

Umgesetzt auf das im Nahverkehrsplan vorgesehene Konzept würden sich nur geringfügige Änderungen im Sinne entfallender Linien und neu konzipierter Linien ergeben, deren Zuordnung zu den Bündeln jedoch jeweils klar definiert ist. Sie sind in Tabelle 18 aufgelistet.

1	2	3	4	5
2	20	1	58	3
5	21	4	59	31
7	22	6	7687	32
8	23	10	7688	33
15	9(91-95)	11	7689	34
178	97	12	57	35
261	92a neu	13	51	53
7672		16	City Donzdorf neu	55
7673		17	60	56
7653		260		541

Tabelle 18: Linienbündel Konzeption

8 Finanzierung

Eine detaillierte finanzielle Prognose ist erst auf der Grundlage der Ausplanung der Linienbündel im Rahmen der nach dem PBefG erforderlichen Vorinformation (§§ 8a Abs. 2 PBefG, 12 Abs. 6 PBefG) möglich. Spätestens bei der Möglichkeit eigenwirtschaftlicher Verkehrserbringung bzw. im Rahmen von Erwartungswerten über die vorgesehene Vereinbarung gemeinwirtschaftlicher Verkehre muss der Aufgabenträger über konkrete Anhaltswerte von Kosten und Erlösen verfügen. Für die Kosten wird dann neben dem vor allem aus dem Nahverkehrsplan resultierendem Bedienungsniveau, die jeweilige Marktsituation (Entwicklung Löhne, Energiekosten), aber auch die konkreten Entscheidungen und Anforderungen im Schülerverkehr von großer Bedeutung sein. Auf der Ertragsseite dürfte vor allem die Entwicklung der Schülerzahlen, aber auch die Absatzentwicklung im Schüler- und Jedermannverkehr von zentraler Bedeutung sein. Diese ist wiederum im hohen Maße abhängig von der Attraktivität der Tarif- und Verkehrsangebote.

Für den Nahverkehrsplan ist dagegen eine Niveauabschätzung ausreichend. Hiermit soll beurteilt werden, in welchem Umfang die Verkehrsleistung zukünftig aus den bisherigen Erträgen finanziert werden kann und inwieweit neue zusätzliche finanziellen Lasten für die öffentliche Finanzierung die bisher noch eigenwirtschaftliche Verkehrsgestaltung in Frage stellt.

Grundlage hierfür sind im Rahmen der Tarifprüfung 2013 durch die Gutachter erhobene Daten. Hiernach kann auf der Basis von 17,4 Mio. Euro Erträgen (2012) der Verkehr mit 6,72 Mio. Wagen-km (Umlauf-km) noch eigenwirtschaftlich durchgeführt werden. Allerdings lag teilweise bereits ein strukturelles Defizit von 0,6 Mio. Euro vor, was aus anderen Bereichen querfinanziert wurde.

Die Kosten verteilen sich bislang wie folgt.

