

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

nach Eislingen oder Göppingen. In Salach besteht Umsteigemöglichkeit zum Stundentakt des SPNV.

- Taktung: Montag-Samstag tagsüber 60-Minuten-Takt, abends und sonntags 120-Minuten-Takt

Linie 10 (nicht in den Übersichtskarten abgebildet)

- Linienweg: Rechberghausen- Oberwälden/Wangen-Faurndau; Fahrten nur an Schultagen, zunächst belassen und Prüfung der weiteren Notwendigkeit bei Umsetzung des Konzepts.

Linie 11

- Linienweg: Göppingen - Wäschenbeuren - Waldhausen - Lorch
- Taktung: Montag-Freitag 60-Minuten-Takt in Haupt- und Nebenverkehrszeit, 120-Minuten-Takt am Samstag und Sonntag.

Linie 11 "Schnellbus"-Fahrten

- Linienweg: Göppingen - Lorch ohne Waldhausen mit Verknüpfung auf den SPNV
- Prüfung, ob die Fahrten in 30 Minuten Fahrzeit möglich sind
- Taktung: Ergänzende Fahrten (im 60-Minuten-Takt) zu den stündlichen Fahrten der Linie 11
- Alternativ ist ein Schnellbus Göppingen – Schwäbisch Gmünd mit Anschluss auf den IC Stuttgart – Nürnberg im 120-Minuten-Takt zu prüfen.

Linie 12

- Linienweg: Göppingen - Rechberghausen - Schwäbisch Gmünd; keine Feinerschließung in Wäschenbeuren und Maitis;
- Taktung: Montag-Freitag tagsüber 60-Minuten-Takt, Abends und Samstag/Sonntag 120-Minuten-Takt

Linie 13

- Linienweg: Göppingen - Hohenstaufen (- Maitis), Feinerschließung in Maitis in der Hauptverkehrszeit; in den übrigen Verkehrszeiten endet die Linie in Hohenstaufen.
- Taktung: Montag-Sonntag Stundentakt; in der Schwachverkehrszeit und am Wochenende sind Anrufsammelverkehre vorzusehen.

Linie 16

- Linienweg: Göppingen--Eislingen Nord; Erschließt Eislingen Nord mit direkter Anbindung nach Göppingen
- Taktung: Montag-Freitag tagsüber weitgehend 30-Minuten-Takt, abends und am Samstag 60-Minuten-Takt, Sonntag 120-Minuten-Takt

Linie 260

- ▶ **Linienweg:** Einheitlich Bedienung Göppingen - Rechberghausen - Adelberg - Schorndorf; Einschließlich Ober- und Unterberken (Rems-Murr-Kreis); Zusätzliche Fahrten innerhalb des Rems-Murr-Kreises bleiben unberührt.
- ▶ **Taktung:** Montag-Freitag 60-Minuten-Takt; Samstag und Sonntag 120-Minuten-Takt, am Sonntag und in übrigen Schwachlastzeiten als Rufbus.

6.4.6 Bündel 4

In folgenden Gemeinden verkehren die Linien des Linienbündels 4: Böhmenkirch, Donzdorf, Geislingen an der Steige, Gingen an der Fils, Kuchen, Lauterstein, Süßen.

Im Zuge der Bearbeitung wurden diverse Schwachstellen im bestehenden ÖPNV dieser Raumschaft besprochen und soweit konzeptionell (betrieblich und verkehrlich) sinnvoll entsprechende Verbesserungen eingearbeitet. Zwischen Donzdorf (einschl. Wohn- und Gewerbegebiet) und Süßen soll eine interkommunale Citybus-Linie mit Anschluss auf den SPNV-Knoten Süßen eingerichtet werden, die wesentliche Teile der Feinerschließung übernimmt. Dadurch können die Bestandslinien entlastet und beschleunigt werden. Innerhalb der Stadt Geislingen wird durch die Linie 51 eine bessere Erschließung des Wohngebiets Tegelberg erreicht. Im Raum Böhmenkirch/Waldhausen/Schalkstetten sollen verstärkt Anrufsammelbedienungen in den Schwachlastzeiten und an Wochenenden zum Einsatz kommen.

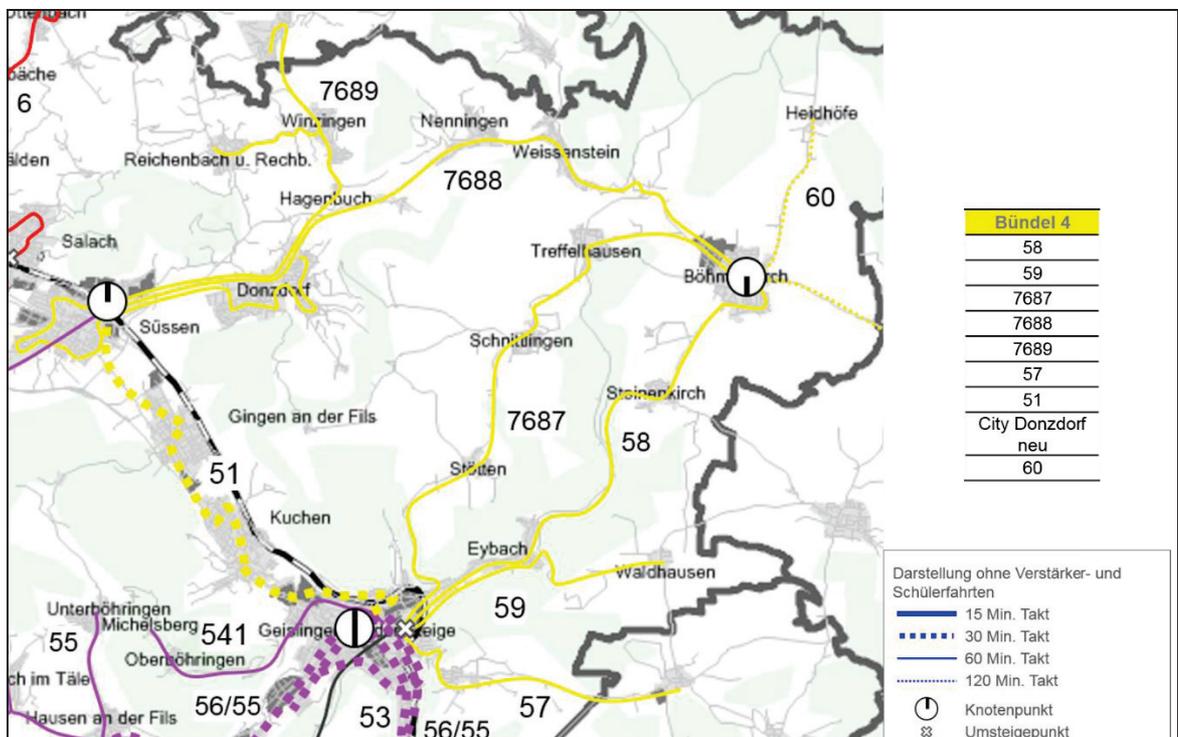


Abbildung 32: Bündel 4 (Linien in Gelb dargestellt) und angrenzende Linien anderer Bündel

Linie 51

- ▶ Linienweg: Geislingen (mit Erschließung Tegelberg) - Kuchen - Gingen - Süßen mit Feinerschließung der Gebiete südlich der Bahnlinie
- ▶ Taktung:
 - ▶ Montag bis Freitag Hauptverkehrszeit 30-Minuten-Takt, Nebenverkehrszeit 60-Minuten-Takt
 - ▶ Montag bis Freitag in der Schwachverkehrszeit und am Wochenende 120-Minuten-Takt
- ▶ Die Linie übernimmt gleichzeitig die Funktion der bisherigen Schülerverkehrslinie 7680 und gewährleistet die Verbindung zwischen Geislingen und Süßen mit einer Erschließung aller Siedlungsräume auch zwischen den Bahnhöfen. In Süßen wird die Linie auf den SPNV abgestimmt und dient als Zubringer.

