- ▶ Die Verbindung dient ausschließlich dem Schülerverkehr und stellt keine Vernetzung zum Knoten Ebersbach her. Die Fahrten erfolgen daher nur an Schultagen. Die Bedienungshäufigkeit und die Fahrten können nur in enger Abstimmung aller beteiligten Schulen verbessert werden.

Linie 15

- ▶ Sie wird im Linienvverlauf Göppingen-Uhingen-Holzhausen belassen
- ▶ Taktung:
 - ▶ Montag-Freitag Hauptverkehrszeit (Morgens bis 9.00 Uhr und nachmittags 12.00 bis 18.00 Uhr) 30-Minuten-Takt,
 - ▶ Montag-Freitag in der verbleibenden Nebenverkehrszeit 60-Minuten-Takt,
 - ▶ Samstag und Sonntag 60-Minuten-Takt
- ▶ Das Angebot ist mit der Linie 2 abzustimmen

Linie 178

- ▶ Linienweg: Göppingen - Uhingen - Schlierbach - Kirchheim unter Teck mit Anschluss zur S-Bahn.
- ▶ Taktung: 60-Minuten-Takt in Hauptverkehrszeit und Normalverkehrszeit, 120-Minuten-Takt in der Schwachverkehrszeit sowie am Samstag und Sonntag.
- ▶ Verknüpfung zum SPNV in Göppingen und Kirchheim unter Teck
- ▶ Anschlüsse: Zur Gewährleistung einer guten Verbindung vor allem von Bad Boll nach Kirchheim unter Teck, ist eine abgestimmte Umsteigemöglichkeit in Schlierbach jeweils etwa zur Minute 30 zur Linie 7653 notwendig.

- Die künftige Fahrplanausgestaltung soll die Querbeziehungen aus dem Voralbraum zum S-Bahn-Anschluss Kirchheim/Teck über den Knoten Schlierbach ermöglichen. Dabei steht eine bessere Anbindung der Ev. Akademie Bad Boll und eines regional bedeutsamen Unternehmens ebenso im Fokus wie die bessere Vernetzung der Arbeitsplätze entlang der B 297. Diese Ansprüche sind mit dem Vorschlag der Region Stuttgart auf Einrichtung einer Schnellbusverbindung zwischen Kirchheim/Teck und Göppingen abzugleichen. Die Entscheidung wurde mit Blick auf die konkurrierenden Interessen im Raum und die künftige Ausgestaltung des Grundliniennetzes zunächst zurückgestellt. In Frage kommen eine zusätzliche Taktverbindung von Kirchheim über Aichelberg und Bad Boll in Richtung Göppingen oder eine Verstärkung der Linie 178 über Schlierbach – Albershausen – UHINGEN.

Linie 261

- Linienweg (Plochingen -) Göppingen - Ebersbach - Krapfenreut/Büchenbronn, mit teilweise bis Schorndorf durchgebundenen Fahrten
- Taktung: Im Kernbereich UHINGEN – BÜNZWANGEN – EBERSBACH Mo-Fr 60-Minuten-Takt mit Rufbusbedienung in den Schwachlastzeiten sowie am Wochenende. In der Verlängerung nach Krapfenreut/Büchenbronn wird ein 120-Minuten-Takt, großteils im Anrufsammelverkehr angeboten.

Linie 7653

- Erweiterter Linienweg Ebersbach - Schlierbach - Hattenhofen - Zell - Bad Boll
- Taktung: 60-Minuten-Takt Montag-Samstag, 120-Minuten-Takt in der Schwachlastzeit sowie am Sonntag, teilweise als Anrufsammelverkehr.
- Anschlüsse: Zur Gewährleistung einer guten Verbindung vor allem von Bad Boll nach Kirchheim unter Teck ist eine abgestimmte Umsteigemöglichkeit in Schlierbach jeweils etwa zur Minute 30 zur Linie 178 notwendig
- Die Linie soll über die Verbindung Ebersbach-Schlierbach auch die Tangentialverbindung zwischen Bad Boll und Schlierbach ermöglichen. Zudem soll sie eine schnelle Verbindung mit einem gut abgestimmten Umstieg zwischen Bad Boll und Kirchheim unter Teck ermöglichen. Dies wurde der alternativen Verlängerung der Kirchheimer Linie 165 nach Bad Boll vorgezogen, da diese durch ihre weitreichenden Erschließungsfunktionen in Kirchheim unter Teck eine längere Fahrzeit hätte. (vgl. auch Schnellbusoption unter Linie 178).

Linie 7672 / 7673

- Linienweg: Göppingen – UHINGEN – DIEGELSBERG – BAIERECK (7672) bzw. EBERSBACH - UHINGEN – BAIERECK (7673)
- Taktung: 120-Minuten-Takt mit Verstärkung im Schülerverkehr, in der Schwachlastzeit sowie am Wochenende im Anrufsammelbetrieb.