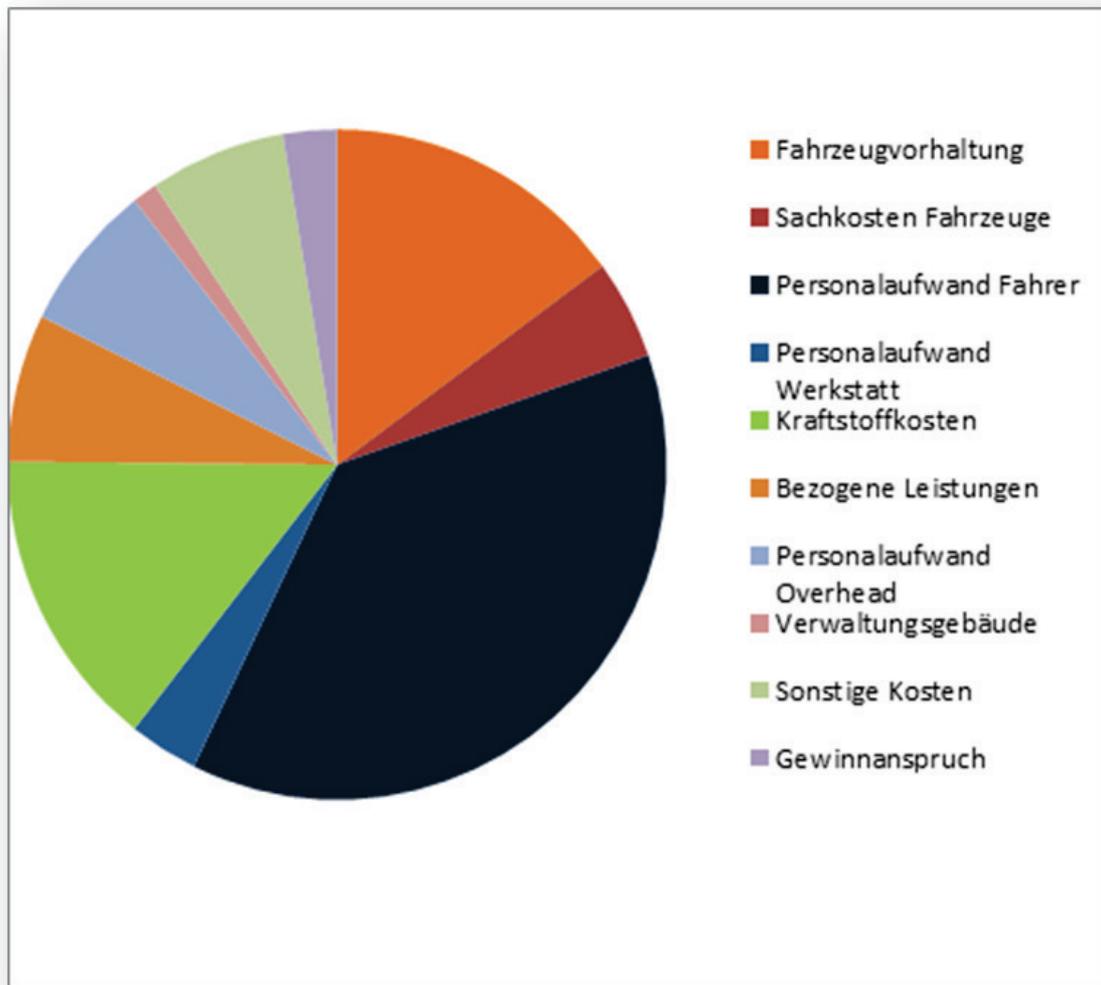


Abbildung 37: Verteilung der derzeitigen Kosten im Busverkehr Landkreis Göttingen

Die Prognose für eine weiterhin eigenwirtschaftliche Verkehrsgestaltung ist dagegen eher pessimistisch

- Bereits 2013 mussten die Tarife um 8,6% angehoben werden, um übermäßige Steigerungen zu vermeiden musste der Kreis die Tarifizuschüsse um rd. 0,5 Mio. €/Jahr erhöhen
- Aus Gründen der Marktakzeptanz sind weitere umfangreiche Tarifierhöhungen (> 5%) im Jedermannverkehr unverträglich.
- Rückgänge im Schülerverkehr, die seit 2010 mit -2,5% p.a. nun wirksam sind. Hier wirken sich vor allem die Erhöhungen der Eigenanteile auf die ÖPNV-Bindung negativ aus.

Weitere Risikofaktoren für eine eigenwirtschaftliche Verkehrserbringung sind

- a. die neuen Fahrbeziehungen aufgrund von Änderungen im Schülerverkehr, aber auch die gestiegenen Ansprüche an eine Vernetzung mit dem SPNV, welche im bisherigen System nur schwer abbildbar sind,
- b. die Diskussion um eine Reform der Zahlungen nach § 45a PBefG in Baden-Württemberg. Hier zeigt sich, dass der Kreis Göppingen je nach Modell 0,5 - 1,5 Mio. Euro verlieren könnte, da der Kreis bisher im hohen Umfang von diesen Zahlungen profitierte,
- c. die deutlich steigenden Löhne im Omnibusverkehr, nicht zuletzt aufgrund der guten konjunkturellen Lage; hier werden derzeit Steigerungsraten von 3-4% p.a. erreicht,
- d. die teilweise strukturellen Probleme des Omnibusgewerbes aufgrund von Nachfolgeproblemen und zu geringer Eigenkapitalausstattung

Gleichwohl ist festzuhalten, dass es den Verkehrsunternehmen bislang gelang, ein recht umfangreiches Verkehrsangebot inklusive zweier Stadtbussysteme eigenwirtschaftlich, d.h. ohne laufende Betriebskostenzuschüsse des Aufgabenträgers, zu organisieren. Je nach konkreter Entwicklung der einzelnen Bündel ist daher auch eine weitere eigenwirtschaftliche Verkehrsgestaltung denkbar, wenngleich vieles darauf hindeutet, dass bereits der Status Quo bei unverändertem Finanzvolumen und den bisherigen Strukturen nicht mehr aufrecht zu erhalten ist.