Linie 57

- ▶ Linienweg: Geislingen - Schalkstetten
- ▶ Taktung/Fahrten: ein bis zwei Fahrten pro Stunde nach den Bedürfnissen des Schülerverkehrs. Dazu ergänzend an schulfreien Tagen und am Wochenende Anrufsammelbetrieb.

Linie 58

- ▶ Linienweg: Geislingen – Steinenkirch - Böhmenkirch (mit Feinerschließung Böhmenkirch Weg bis Böhmenkirch Friedhof)
- ▶ Taktung: Montag-Freitag 60-Minuten-Takt, Samstag und Sonntag 120-Minuten-Takt

Linie 59

- ▶ Linienweg: Geislingen - Waldhausen
- ▶ Taktung: Rufbus täglich im 60-Minuten-Takt, bei Bedarf verdichtet

Linie 60

- ▶ Linienweg: Geislingen - Heidhöfe
- ▶ Einzelne Fahrten als Rufbusangebot wurden zu den Schichtzeiten des Betriebes in den Heidhöfen zwischen Geislingen und den Heidhöfen bereits eingerichtet.

Linie 7687

- ▶ Linienweg: Geislingen – Treffelhausen – Böhmenkirch
- ▶ Taktung: Montag-Freitag 60-Minuten-Takt, Samstag und Sonntag 120-Minuten-Takt

Linie 7688

- ▶ Linienweg: Süßen - Donzdorf - Weißenstein - Böhmenkirch - Heidenheim. In Donzdorf findet keine Feinerschließung mehr statt, dadurch kann die Fahrzeit nach Süßen

gestrafft werden. Die Feinerschließung in Donzdorf übernimmt stattdessen der neue Citybus zwischen Donzdorf Zentrum und Süßen. Zusätzlich sind Verstärkerfahrten vorgesehen, welche das Schulzentrum in Donzdorf bedienen. Die parallele Verbindung mit dem Bus zwischen Süßen und Göppingen soll entfallen. Die Verbindung Donzdorf – Göppingen soll künftig durch optimierte Umsteigeverbindungen in Süßen vom Bus auf die Bahn verbessert werden und so eine verkürzte Reisezeit realisiert werden.

► Taktung:

- Süßen - Donzdorf - Böhmenkirch: Montag - Freitag Haupt- und Nebenverkehrszeit 60-Minuten-Takt
- Süßen – Donzdorf - Weißenstein: Montag-Freitag Schwachverkehrszeit 60-Minuten-Takt, Rückverlängerung bis Böhmenkirch im 120-Minuten-Takt.
- Süßen-Donzdorf-Weißenstein Samstag und Sonntag 60-Minuten-Takt
- Verlängerung der Linie ab Böhmenkirch nach Heidenheim im 120-Minuten-Takt Montag-Freitag, am Wochenende wenige Fahrten ca. 240-Minuten-Takt

Linie 7689

- Linienweg: Süßen - Donzdorf (dort keine Feinerschließung) - Reichenbach/Winzigen - Wißgoldingen
- Taktung: Montag bis Freitag 60-Minuten-Takt; Samstag und Sonntag 120-Minuten-Takt

Neue Citybuslinie Süßen-Donzdorf

- Linienweg: Süßen ZOB - Donzdorf mit Erschließung aller nicht von den Linien 7688 und 7689 erschlossenen Haltestellen in Donzdorf, Ringerschließung in Süßen West, bei Bedarf Bedienung des interkommunalen Gewerbegebietes (Süßen, Donzdorf, Lauterstein)
- Taktung: Montag-Freitag Haupt- und Nebenverkehrszeit sowie Samstag 60-Minuten-Takt, Sonntag 120-Minuten-Takt
- Anschlussmöglichkeiten zur Linie 7688 sind zu gewährleisten.

6.4.7 Bündel 5

In folgenden Gemeinden verkehren die Linien des Linienbündels 5: Bad Boll, Deggingen, Bad Überkingen, Ditzenbach, Drackenstein, Dürnau, Eschenbach, Gammelshausen, Göppingen, Gruibingen, Heiningen, Hohenstadt, Mühlhausen, Schlat, Süßen, Wiesensteig.

Im Zuge des Beteiligungsprozesses wurden verkehrlichen Schwachstellen diskutiert und, soweit konzeptionell (betrieblich und verkehrlich) sinnvoll, Verbesserungen eingearbeitet. Diese beziehen sich schwerpunktmäßig auf die Querbeziehungen zwischen dem Voralbraun und dem Oberen Filstal sowie die Verbindungen aus dem Voralbraun

nach Süßen. Mit der Aufteilung der Bestandslinien (bisherige Ringverkehre) und der veränderten Ausgestaltung der Linie 34 (neu über Schlät nach Süßen) können erweitertere Verkehrsbeziehungen mit verbesserter Anbindung des Gewerbegebiets Voralb eingerichtet werden. In Geislingen ist die bessere Verknüpfung auf den IRE- und RE-Halt vorrangig.

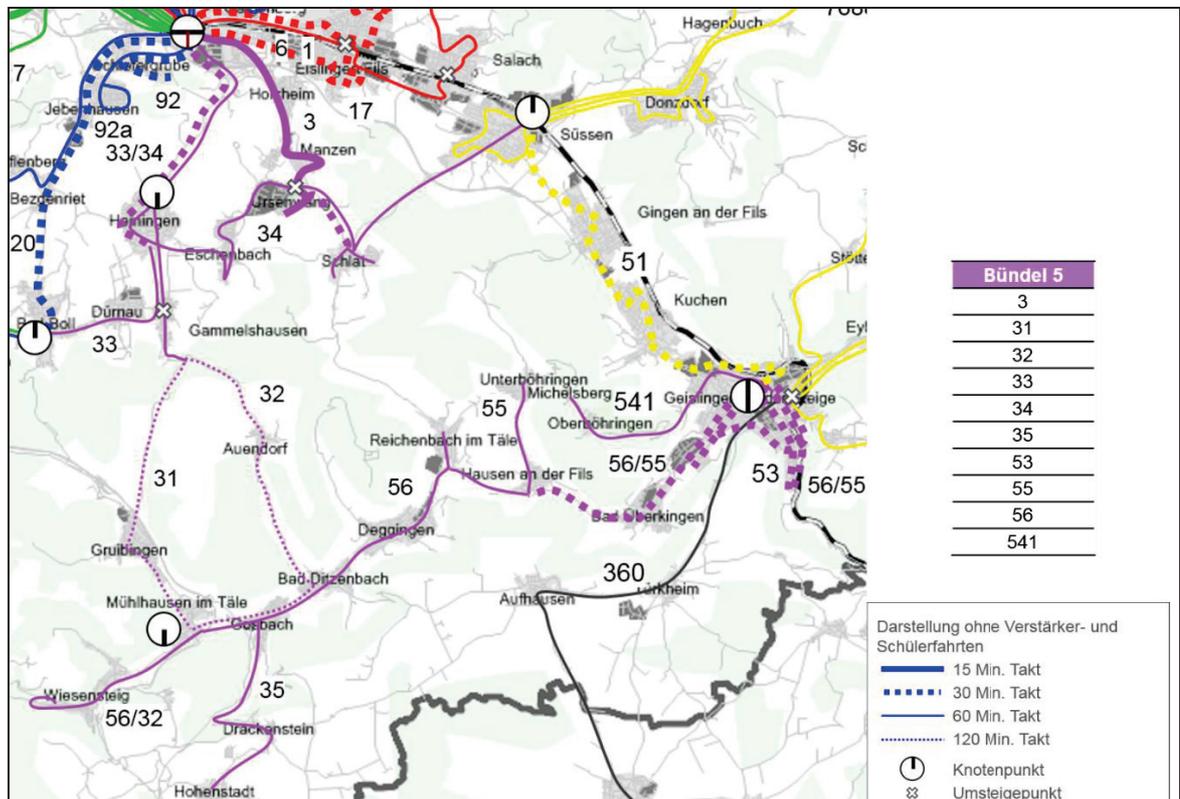


Abbildung 33: Bündel 5 (Linien in Lila dargestellt) und angrenzende Linien anderer Bündel