6.4.4 Bündel 2

In folgenden Gemeinden verkehren die Linien des Linienbündels 2: Aichelberg, Bad Boll, Göppingen, Uhingen, Zell unter Aichelberg.

Die Anforderungen des Bündels 2 überlagern sich zum Teil mit denen des Bündels 1. Diese wurden im Zuge des Beteiligungsprozesses diskutiert und für verkehrliche Schwachstellen, soweit konzeptionell (betrieblich und verkehrlich) sinnvoll, entsprechende Verbesserungen eingearbeitet. Hierbei stand die Verknüpfung in den Raum Weilheim/Teck und Kirchheim/Teck im Mittelpunkt. Durch neue Verknüpfungsmöglichkeiten soll der stark veränderten Nachfrage im Raum (Schülerverkehre, Berufspendler, Zuganschlüsse der Ev. Akademie und bedeutender Arbeitsplätze) Rechnung getragen werden. Auch in diesem Bündel stellt sich die Frage des Schnellverkehrs zwischen (Flughafen-) Kirchheim/Teck und Göppingen (vgl. hierzu Ausführungen unter 6.4.3).

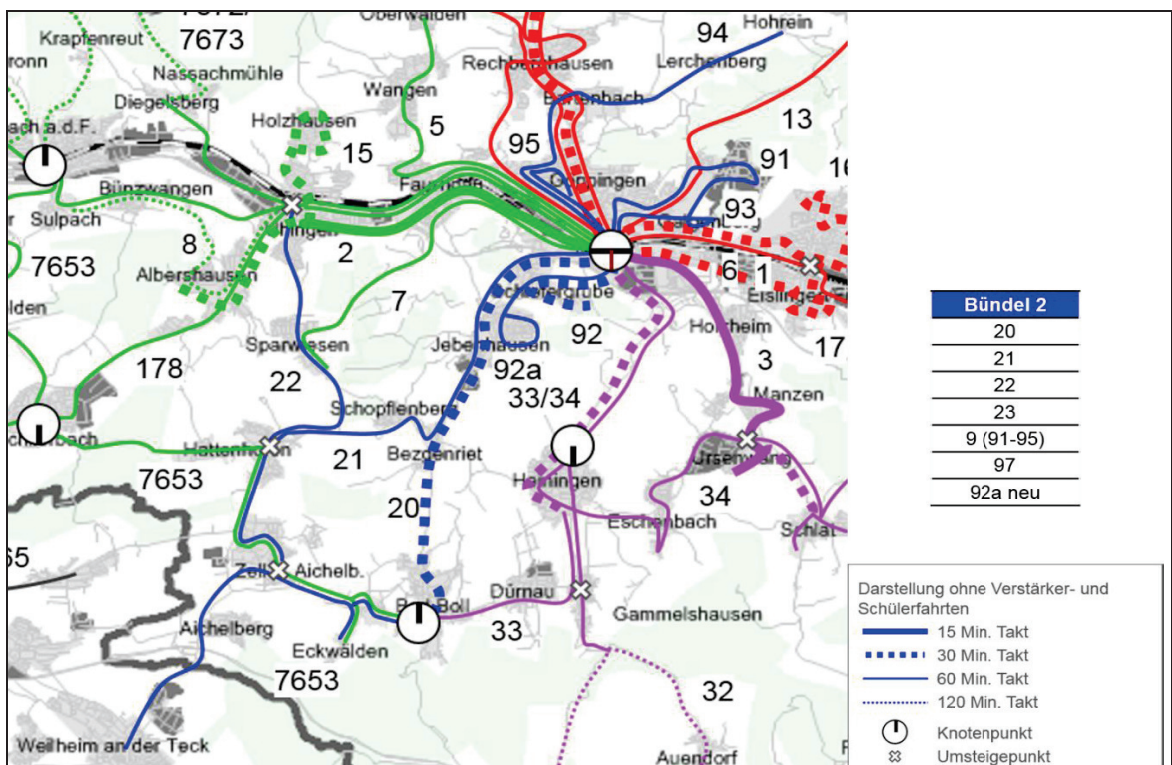


Abbildung 30: Bündel 2 (Linien in blau dargestellt) und angrenzende Linien anderer Bündel

Linie 20

- ▶ Linienweg vereinheitlicht auf die Strecke Göppingen - Bad Boll/Eckwälden – Zell u.A. – Weilheim (ohne bisherigen Ringverkehr)
- ▶ Taktung:
 - ▶ Hauptverkehrszeit Montag - Freitag zwischen Göppingen und Bad Boll 30-Minuten-Takt, zwischen Bad Boll und Weilheim 60-Minuten-Takt

- ▀ übrige Zeiten Montag bis Freitag und gesamter Samstag und Sonntag 60-Minuten-Takt, in der Verlängerung Bad Boll – Weilheim/Teck 120-Minuten-Takt.
- ▀ Anschlüsse: In Bad Boll ist ein Umsteigeknoten zur vollen Stunde vorgesehen.