Für die Bewertung des Nahverkehrsplans lässt sich folgende überschlägige Kostenprognose erstellen:

- Die Angebotsleistung steigt auf 7,8 Mio. Wagen-km (+ ca. 20%)
- Der Buseinsatz soll dagegen durch konsequente Vertaktung, Vermeidung von Doppelbedienungen und bessere Abstimmung im Schülerverkehr von heute rund 140 Bussen auf rund 110 Fahrzeuge reduziert werden (siehe auch Kapitel 6.5 zum Schülerverkehr)
- Durch die Vertaktung und die gestreckte Linienführung wird die Abwicklungsgeschwindigkeit auf 21,5km/h angehoben und damit die Personalproduktivität erheblich gesteigert

Auf Basis von Wettbewerbspreisen in Ballungsräumen/Ballungsraumrandlagen ergibt sich einschließlich des erforderlichen Overheads für Planung und Abrechnung der Leistungen eine Kostenprognose von 18,5 Mio. Euro pro Jahr. Gegenüber der aktuellen Ertragssituation wäre dies ein neues Defizit von 0,5 Mio. Euro. Allerdings ist zu erwarten, dass vor allem die heutige Tarifstruktur von weiteren Erlöserosionen bedroht ist, da sowohl die Tarife im Jedermannverkehr, als auch die Eigenanteile im Schülerverkehr teilweise an der Schmerzgrenze der Marktakzeptanz sind und daher hier weitere Tarifstützungen oder -reformen angezeigt sind. Weitere Belastungen können sich aus einer Reform des § 45a PBefG in Baden-Württemberg und auch möglichen Kostenrisiken aus Fahrerlöhnen/Energiekosten ergeben, die nicht über Tarifierhöhungen aufgefangen werden können.

9 Zusammenfassung

Der Nahverkehr im Landkreis Göppingen steht vor einem Umbruch. Der Nahverkehrsplan soll planerischer Kompass für die künftige Ausgestaltung des Nahverkehrs im Landkreis sein und damit in den kommenden Jahren ein klares Leitbild für die Planung im Nahverkehr sein. Diese Planung wird durch weitere Konzepte des Kreises zur Organisation, Finanzierung und Gestaltung des Marktzugangs für Verkehrsunternehmen ergänzt.

Die Analyse hat ergeben, dass der Kreis über ein durchaus umfangreiches und für viele Bedürfnisse wie vor allem Schüler- und Einkaufsverkehr gutes Angebot verfügbar. Auch konnte mit dem Filsland Mobilitätsverbund und der Kooperation zu den Nachbarverbänden VVS Stuttgart und DING Ulm wichtige Tarifintegrationen erreicht werden.

Das Angebot im Busverkehr ist vom Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit geprägt. Das heißt, die Busunternehmen haben mit den ihnen verfügbaren Mitteln, den Fahrgeldertträgen, der Übernahme der Schülerbeförderungskosten durch den Landkreis, den Zuschüssen des Landes für die Schülerbeförderung (§ 45a PBefG) und Freifahrt behinderter Menschen und schließlich den gemeinsam von Land und Landkreis getragenen Zuschüssen zu den Verbundtarifen ein insoweit kostendeckendes Angebot geschaffen. Dieses Angebot haben die Verkehrsunternehmen ausgehend von ihren bisherigen Besitzständen aus gestaltet, wobei einzelne Übernahmen von Betrieben teilweise gewisse Gebietskonzessionen geschaffen haben. Die Fahrpläne sind sehr stark auf einzelne Bedürfnisse (Schule, Beruf, Einkauf) konzentriert und werden betrieblich optimiert. Durchgehende und merkbare Takte sind bisher eher zufällig und nur Einzelfällen (Citybus Göppingen) konsequent durchgeplant. Eine stringente Vernetzung vor allem mit den Schienenknoten ist nicht festzustellen. Ebenfalls mangelt es an betreiberübergreifenden Anschlüssen in den Busknoten. Mit der fehlenden Vernetzung verspielt der Nahverkehr seine wichtigste Chance, nämlich ein kreisweit flächendeckendes, merkbares und gut vernetztes Angebot zu gewährleisten.