Linie 3

- Linienweg: Göppingen - Manzen - Ursenwang - Schlät einschließlich der Erschließung von Manzen und Ursenwang in beide Richtungen bis Schlät
- Taktung:
 - Montag-Freitag Haupt- und Nebenverkehrszeit 15-Minuten-Takt bis Ursenwang, im 30-Minuten-Takt weiter nach Schlät.
 - Samstag: 30-Minuten-Takt bis Schlät
 - Sonntag: 60-Minuten-Takt bis Schlät

Linie 31/32

- Linienweg Linie 31: Göppingen - Heiningen - Gammelshausen – Gruibingen – Mühlhausen im Täle - Bad Ditzenbach; bis Bad Ditzenbach Abzw. Auendorf

- ▶ Linienweg Linie 32: Göppingen - Heiningen - Gammelshausen - Auendorf - Mühlhausen im Täle - Wiesensteig
- ▶ Taktung:
 - ▶ Täglich zum 60-Minuten-Takt ergänzt zwischen Göppingen und Gammelshausen
 - ▶ danach jede Linie im 120-Minuten-Takt weiter in das Obere Filstal
- ▶ Anschlüsse
 - ▶ in Gammelshausen zur Linie 34 Richtung Bad Boll

Linie 33

- ▶ Linienweg: Göppingen - Heiningen - Gammelshausen - Bad Boll mit Erschließung in Heiningen
- ▶ bis Bad Boll Kirchplatz
- ▶ Taktung:
 - ▶ Zwischen Göppingen und Heiningen Montag-Freitag in der Hauptverkehrszeit 30-Minuten-Takt, weiter bis Bad Boll im 60-Minuten-Takt
 - ▶ In der Neben- und Schwachverkehrszeit sowie Samstag 60-Minuten-Takt auf der gesamten Strecke
 - ▶ Am Sonntag 120-Minuten-Takt
- ▶ Anschlüsse
 - ▶ in Gammelshausen in zu den Linien 31/32 Richtung Täle (Verbindung zwischen Bad Boll und Oberem Filstal)
 - ▶ in Heiningen in Richtung Ursenwang/Schlat zur Linie 34

Linie 34

- ▶ Linienweg: Heiningen - Ursenwang - Schlat - Süßen, neue Linie
- ▶ Taktung:
 - ▶ In der Hauptverkehrszeit Durchbindung mit in Heiningen endenden Ast im 60-Minuten-Takt
 - ▶ In der Neben- und Schwachverkehrszeit sowie Samstag 60-Minuten-Takt
 - ▶ Am Sonntag 120-Minuten-Takt
- ▶ Anschlüsse
 - ▶ in Heiningen zu den Linien 34 sowie 31/32
 - ▶ in Ursenwang zur Linie 3

- Die seitens der Gemeinden geforderte Verbindung zwischen Schlat und Süßen geht über die Mindestanforderungen an den ÖPNV unter Berücksichtigung der Raumstruktur und der Verkehrsnachfrage hinaus.

Linie 35

- Linienweg: Gosbach – Drackenstein - Hohenstadt mit Anschluss an Linie 56
- Taktung: Rufbus-Bedienung in der Hauptverkehrszeit im 60-Minuten-Takt, in allen anderen Zeiten im 120-Minuten-Takt

Linie 53

- Linienweg: Geislingen innerorts bis Geislingen Birkenweg (Geisblitz) unverändert
- Taktung: Wie bisher in der Regel 30-Minuten-Takt Montag-Freitag, am Wochenende 60-Minuten-Takt unter Ausdehnung der Bedienzeiten, ergänzt durch Anrufsammelbetrieb in der Schwachlastzeit.

Linie 55

- Linienweg: Geislingen - Bad Überkingen - Hausen an der Fils - Unterböhringen
- Taktung:
 - Montag-Freitag in der Haupt- und Nebenverkehrszeit 60-Minuten-Takt, auf dem Abschnitt bis Hausen an der Fils Taktüberlagerung mit der Linie 56 zum 30-Minuten-Takt
 - In der Schwachverkehrszeit und am Wochenende 120-Minuten-Takt als Rufbusbedienung

Linie 56

- Linienweg: Geislingen (Friedhof) - Reichenbach i.T. Deggingen - Bad Ditzenbach - Mühlhausen im Täle - Wiesensteig
- Taktung: Täglich 60-Minuten-Takt. Auf dem Abschnitt bis Hausen an der Fils Taktüberlagerung mit der Linie 55 zum 30-Minuten-Takt in der Haupt- und Nebenverkehrszeit.
- Der Abzweig nach Reichenbach wird von der Linie als Stichfahrt realisiert. Eine Erschließung in Bad Überkingen findet künftig nicht mehr statt (neu über Linie 55). Stattdessen wird die Erschließungslücke in Wiesensteig (Freibad) geschlossen.
- Wiesensteig wird so - auch als wichtiges touristisches Ziel - gut in Richtung Geislingen angebunden. Verbindungen in Richtung Göppingen ergeben sich als Direktkurse auf der verlängerten Linie 32 oder mit Umstieg in Mühlhausen im Täle..

Linie 360

Die Linie ist nicht in das Linienbündel integriert, da sie überwiegend im Nachbarlandkreis verkehrt (Konzessionsgeber: RP Tübingen).

- ▶ Linienweg: Linie in den Nachbarlandkreis Ulm Geislingen-Aufhausen/Türkheim-Laichingen wird so belassen
- ▶ Taktung:
 - ▶ Montag-Freitag in der Hauptverkehrszeit 60-Minuten-Takt, in der Nebenverkehrszeit 120-Minuten-Takt,
 - ▶ In der Schwachverkehrszeit und am Wochenende 120-Minuten-Takt als Rufbusbedienung

Linie 541

- ▶ Linienweg: Geislingen - Oberböhringen
- ▶ Taktung: Neben einzelnen Schülerkursen vertaktetes Angebot im Anrufsammelbetrieb

6.5 Konzept Schülerverkehr

Wie bereits unter Kapitel 4.2.4 ausgeführt ist Planungsgrundlage ein vollständig integrierter Schülerverkehr. Dies bedeutet, dass der Schülerverkehr ausschließlich im Rahmen der dargestellten Linien erfolgt. Weitere gesonderte Schülerverkehrslinien sind nicht (mehr) vorgesehen. Damit wird die Integration des Schülerverkehrs in den Linienverkehr seit dessen politischer Forderung in den achtziger Jahren zum Abschluss gebracht. Es wird bewusst keine Unterscheidung (mehr) in Schülerlinien und allgemeine Linien vorgenommen, wenngleich es weiterhin einzelne wenige Linien gibt, deren Angebot sich vor allem auf Zeiten der Schülerbeförderung beschränkt, da zu anderen Zeiten kein Verkehrsaufkommen in diesen (Quer-)Beziehungen zu erwarten ist. Außerhalb dieser Zeiten kommen in der Regel Anrufsammelverkehre zum Einsatz.

Die für eine kreisweite Mobilität erforderlichen Verbindungen werden vor allem über Anschlüsse hergestellt. Es wird insoweit auf die Konzeption des integralen Taktes (siehe Kapitel 6.3) verwiesen. In diesem Taktsystem werden großräumig alle denkbaren Verbindungen bereitgestellt, so dass hier freie Schulwahl kreisweit sichergestellt werden kann. Kleinräumig bedeutet dagegen das vorstrukturierte Liniennetz eine Bindung der weiteren Schulentwicklung dahingehend, dass diese sich entlang dieses Netzes entwickeln soll. Das heißt, Standortänderungen im Rahmen dieses Netzes können problemlos aufgefangen werden. Das schließt ausdrücklich auch die Bildung von gegenläufigen Verkehrsströmen mit ein (zum Beispiel bei verteilten Schulstandorten). Dagegen können aus Wirtschaftlichkeitsgründen keine Netzergänzungen, zum Beispiel zum Abdecken neuer Querbeziehungen aus Zusammenlegen von Grundschulen oder Werkrealschulen vorgesehen werden.