Linie 21

- ▀ Linienweg Göppingen- Jebenhausen (dort keine Feinerschließung) - Schopflenberg - Hattenhofen mit Umsteigemöglichkeit in Richtung Schlierbach
- ▀ Taktung: Montag-Freitag und Samstag 60-Minuten-Takt, am Sonntag 120-Minuten-Takt

Linie 22

- ▀ Linienweg Uhingen-Sparwiesen/Hattenhofen-Zell. In Hattenhofen oder an Endhaltestelle Zell Schillerstr. Umstiegsmöglichkeit Richtung Bad Boll
- ▀ Taktung: Montag-Freitag und Samstag 60-Minuten-Takt, am Sonntag 120-Minuten-Takt; Prüfung des Einsatzes von Rufbussen in der Schwachverkehrszeit und am Wochenende

Linie 23 (nicht in den Übersichtskarten abgebildet)

- ▀ Einzelne Schulfahrten zur Waldorfschule/Haier; Göppingen - Bad Boll/Hattenhofen/Weilheim
- ▀ Fahrten nur an Schultagen, nach Bedarf so belassen und Prüfung der weiteren Notwendigkeit bei Umsetzung des Konzepts

Linie 91

- ▀ Linienweg Göppingen ZOB - Zentrum/Nordost (Gewerbepark Stauferpark) unverändert
- ▀ Taktung: täglich im 60-Minuten-Takt, in den Schwachverkehrszeiten im Anrufsammelbetrieb.

Linie 92 (Citybus)

- ▀ Göppingen ZOB - Klinik - die Linie wird im Wesentlichen belassen wie heute und bedient das Klinikum in dichtem Takt.
- ▀ Taktung: Montag-Freitag tagsüber 30-Minuten-Takt, abends und am Samstag und Sonntag 60-Minuten-Takt. Hier ist noch ein stringenter Takt einzurichten.

Neue Stadtbuslinie Jebenhausen (92a, Citybus)

- ▀ Göppingen - Jebenhausen übernimmt die Feinerschließung der Wohngebiete am Wasen, die bisher durch die Linien 20 und 21 erfolgte.
- ▀ Taktung: Montag-Freitag tagsüber 60-Minuten-Takt, abends und am Samstag und Sonntag 120-Minuten-Takt

Linie 93 (Citybus)

- ▶ Linienweg Göppingen ZOB - Zentrum/Ost
- ▶ Taktung: Montag-Freitag zur Haupt- und Nebenverkehrszeit sowie Samstag 60-Minuten-Takt, an Sonntagen 120-Minuten-Takt Abgestimmt auf SPNV

Linie 94 (Citybus)

- ▶ Linienweg: Göppingen ZOB - West GP/Bartenbach-Hohrein
- ▶ Taktung: Montag-Sonntag 60-Minuten-Takt. Die Linie 94 übernimmt an Sonntagen die Bedienung der Linie 95 (Citybus Reusch)
- ▶ Das komfortable Angebot zu den sehr kleinen Ort Hohrein und Lerchenberg mit erheblich unter 200 Einwohnern, liegt deutlich über den geforderten Mindestbedienungsstandards des Landkreises. Daher soll nach Umsetzung die Auslastung ständig geprüft werden und bei Bedarf eine Umstellung auf flexible Bedienungsformen erwogen werden.

Linie 95 (Citybus)

- ▶ Linienweg: Göppingen ZOB - Zentrum/Nordwest; City-Bus
- ▶ Taktung: Montag-Freitag zur Haupt- und Nebenverkehrszeit sowie Samstag 60-Minuten-Takt - Abgestimmt auf SPNV. Sonntags Bedienung durch Linie 94.

Linie 97 (nicht in den Übersichtskarten abgebildet)

- ▶ Göppingen ZOB - Oede (Berufsschulzentrum)
- ▶ Fahrten zum Berufsschulzentrum, nur an Schultagen

6.4.5 Bündel 3

In nachstehenden Gemeinden verkehren die Linien des Linienbündels 3: Adelberg, Birenbach, Börtlingen, Eislingen, Göppingen, Ottenbach, Rechberghausen, Salach, Wäschenbeuren.