Neben diesen planerischen Defiziten läuft aber auch der heutige Verkehr Gefahr, nicht mehr finanzierbar zu bleiben. Der größte Kostendruck kommt aktuell von den Fahrerlöhnen. Neben den Lohnsteigerungen wirken sich hier vor allem das zukünftige Fehlen von Teilzeitfahrern aus. Damit wird das bisherige Geschäftsmodell der Bewältigung der Verkehrsspitze mit vielen Fahrzeugen und eher unproduktiven Umläufen in Frage gestellt. Weiterer Kostendruck entsteht durch Energiekosten und Kosten für Fahrzeuge und Teile. Auf der Ertragsseite sind diese Kostensteigerungen nicht mehr aufzufangen. Sowohl der Tarif, als auch die Eigenanteile für Schüler befinden sich an der Obergrenze der Marktverträglichkeit. Abwanderungseffekte bei Preiserhöhungen sind bereits wahrnehmbar, sowohl im Berufsverkehr und im Schülerverkehr sind aktuelle Rückgänge festzustellen.

Eine weitere große Herausforderung stellt die Differenzierung im Schülerverkehr dar. Im Bereich der Grundschulen (Schulschließungen) und vor allem der Haupt-/Real-/Gemeinschaftsschulen (Schulreform) künftig mit weiteren Standortveränderungen zu

rechnen. Dabei wird der Schülerrückgang aufgrund der demographischen Entwicklung teilweise durch neuen Transportbedarf (veränderte Standorte) kompensiert. Zusätzliche Einnahmen sind damit in der Regel nicht verbunden. Es gilt, diese neuen Anforderungen im Rahmen eines strukturierten Busnetzes zu bewältigen und exklusive Schulbuslinien zu vermeiden. Ein klar definiertes Netz soll zugleich Grundlage für die künftige Schulentwicklung sein. Im Bereich der Gymnasien und auch der beruflichen Ausbildung ist dagegen mit steigenden bzw. gleichbleibenden Schülerzahlen, aber einer deutlichen Differenzierung der Angebotsformen zu rechnen. Daher muss in der Summe eine kreisweite Mobilität sichergestellt werden, damit auch weiterhin eine echte Schulwahlfreiheit existieren kann. Hierzu ist es erforderlich, den Nahverkehr als durchgehendes Netz zu planen und die Fahrpläne entsprechend auszugestalten. Hierbei kommt der Koordination auf Seiten des Aufgabenträgers entscheidende Bedeutung zu.

Diese bereits im Schülerverkehr ausdifferenzierte Struktur von Netzen mit Taktzeiten und Anschlüssen an den Knoten, weist auch den Weg für die Ausgestaltung des Nahverkehrs insgesamt. Für die schnelle Anbindung an die Ballungsräume Stuttgart und das Oberzentrum Ulm bildet die Schiene im Filstal das Rückgrat. Ausgehend hiervon sieht der Nahverkehrsplan ein dichtes Netz von vertakteten Linien vor, die alle Ortschaften ab 200 Einwohner in der Regel werktags mindestens im Stundentakt erschließen. Auch die Abend- und Wochenendbedienung wird flächendeckend vorgesehen. Bei Linien mit schwächerer Nachfrage ist auch der Einsatz alternativer Bedienungsformen (Anrufsammelverkehre) vorgesehen. An insgesamt 9 Knotenpunkten ist das Netz so konzipiert, dass in alle Richtungen umgestiegen werden kann und Reiseketten Bus - Bus und Bus - Zug optimal funktionieren. Bürgerbusse und Bürgerautos ergänzen das reguläre Linienangebot in der Feinbedienung einzelner Städte und Gemeinden. Möglichkeiten zu einer verstärkten Kooperation beider Systeme werden geprüft.