Bei den Haltestellen wird einerseits eine stärkere Orientierung an den Aufkommenschwerpunkten zu Grunde gelegt, andererseits sind die meist speziell eingerichteten Busbahnhöfe an den Schulen für ein Grundnetz ungeeignet, da sie nur mit Stichfahrten erreichbar sind und im Jedermannverkehr keine Orientierung der Fahrgäste erlauben.

Konkret wird vorgeschlagen:

- In Göppingen wird das Linienangebot auf die Achse Burgstraße - Friedrich-Ebert-Straße - Mörikestraße - Bahnhof konzentriert. Hiermit werden das Freihof-, Mörike- und das Werner-Heisenberg-Gymnasium sowie die Schiller- und Uhlandschule sehr gut erschlossen.
- Die Berufsschulen werden derzeit durch der Nachfrage angepasste Fahrten der Linie 97 bedient. Langfristig ist zu prüfen, ob das Berufsschulzentrum auch durch andere, getaktete Linien an den zentralen Knoten Göppingen Bf/ZOB angeschlossen werden kann.
- Das Michelberggymnasium und Helfensteingymnasium in Geislingen werden entlang des mindestens halbstündlich bedienten Linienwegs Bad Überkingen - Geislingen Mitte - Geislingen Bf bedient
- Die Berufsschulen in Geislingen sind über die halbstündliche Verbindung Geislingen Mitte - Kuchen optimal in das ÖV-System eingebunden
- In Ebersbach ist der Knoten aller Linien durch die Schienenverknüpfung am Bahnhof vorgegeben. Das Raichberg-Gymnasium wird im Regelbetrieb durch die Linie 261 stündlich bedient.
- In Bad Boll entsteht wie dargestellt (Kapitel 6.3) ein völlig neuer Knoten des integralen Taktfahrplans mit neuen Verbindungen bis nach Schlierbach - Ebersbach, Gammelshausen - Heiningen - Ursenwang - Süßen und über Gammelshausen auch in das Obere Filstal. Die dafür vorgesehene zentrale Haltestelle muss mit best möglicher Erreichbarkeit der Schulen noch definiert werden.

Der vorgesehene Angebotsumfang (Kapitel 6.4) trägt den unter Kapitel 4.2.4 formulierten Anforderungen im Schüler- und Ausbildungsverkehr Rechnung und stellt vielfach ein darüber hinaus gehendes Angebot dar, welches insbesondere auch außerschulische Aktivitäten wie Sport, Musik, Gruppenstunden etc. ermöglicht.

Bei den Fahrzeiten gelten die Planungsgrundlagen des Taktverkehrs (Kapitel 6.2 und 6.3). Dies bedeutet:

- Soweit Linien im Halbstundentakt verkehren wird keine Notwendigkeit einer weiteren Abstimmung zwischen Schulzeiten und ÖPNV-Bedienungszeiten gesehen. Hier ist vor allem das Augenmerk auf eine hinreichende Entzerrung der Verkehrsspitze zu legen, so dass möglichst eine breite Spitze zwischen 7.00 und 8.30 Uhr erreicht wird.
- Soweit die Linien im Stundentakt verkehren, ist eine Optimierung zwischen Takt und Schulstundenplanung unumgänglich. Hierzu gibt es verschiedenste Möglichkeiten. Durch Einführen von Blockunterricht, Variation der Pausenzeiten, Abgehen vom 45-Minuten-Raster, offener Unterrichtsbeginn/-ende, Vorhalten von Betreuungsangeboten kann eine höhere Übereinstimmung zwischen den Angebotsstandards des ÖPNV und den zeitlichen Anforderungen des Schülerverkehrs erreicht werden. Diese Konzepte müssen im Einzelfall ausgeplant werden und müssen neben den Stunden- und Lehrplanvorgaben auch Abhängigkeiten von Turnhallen-/Schwimmbad-

belegung und Einsatz von Lehrkräften über verschiedene Schulen hinweg oder Kooperationen von Schulen beachten. Hierzu bietet sich die Bildung entsprechender Teilräume an, die im Kontext mit den einzelnen Linienbündeln (Nr. 6) stehen.

- Soweit die Linien außerhalb des Taktsystems verkehren oder im Wesentlichen nur den Schülerbedarf abdecken, sind diese Linien zeitlich flexibel, jedoch ist auf einen optimierten Fahrzeugumlauf zu achten. Dieser setzt die Abstimmung der Schulzeiten an den verschiedenen Standorten voraus.

Die unter 4.2.4 genannten Anforderungen an die Kapazität bedingen eine konsequente Staffelung und Entzerrung der Schulzeiten. Hiermit lassen sich die Auslastungen der Busse in der Verkehrsspitze deutlich steigern. Aus Vergleichswerten mit anderen Regionen erscheint es im Landkreis Göppingen strukturell ohne Weiteres möglich, die Auslastung von 125 Schülern je Bus (verteilt auf mehrere Kurse) in der Verkehrsspitze zu steigern. Damit würde jeder Bus im Mittel etwas mehr als eineinhalb Mal unter voller Auslastung fahren. Durch eine konkrete Moderation und Planung in den jeweiligen Räumen soll erreicht werden, dass hier eine Optimierung zwischen Betriebseinsatzplanung, also insbesondere der Gestaltung von Fahrzeug- und Fahrerumläufen einerseits aber auch der optimalen Abdeckung der schulischen Anforderungen erreicht wird. Dabei sind die Schulen aufgerufen, alle ihre Handlungsparameter einzusetzen und sich den neuen Herausforderungen aus Ausdifferenzierung der Schullandschaft, mehr Profilierung der Schulen untereinander und zunehmender Beschäftigung beider Elternteile anzunehmen. Die neuen Lernformen und die Flexibilisierung des Tagesablaufs sind dazu wichtige Ansätze um zu einem neuen Miteinander von Bildung und ÖPNV zu kommen, die eine Optimierung beider Interessen erlaubt. Die Koordination soll beim Aufgabenträger gebündelt werden.

6.6 Rad-Wander-Bus

Aufgrund der Tatsache, dass die Fahrradmitnahme im Bus im Regelverkehr nur sehr schwierig umsetzbar ist, aber besonders im touristischen Bereich eine große Rolle spielt, soll in den Sommermonaten an Sonn- und Feiertagen ein Rad-Wander-Bus zwischen Göppingen und der Ruine Reußenstein eingerichtet werden. Die Ruine Reußenstein eignet sich dabei hervorragend als Ausgangspunkt für Radtouren, da man sich hier bereits auf der Hochfläche der Schwäbischen Alb befindet und entsprechend das Filstal bergab fahren kann. Zudem haben viele touristische Radtouren hier ihren Verknüpfungspunkt. Der Transfer der Fahrräder findet nicht im Bus statt, sondern auf einem speziellen Fahrradanhänger für bis zu 20 Fahrräder, der an den Bus angehängt wird. Die Konzeption erfolgt in enger Abstimmung mit dem Landkreis Esslingen. Dadurch wird eine wechselseitige Bedienung mit über den S-Bahn-Anschluss Kirchheim/Teck bzw. den IRE-/RE-Knoten Göppingen erreicht. Durch die Verknüpfung am Reußenstein ist dieses touristische Angebot auch für Freizeitwanderer sehr gut geeignet und damit nicht ausschließlich auf den Radtourismus beschränkt.

6.7 Tarifgestaltung

Der Filmland Mobilitätsverbund bildet eine gute Basis zur Weiterentwicklung der Tarifstrukturen im Landkreis. Als in der Außenwirkung nachteilig ist derzeit die dreifach verschiedene Tarifierung der Schiene anzusehen. So gilt kreisintern neben dem Verbundtarif ergänzend der Verbundtarif Schiene, im ein- und ausbrechenden Verkehr zum Verbundraum Stuttgart gilt der VVS-Tarif. In der Kombination zwischen Bus und Schiene werden im ein- und ausbrechenden Verkehr zum Verbundraum Stuttgart durchgängige Zeitkarten im Abo-Verfahren ausgestellt.