In der Raumschaft wurden im Zuge der Bearbeitung insbesondere Fragen der Querverbindungen zwischen dem Fils- und dem Remstal diskutiert und soweit sie konzeptionell (betrieblich und verkehrlich) sinnvoll sind eingearbeitet. Dabei spielen die IC- bzw. Regionalverkehrsanschlüsse in Göppingen, Lorch und Schwäbisch Gmünd eine besondere Rolle. Durch die veränderte Schullandschaft ergeben sich auch in den Verbindungen von/nach Rechberghausen Notwendigkeiten zur Anpassung der Linienverbindungen. In der Gemeinde Salach soll schwerpunktmäßig die Erschließung des südlichen Ortsbereichs verbessert werden.

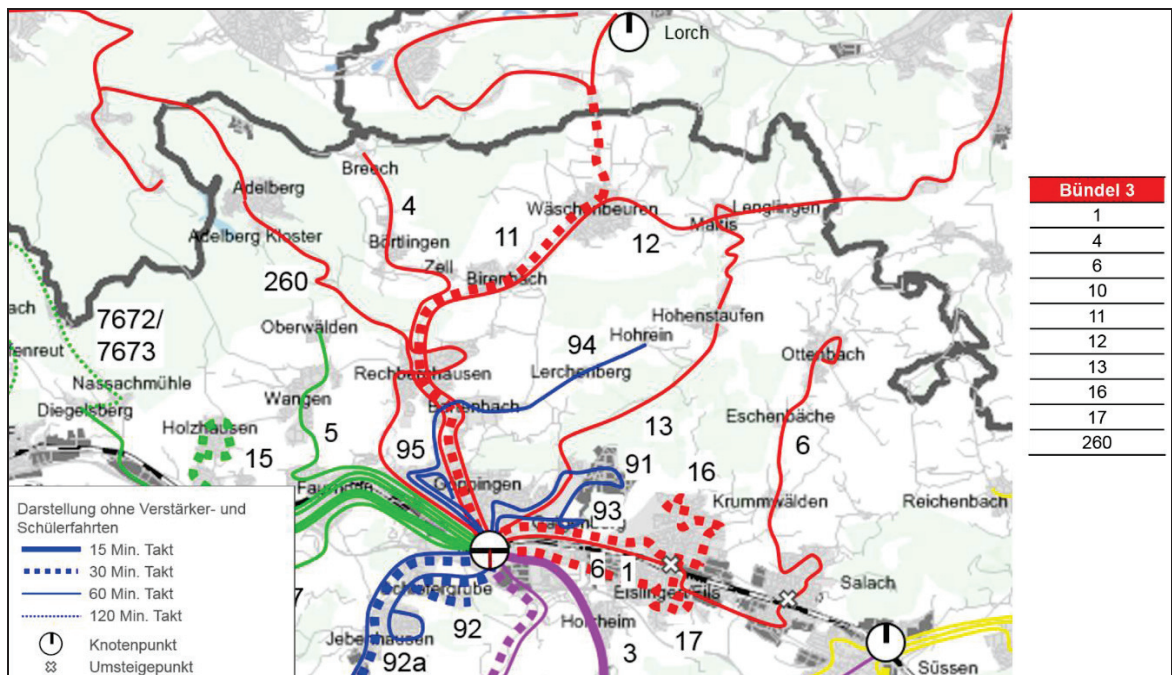


Abbildung 31: Bündel 3 (Linien in Rot dargestellt) und angrenzende Linien anderer Bündel

Linie 1

- Linienweg: Göppingen--Eislingen Süd
- Taktung: wie bisher Montag-Freitag Hauptverkehrszeit 15-Minuten-Takt, Nebenverkehrszeit 30-Minuten-Takt, Samstag und Schwachverkehrszeit 60-Minuten-Takt, an Sonntagen 120-Minuten-Takt

Linie 17

- Linienweg Eislingen Nord/Süd
- Fahrten nur an Schultagen, zunächst belassen und Prüfung der weiteren Notwendigkeit bei Umsetzung des Konzepts, Angebot möglichst takten

Linie 4

- Linienweg: Göppingen - Faurndau – Rechberghausen - Börtlingen bzw. Breech mit Feinerschließung in Rechberghausen
- Taktung: Montag bis Samstag: 60-Minuten-Takt, aber nur alle 120 Minuten weiterfahrt bis Breech; am Sonntag 120-Minuten-Takt bis Breech

Linie 6

- Linienweg: Göppingen – Salach - Ottenbach mit Feinerschließung Salach-Süd, aber ohne Erschließung in Eislingen, die durch die Linien 1 und 17 übernommen wird. Die Erschließung in Salach-Süd ist damit geschaffen, dies bedeutet eine noch akzeptable Fahrzeitverlängerung für Fahrgäste aus Ottenbach/Krummwälden bei Fahrten