Mit der klaren Netzstruktur, der Ausgestaltung der Taktknoten, der Vorgabe des Angebotsumfangs und umfangreichen Vorgaben zur Qualität der Fahrzeuge und zur Kundenorientierung des Fahrpersonals bildet der Nahverkehrsplan den Rahmen für die unternehmerische Ausgestaltung. Hierzu sind entsprechend der gesetzlichen Vorgaben die Verfahren des Genehmigungswettbewerbs (für eigenwirtschaftliche Verkehre) oder des Ausschreibungswettbewerbs (für gemeinwirtschaftliche Verkehre) vorgesehen.

Damit diese Verkehre möglichst wirtschaftlich erbracht werden können, sieht der Nahverkehrsplan vor, diese Linienpakete in insgesamt 5 Bündel zu strukturieren. Im Rahmen dieser Bündel haben die Verkehrsunternehmen die Möglichkeit, die Leistungen eigenwirtschaftlich auf eigenes Risiko im Rahmen der Vorgaben des NVP zu gestalten oder sich auf die Ausschreibungen des Bündels oder einzelner Lose zu bewerben. Für die Bündel sollen abgeleitet vom Nahverkehrsplan entsprechende Vorinformationen erstellt werden, die detailliert die einzeln zu erbringenden Bestandteile des Angebots in den jeweiligen Bündeln festlegen. Hierbei wird insbesondere die jeweilige Schulentwicklung der einzelnen Räume auf konkrete zeitliche Stufen herunterzubrechen sein.

Jenseits des Nahverkehrsplans liegen weitere zentrale Projekte des Landkreises, die die Realisierung einer S-Bahn Qualität im Schienennahverkehr auf der Achse Stuttgart

– Göppingen – Geislingen beinhalten. Hier hat das Land mit dem Konzept Metropolexpress bereits wichtige Ansatzpunkte geliefert. Ein täglicher durchgehender Halbstundentakt, mit neuen Fahrzeugen mit niveaugleichem Einstieg bietet die Chance für eine optimale Fortsetzung im Busverkehr. Eine exakte Halbstundenvertaktung und hohe Pünktlichkeit wird spätestens mit der Fertigstellung der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm zu erreichen sein.

Die beschriebenen betrieblichen Änderungen führen zu einer Mehrung des ÖPNV-Angebots von rd. 20%. Es wird davon ausgegangen, dass die zusätzlichen Verkehrsleistungen durch Optimierungen in den Betriebsabläufen (Umlaufplanung, Kooperationen) und durch Ausschreibungsgewinne in den wettbewerblichen Vergabeverfahren erwirtschaftet werden können. Sollten diese Erwartungen hingegen nicht realisieren lassen müssten die Mehrleistungen zu den heute üblichen Kostensätzen erbracht werden. Dadurch würden dem Aufgabenträger überschlägig berechnete Mehrkosten von jährlich bis zu rd. 4 Mio. € entstehen. Die Mehrkosten hängen entscheidend von den Bedienungszeiträumen im Tagesgang und der künftigen Ausgestaltung der Verkehre an den Wochenenden ab.

Die Bedienung am späten Abend entspricht im Konzept etwa dem heutigen Angebot. Ein flächendeckendes Angebot auf allen Linien bis ca. Mitternacht an allen Tagen würde weitere Mehrkosten von ca. 1 bis 1,5 Mio. € bewirken.

Weiterhin ist für den Landkreis die Weiterentwicklung der tariflichen Anbindung an die Metropolregion Stuttgart von großer Bedeutung.

10 Anhang

10.1 Liste der Linien zum Fahrplanstand 2013

Nachstehende Tabelle 19 bietet eine Linienübersicht der bestehenden Linien mit ihrem Angebot und ihren Funktionen sowie die jeweils im Konzept geplanten Maßnahmen.