Hier ist anzustreben, dass in der Metropolregion Stuttgart möglichst ein durchgehendes, für die Benutzer einheitliches Ticketsystem besteht. Damit ist nicht zwingend die Erweiterung des VVS mit all seinen Ausprägungen wie Verbundorganisation oder –finanzierung verbunden. Die Durchgängigkeit kann auch durch den Ausbau der bereits erfolgten Kooperation des Filmlandverbandes mit dem VVS in weiteren Produktgruppen (Scool-Abo, Senioren-Abo usw.) erfolgen.

Um die Attraktivität des ÖPNV weiter zu steigern sollte ein abgestimmtes Konzept zum Angebotsumfang und zu den Preishöhen entwickelt werden. Hier spielen der Eigenanteil und die im Schülerverkehr verrechneten Fahrpreise eine entscheidende Rolle. Es sollte gelingen, dem Trend zu einer rückläufigen Schülerbeförderung durch preislich attraktivere Angebote entgegenzuwirken.

Gerade mit einer preislich attraktiven Mobilitätskarte haben Verbünde wie VVS, VRN oder KVV sehr gute Erfahrungen gemacht. Auf diese Weise kann der ÖPNV nicht nur als zwangsweise zu nutzendes Beförderungsmittel auf dem Weg von/zur Schule/Ausbildung erlebt, sondern durch eine erweiterte Mobilitätsgarantie (Netzöffnung) zugänglich gemacht werden. Weitere Ansatzpunkte sind mit den Arbeitgebern vereinbarte Jobtickets, Fahrtkostenteilerstattung beim Einkaufen oder die Kundenbindung durch Rabatte auf Grundlage der Mobilitätskarten (Vergleich: BahnCard)

7 Linienbündelung

7.1 Methodik

Beschreibung des Vorgehens zur Linienbündelung

Nach § 9 Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) kann die Genehmigungsbehörde die Genehmigung für eine oder mehrere Linien gebündelt erteilen, soweit es die Zielsetzung des § 8 PBefG erfordert. Die Prüfung der Auswirkungen einer Aufteilung des bestehenden Netzes in Linienbündel dient zum einen dazu, eine „Rosinenpickerei“ zu unterbinden (konkurrierende Anträge auf ertragsstarke Linien) als auch defizitäre Linien vom Linienbündel mittragen zu lassen. Ein solches Herauslösen einzelner Linien ist dann mit Nachteilen für den Aufgabenträger verbunden, wenn die verbleibenden

Linienleistungen nur mit einem - erstmaligen oder ansteigenden - öffentlichen Zuschuss erbracht werden können. Sofern für einen Planungsraum mehrere Linienbündel gebildet werden sollen, ist für die Entscheidung im Rahmen des planerischen Ermessens über den Zuschnitt der Linienbündel eine neutrale Auswahl der Linien für die einzelnen Linienbündel mit transparenter Methodik eine wichtige Voraussetzung. Hierfür ist eine diskriminierungsfreie Bearbeitung auf der Basis quantifizierbarer Kriterien erforderlich.

Allgemeine Anforderungen an die Linienbündelungen

Die Linienbündelung soll gemäß dem geltenden Rechtsrahmen und entsprechender Rechtsprechung folgende Anforderungen erfüllen:

Integration der Bedienung

Der Aspekt der Integration der Bedienung dient einem möglichst geringen Abstimmungsbedarf zwischen den Unternehmen z. B. zur Koordinierung der Linien, einheitlicher Marktauftritt, Anschlussplanung zwischen den Linien oder tariflichen Fragen. Diese Integration ist nicht direkt quantitativ messbar, sie manifestiert sich jedoch in Kriterien wie räumlicher Nähe oder gemeinsamen Umsetzungspunkten.

Berücksichtigung verkehrlicher Verflechtungen der Linien

Hier sind fahrgastbezogene Kriterien zu berücksichtigen, insbesondere Umsteigebeziehungen zwischen Linien. Linien, zwischen denen starke Umsteigeströme bestehen, sollen soweit wie möglich dem gleichen Bündel angehören. Hierdurch wird die Abstimmung der Anschlüsse sowohl in der Planung der Abfahrtszeiten als auch im Störungsmanagement vereinfacht, da diese innerhalb eines Unternehmens gehandhabt werden können.

Berücksichtigung wirtschaftlicher Verflechtungen von Linien

Auch wirtschaftliche Abhängigkeiten beruhen zumeist auf Umsteigerzahlen zwischen zwei Linien. Wenn ein Großteil der Fahrgäste einer Linie auf eine bestimmte andere Linie umsteigt, ist sie als Zubringerverkehr direkt von dieser Linie abhängig.

Betriebliche Optimierung

Für die betriebliche Optimierung ist zu beachten, dass die Umlaufplanung innerhalb eines Bündels so sinnvoll wie möglich gewährleistet werden kann. Dafür werden Linienkombinationen mit gemeinsamen Umsetzungspunkten sowie generell die räumliche Nähe von Linien in Linienbündeln angestrebt. Außerdem werden dadurch auch Vorgänge wie Fahrerwechsel / Fahrzeugeinsatz oder Störungsmanagement erleichtert.

Wirtschaftlicher Querausgleich zwischen Linien

Der wirtschaftliche Querausgleich zwischen den Linien dient dazu, Unternehmen daran zu hindern, Konzessionen für wirtschaftlich rentable Linien zu erlangen und wirtschaftlich schwache Linien dem Ausschreibungswettbewerb zu überlassen („Rosinenpickerei“).

Sinnvolle Größe der Bündel

Die Größe der Bündel muss so bemessen sein, dass sie folgenden Zielen dient:

- Angemessene Berücksichtigung der Interessen von mittelständischen Unternehmen
- Förderung des Wettbewerbsgedankens und
- Vermeidung von Monopolen

Linienbündel sollen daher weder zu klein oder zerrissen sein, noch darf durch zu große Verfahren zur Generierung der Linienbündel Bündel mittelständischen Unternehmen der Zugang verwehrt werden.

Eine rein manuelle Festlegung von Linienbündeln verschiedener Varianten ist nur mit hohem Aufwand möglich. Sie steht vor dem Problem, dass grundsätzlich eine sehr hohe Zahl an Kombinationsmöglichkeiten besteht, da theoretisch das Maß der Zusammengehörigkeit von Linien für jede Linie mit allen Kombinationen der anderen Linien ermittelt werden muss. Aus diesem Grund wird zusätzlich ein Verfahren angewandt, bei dem die automatisierte Erstellung von Vorschlägen für optimale Linienbündel berücksichtigt wird, wobei diese im Vorfeld nicht festgelegt sind. Diese sind:

- wählbaren Spannweiten von Bündelgrößen - es wird angegeben, welcher Anteil an der Gesamtkilometerzahl aller Linien für je ein Bündel minimal und maximal zulässig ist. Hiermit kann gesteuert werden, ob alle Bündel etwa gleich groß sein sollen, oder ob etwas größere Unterschiede zu Gunsten größerer Synergien möglich sein sollen,
- quantifizierten Auswertungen des Nutzens über vordefinierte Indikatoren.

Daneben werden lokalen Gegebenheiten wie:

- einheitliche Raumstruktur
- Art der Verkehrsbedienung
- Linienführungen
- Aufgaben der Linien
- Ausrichtung der Verkehrsströme

ebenso berücksichtigt.

Der Landkreis Göppingen hat gemeinsam mit den Gutachtern eine Reihe von Varianten mit unterschiedlichen Bündelzahlen und -größen erstellt und geprüft. Im begleitenden Arbeitskreis (bestehend aus dem Gutachter und fachlichen Vertretern des Landkreises) wurde aus den möglichen Varianten eine angepasste Variante entwickelt. Diese wird im Folgenden näher ausgeführt.

Auswahl und Ermittlung der relevanten Kriterien und der Nutzenmatrizen im Generierungsverfahren

Zur Linienbündelung wurden unterschiedliche nachfrage- und angebotsseitige Kriterien untersucht, die dazu dienen, die Erfüllung der rechtlichen Vorgaben zu prüfen. Sie gehen in die Findung oder Bewertung von Bündelungsvarianten ein.

Im Verlauf der Analyse und unter Berücksichtigung der verkehrlichen Verflechtungen wurden mehrere Bündelungsentwürfe entwickelt. Aus diesen wurde nach eingehender Bewertung eine Variante ausgewählt. Zur Bewertung dieses Linienbündels wurde ein an die Nutzwertanalyse angelehntes Verfahren durchgeführt, bei dem ausgewählte Kriterien in die Nutzwertbetrachtung einfließen.

Zur Gewährleistung der genannten rechtlichen Vorgaben zur Linienbündelung wurden die entsprechenden Kriterien in einer Linienmatrix dargestellt und mittels eines Punkteschemas zunächst unterschiedlich gewichtet. Da die Kriterien teilweise nicht operationalisierbar sind (z. B. räumliche Nähe), bezieht sich der Erfüllungsgrad auf die erreichten Punktzahlen bei der jeweiligen Kombination von Linien. Wichtiger als die daraus entstehenden absoluten Werte ist der Anteil an der Gesamtpunktzahl, den die Bündelvarianten jeweils erreichen (siehe nachfolgende Abbildung).

Berücksichtigung der engen verkehrlichen Verflechtungen:

- Berücksichtigt werden die Umsteigebeziehungen zwischen den Linien (Anzahl Umsteiger) auf der Basis von Nachfragedaten von Berufstätigen und Schülern.

Berücksichtigung der betrieblich optimalen Verkehrsbedienung:

- Der räumliche Zusammenhang von Netzteilen, also die räumliche Nähe der Linien zueinander wird dahingehend ausgewertet, dass eine Punktevergabe bei Befahren der gleichen Gemeindeflächen erfolgt.
- Außerdem werden für gemeinsame (potentielle) Umsetzpunkte (Endhaltestellen) Punkte vergeben.

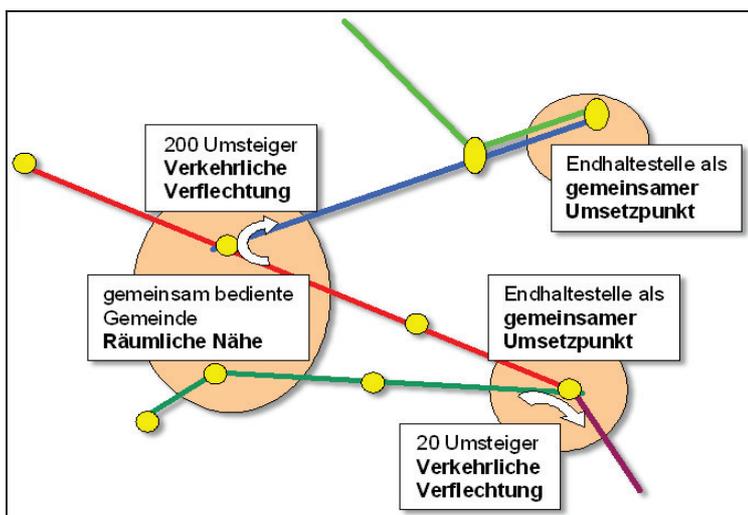


Abbildung 34: Beispiele für Kriterien zur Punktevergabe bei Linienbündeln

Nach der Definition und Festlegung der drei zu berücksichtigenden Kriterien:

- Umsteiger (verkehrliche Verflechtung - aus Schülerverkehren)
- gemeinsam bedienter Raum (zum Beispiel Gemeindegebiet)
- gemeinsam genutzte Endhaltestellen (betriebliche Verflechtung)

wird im Folgenden die Ermittlung der Nutzenmatrizen beschrieben, die für die Linienbündelung erzeugt werden.

Für jedes der drei Kriterien werden die Verflechtungen der Linien untereinander ermittelt. Besitzen zwei Linien die gleiche Endhaltestelle, so wird dies positiv in der entsprechenden Nutzenmatrix festgehalten, denn durch die Nutzung der gleichen Endhaltestelle können betrieblich optimierte Prozesse entstehen (zum Beispiel Umlaufbildung).

Ebenso werden Umsteiger zwischen Linien erfasst. Hohe Umsteigeströme deuten auf eine hohe verkehrliche Verflechtung hin, die betrieblich zu berücksichtigen sind (zum Beispiel Anschlusssicherung).

Anschließend wird eine Gewichtung vorgenommen und daraus die Nutzwertpunkte für das Verhältnis jeweils zweier Linien zueinander ermittelt. Die so entstehenden Nutzwertmatrizen werden zu einer Nutzwert-Gesamtmatrix addiert. Dieses Vorgehen wird in folgender Abbildung grafisch dargestellt.

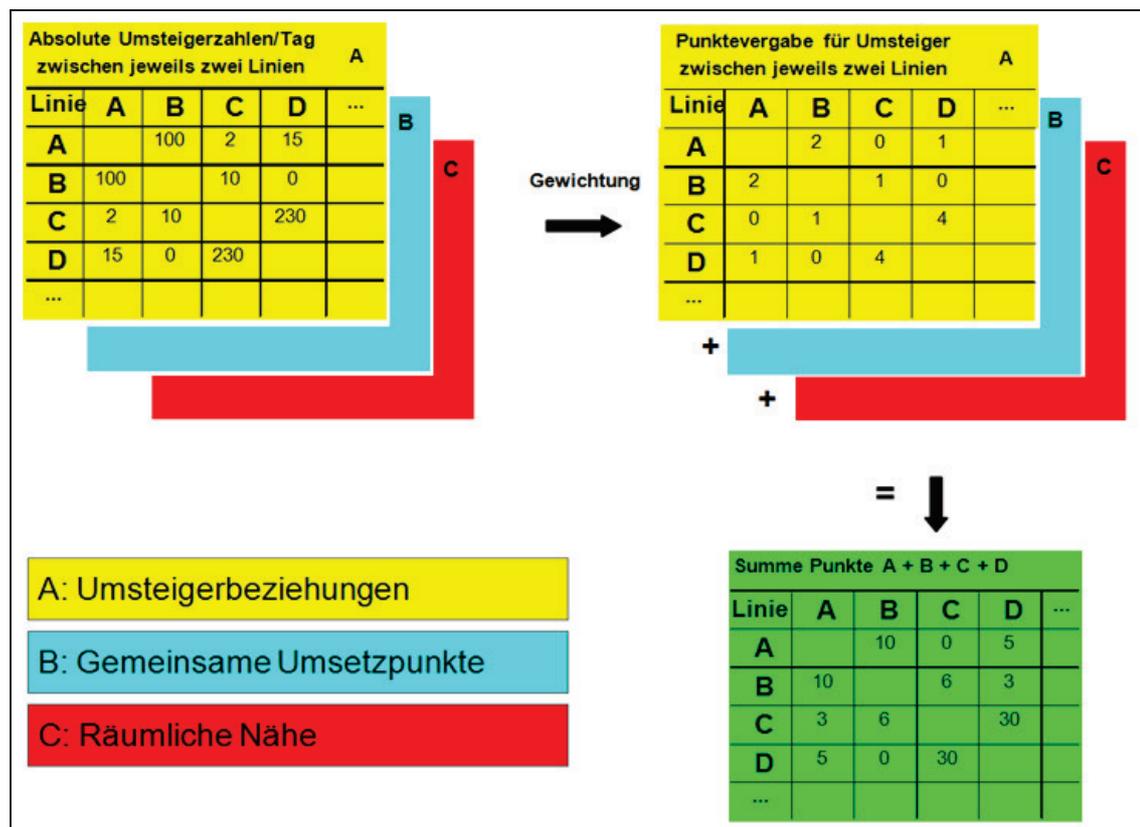


Abbildung 35: Beispiel zur Ermittlung der Gesamtnutzenmatrix

Aus dieser Nutzwert-Gesamtmatrix ergibt sich, dass für einen angenommenen Betrieb des gesamten Busnetzes im Landkreis Göppingen ein 100%iger Nutzen entsteht, da alle Umsteiger auf Linien des gleichen Verkehrsunternehmens umsteigen, alle Linien optimal aufeinander umsetzen können und alle Linien in jeweils der gleichen Gemeinde auch im gleichen Bündel sind. Dieser Fall mit nur einem Bündel würde kleineren Unternehmen keine wettbewerbliche Chance geben und scheidet daher aus.

Erarbeitung von Bündelungsvorschlägen

Das Verfahren zur Generierung von Linienbündeln sichert ein mathematisch fundiertes heuristisches Vorgehen, welches um das planerische und lokale Know-how ergänzt wird, das nötig ist, um den Input von Kriterien und deren Gewichtungen sachgerecht zu erstellen.

Zur Bestimmung der für die Nutzwertanalyse erforderlichen Teilindikatoren wird in einer Matrix jede Linie mit jeder anderen kombiniert. Anschließend werden die Nutzwerte der entworfenen Linienbündel hinsichtlich jedes einzelnen Kriteriums berechnet.

Somit wird eine rechnerische Annäherung an ein Optimum erarbeitet. Ergänzt wird dies durch die Bildung von Fahrzeugumläufen innerhalb jedes Bündels im Verkehrsmodell. Die ersten, überschläglichen betrieblichen und wirtschaftlichen Auswertungen werden somit verfeinert.

7.2 Linienbündel im Landkreis Göppingen

Grundsätzlich wurde zunächst für die Bündelgröße Folgendes berücksichtigt:

Je größer Bündel sind, umso

- höher sind die Synergien zwischen den Linien
- freier lassen sich Fahrzeuge einsetzen
- besser lassen sich Fahrtenumläufe bilden
- besser lassen sich Umsteigeanschlüsse realisieren
- wirtschaftlicher ist der Betrieb

Aber Bündel sollen nicht zu groß sein,

- um die klein- und mittelständischen Unternehmen zu berücksichtigen
- um die Vergabe handhabbar zu machen

Für die Linienbündelung wurde festgelegt, dass einzelne, schon heute eng aufeinander abgestimmte Linien (zum Beispiel im Stadtverkehr Göppingen) als Bündellinien im Zusammenhang erhalten bleiben. Vorab wurde die Prämisse festgelegt, dass nur größere Bündel in der Lage sind, die Veränderungen in den Schülerströmen aufzufangen. So wird auf Basis der Prognosen des statistischen Landesamtes ein Rückgang der Ju-

gendlichen im Alter 10 bis 18 Jahre von 21% im Zeitraum 2010 bis 2020 erwartet. Durch Veränderungen in der Schulstruktur werden sich die Schülerströme deutlich ändern, so dass hier eine raumbezogene Mindestgröße der Bündel erforderlich ist, um diese Änderungen wirtschaftlich tragfähig aufzufangen.

Zunächst wurden Varianten mit 4, 5, oder 6 Bündeln generiert, diese wurden im Arbeitskreis abgestimmt, eine Variante mit vier Bündeln wurde zunächst favorisiert. Auf dieser Grundlage wurden einzelne Linien noch verschoben nach Auswertungen von Schülerverflechtungen hinsichtlich dem zu erwartenden prognostizierten Schülerrückgang und der zu erwartenden Veränderungen in der Schullandschaft.

Alle bei der Bündelung berücksichtigten Linien in einem theoretischen Bündel würden den maximalen Nutzen von 100 % erreichen. Jede Linie als ein Bündel betrachtet würde den schlechtesten Nutzen von 0 % erreichen. Die Prozentzahl der Nutzenpunkte lässt sich als Anteil der maximal zu erreichenden Synergien der berücksichtigten Kriterien beschreiben. Es zeigt sich, dass bereits die Bildung von 4 bis 6 Bündeln einen gewissen Synergieverlust gegenüber der Bildung eines einzigen Bündels bedeutet. Andererseits ist ein einziges Bündel allein aufgrund der Größe mit weit über 100 Bussen und Komplexität weder für den Landkreis als Aufgabenträger, noch für die Verkehrsunternehmen zu stemmen. Die Abgrenzung der Bündel wurde dahingehend weiter entwickelt, dass die Landkreisverwaltung eigene Erfahrungswerte aus der Fahrplanarbeit in den zurückliegenden Jahren und bekannter Abstimmungsprobleme vor Ort einbrachte. Dabei stellte sich heraus, dass sich die grobe räumliche Gliederung im Landkreis mit den unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten durch den Gutachter entwickelten Modellen der Linienbündelung weitgehend deckt. Letztlich wurde daraus eine Variante mit fünf Bündeln entwickelt, die zur Umsetzung empfohlen wird. Sie ist im Folgenden auf der Basis des Status-quo-Angebots (2013) dargestellt (siehe Abbildung 36 und Tabelle 16) und erreicht einen Nutzenanteil von 36 %.

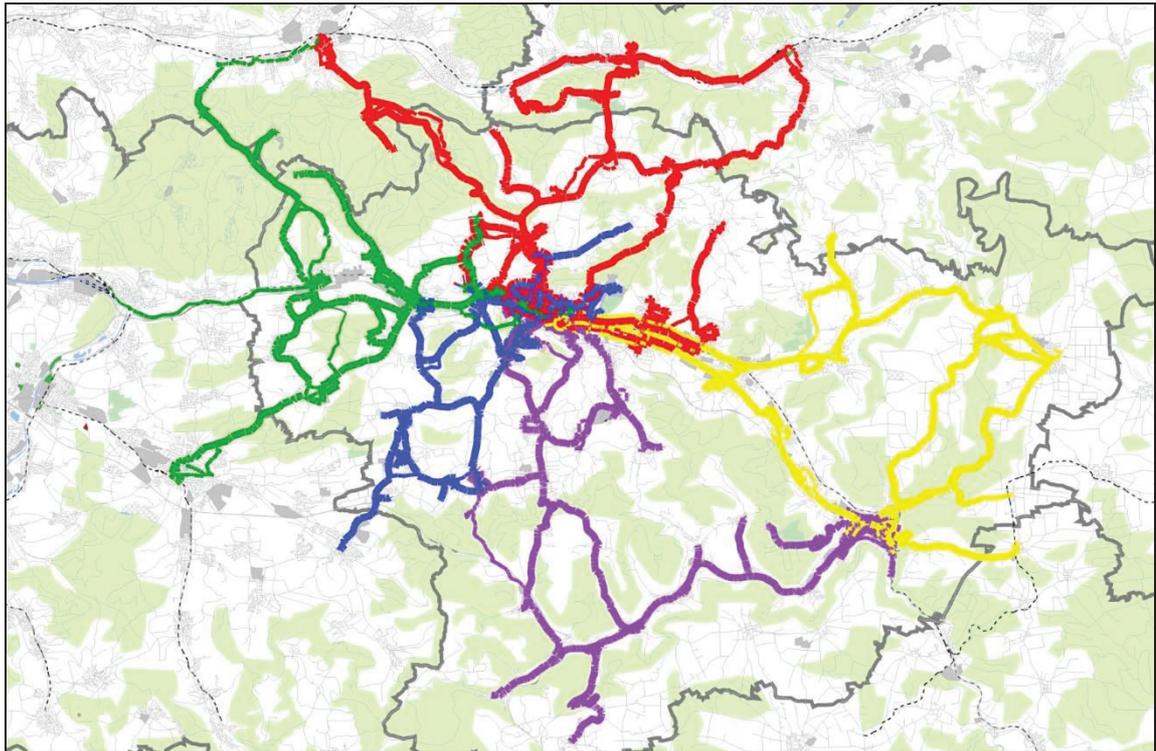


Abbildung 36: Übersicht über die Linienbündel Status quo-Fahrplan

1	2	3	4	5
Linie	Linie	Linie	Linie	Linie
2	20	1	58	3
5	21	4	59	31
7	22	6	7680	32
8	23	10	7687	33
15	9 (91-95)	11	7688	34
178	97	12	7689	35
261		13	57	53
7672		16	51	55
7673		17		56
7653		260		541
Nutzwagen km				
1,02 Mio.	1,14 Mio.	1,61 Mio.	1,01 Mio.	1,52 Mio.
Fahrzeuge	Fahrzeuge	Fahrzeuge	Fahrzeuge	Fahrzeuge
25	37	35	20	32

Tabelle 16: Linienbündel Status quo-Fahrplan

Neben der quantitativen Analyse wurde auch eine qualitative Analyse der Linienbündel vorgenommen. Untersucht wurde hierbei:

1. Ist die resultierende Bündelgröße groß genug, um das Bündel wirtschaftlich zu betreiben, andererseits klein genug, um hinreichende Anbieter zu stimulieren (Wettbewerbswirkung)?

2. Berücksichtigen die Bündel die absehbare Entwicklung aus der Demografie, insbesondere im Hinblick auf die Entwicklung der Schulstandorte?

Zu 1) Die empfohlenen Bündel liegen mit 20 bis 37 Bussen / 1,01 bis 1,61 Mio. Nutzwagen-km von der Größe zwischen dem Fahrzeugbestand der beiden größten Anbieter im Kreis und dem Fuhrpark der weiteren Anbieter. Auch vom Leistungsvolumen liegen sie unter dem Bestand des größten Anbieters. Betrachtet man die Unternehmensstruktur im weiteren Umfeld, so zeigt sich, dass die Bündelgrößen von einer Vielzahl von Verkehrsunternehmen (ohne kommunale Unternehmen) bewältigt werden kann. Die bisher erfolgten Vergaben von Linienbündel im Genehmigungswettbewerb in Baden-Württemberg (Rhein-Neckar, Landkreis Biberach) zeigen, dass die benannten Bündelgrößen von vielen Unternehmen bewältigt werden können und dort jeweils durchweg 4 und mehr Anträge vorlagen. Eine wettbewerbliche Überforderung aus der Größe wird daher nicht gesehen.

Umgekehrt sind die gewählten Bündelgrößen erforderlich, um den notwendigen Overhead für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr mit voller Ertragsverantwortung und mit voller Verantwortung der Weiterentwicklung des Fahrplan- und Betriebsprogramms aufgrund geänderter Rahmenbedingungen (Demographische Entwicklung) auf eine angemessene Betriebsgröße zu verteilen. Weitere Anforderungen ergeben sich aus neuen Vertriebstechнологien, vor allem beim elektronischem Ticketing, der Echtzeitinformation der Kunden und der Anschlusssicherung Bus/Schiene und Bus untereinander. Zwar können derartige Funktionen auch teilweise von Verbund- und Servicegesellschaften wahrgenommen werden, jedoch zeigt die Erfahrung, dass trotzdem hier gewisse Professionalisierungen der Anbieter unabdingbar sind, die eine gewisse Mindestgröße vorsehen. Wir sehen hier eine Mindestgröße von 15 Bussen. Weitere Anforderungen, die eine Betriebsgröße für eigenwirtschaftliche Verkehre in dieser Größenordnung sprechen, sind die zunehmenden gesetzlichen Anforderungen an Berufskraftfahrerqualifizierung, aber auch die für den ÖPNV notwendige Weiterentwicklung des Servicelevels im ÖPNV. So nehmen die Anforderungen an Fahrer sowohl durch die Zunahme von Mobilitätseingeschränkten Fahrgästen als auch die Ausdifferenzierungen im Schülerverkehr deutlich zu. Schließlich erfordert die Integration bedarfsgesteuerte Angebotsteile eine Mindestgröße. Bedarfsgesteuerte Verkehre werden zukünftig unerlässlich sein, um die Ziele des Nahverkehrsplans mit vertretbaren Kosten zu entwickeln. Auch wenn die Fahrleistung teilweise vor allem an Taxi- und Mietwagenunternehmen vergeben werden kann, so erfordern die Konzeption, die Disposition der Anmeldungen und die Überwachung und Abrechnung ein entsprechendes unternehmerisches Know-how.

Zu 2) Die näheren Betrachtungen zur demografischen Entwicklungen, insbesondere auf Basis der Schülerprognose des Statistischen Landesamtes zeigen eine räumlich sehr unterschiedliche Entwicklung der Schülerzahlen (siehe auch Kapitel 3.1.2)

Bündel	Bestand 2010	Rückgang 2020 (ohne Schulschließung)		Änderung 2020 (mit Schulschließungen)	
	Fahrschüler				
1	1.212	-307	-25%	-152	-13%
2	1.756	-223	-13%	254	14%
3	1.528	-258	-17%	-22	-1%
4	2.915	-743	-25%	-343	-12%
5	1.994	-416	-21%	-261	-13%
Summe	9.405	-1.947	-21%	-524	-6%

Tabelle 17: Anzahl Fahrschüler und Prognose

Hier wird deutlich, dass mögliche Schulschließungen erhebliche Auswirkungen auf dem Fahrschülerbestand haben können. Teilweise würden die Rückgänge der Schüler durch neue Fahrschüler aufgrund von Schulschließungen überkompensiert.

Kleinräumig hat die Veränderung der Schülerzahlen wenig Einfluss auf mögliche Bündelungen, denn hier werden die Fahrbeziehungen durchweg entlang der Achsen schon heute abgebildet und reichen in der Regel in den Nachbarort bzw. das Kleinzentrum. Dies würde sich auch bei Schulschließungen nicht ändern, sofern darauf geachtet wird, dass keine neuen Fahrbeziehungen außerhalb des ÖPNV-Netzes (siehe Planung Schülerverkehr Kapitel 6.5) entstehen („über den Berg“). Hier müssen ÖPNV- und Schulentwicklung ineinandergreifen. Eine direkte Auswirkung auf mögliche Bündelungsentscheidungen besteht aber nicht, da die Bündel die kleinräumigen Strukturen jeweils in allen denkbaren Ausprägungen berücksichtigen.

Anders ist dagegen die Schulentwicklung bei weiterführenden Schulen zu sehen. Hier muss die Erreichbarkeit ganzer Räume an Zentren sichergestellt werden. Bezüglich der Mittelzentren Göppingen/Eislingen und Geislingen bilden diese Zentren die natürliche Scheide der verschiedenen Räumen bis zu diesem Mittelzentrum. Die Bündel decken die direkte Bedienung ab bzw. gewährleisten sie über Anschlussverbindungen auf die Schiene (vor allem Göppingen, Süßen und Geislingen). Eine weitere Scheide bildet der Gymnasium-Standort Ebersbach, der ebenfalls aus allen Orten im westlichen Kreis direkt erreichbar sein sollte. Hier ist zwar nicht mit einem Schülerrückgang zu rechnen, jedoch kann die Ausdifferenzierung der Schullandschaft (Schulprofile) hier neue Anforderungen stellen, die dafür sprechen, ein hinreichendes Einzugsgebiet in einem Bündel abzudecken. Im Bereich der Realschulen kann es je nach Entwicklung der Übergangsquoten und je nach Entwicklung der Gemeinschaftsschulen zu Veränderungen bei den Standorten kommen. Hier zeigt eine nähere Betrachtung, dass der Raum zwischen Bad Boll, dem Täle und Geislingen nicht geteilt werden sollte, da hier mit Schülerströmen vor allem bei Realschulen in allen Richtungen zu rechnen ist. Diese Nichtteilung ermöglicht aber auch im Bereich des Verkehrs zu den Gymnasien und Berufsschulen an den Mittelzentren-Standorte sowohl nach Göppingen als auch nach Geislingen gleich gute Verbindungen.