Liniennummer	Typ	Taktung Grundtakt Mo-Fr	Linienweg	Verkehrsunternehmen	Maßnahme Konzept Nahverkehrsplan
1	Regionallinie	mindestens 60-Minuten-Takt (+Schülerfahrten)	Göppingen ZOB - Eislungen(Süd) - Eislungen(Nord)	OVG	Linienweg und Angebot vergleichbar
2	Regionallinie	mindestens 60-Minuten-Takt (+Schülerfahrten)	Göppingen ZOB - Faurndau - Uhingen - Albershausen	OVG	Linienweg und Angebot vergleichbar, Vertaktung zu Linie 178
3	Regionallinie	ca. 30-Minuten-Takt (+Schülerfahrten)	Göppingen - Holzheim - Manzen - Ursenwang -Schlat	OVG	Linienweg und Angebot vergleichbar, aber einheitlicher Linienweg mit Bedienung Ursenwang und Manzen in beide Richtungen
4	Regionallinie	ca. 60-Minuten-Takt (+Schülerfahrten)	Göppingen - Bartenbach - Rechberghausen - Zell - Börtlingen - Breech	OVG	Linienweg und Angebot vergleichbar
5	Regionallinie	ca. 30-Minuten-Takt (+Schülerfahrten)	Göppingen - Faurndau - Wangen - Oberwälden	OVG	Linienweg und Angebot vergleichbar
6	Regionallinie	60-Minuten-Takt (+Schülerfahrten)	(Göppingen) - Eislungen - Salach - Ottenbach	OVG	Linienweg und Angebot vergleichbar
7	Regionallinie	mindestens 60-Minuten-Takt (+Schülerfahrten)	Göppingen - Faurndau - Sparwiesen	OVG	Linienweg und Angebot vergleichbar
8	Regionallinie	einzelne Schülerfahrten	Albershausen - Bünzwangen - Ebersbach	OVG	Linienweg und Angebot vergleichbar
10	Regionallinie	einzelne Schülerfahrten	Wangen - Oberwälden - Rechberghausen	OVG	Linienweg und Angebot vergleichbar
11	Kreisgrenzüberschreitende Regionallinie	einzelne Schülerfahrten	Göppingen - Rechberghausen - Wäschenbeuren - Waldhausen - Lorch-	OVG	Linienweg und Angebot vergleichbar; ohne Maitis, Taktverdichtung

Liniennummer	Typ	Taktung Grundtakt Mo-Fr	Linienweg	Verkehrsunternehmen	Maßnahme Konzept Nahverkehrsplan
			Schwäbisch Gmünd		
12	Kreisgrenzüberschreitende Regionallinie	ca. 60-Minuten-Takt (+Schülerfahrten)	Göppingen - Faurndau - Straßdorf - Schwäbisch Gmünd	OVG	Linienweg und Angebot vergleichbar; ohne Faurndau, Waldhausen und Lorch
13	Regionallinie	60-Minuten-Takt (+Schülerfahrten)	Göppingen - Hohenstaufen - (Maitis - Lenglingen)	OVG	Linienweg und Angebot vergleichbar
15	Regionallinie	mindestens 60-Minuten-Takt	Göppingen ZOB - Faurndau - Uhingen - Holzhausen	OVG	Linienweg und Angebot vergleichbar, Vertaktung zu Linie 2
16	Stadtverkehr Eislingen	30-Minuten-Takt	Göppingen - Eislingen (Nord) - Eislingen (Süd)	OVG	Linienweg und Angebot vergleichbar
17	Stadtverkehr Eislingen	einzelne Schülerfahrten	Eislingen (Süd) - Eislingen (Nord)	OVG	Linienweg und Angebot vergleichbar
20	Kreisgrenzüberschreitende Regionallinie	mindestens 30-Minuten-Takt (+Schülerfahrten)	Göppingen - Jebenhausen - Bezgenriet - Bad Boll - Eckwälden - Zell u. A. - Hattenhofen - Aichelberg - Weilheim a. d. T.	Frank & Stöckle	Neuer Linienweg Göppingen - Jebenhausen (ohne Ortserschließung) - Betzgenriet - Bad Boll; 30-MinutenTakt
21	Regionallinie	ca. 20-Minuten-Takt (+Schülerfahrten)	Göppingen - Wasenstraße - Jebenhausen - Bezgenriet - Hattenhofen	Frank & Stöckle	Linienweg vergleichbar, aber ohne Erschließung Jebenhausen
22	Regionallinie	mindestens 60-Minuten-Takt (+Schülerfahrten)	Bad Bol - Eckwälden - Zell u. A. - Hattenhofen - Sparwiesen - Uhingen	Frank & Stöckle	Linienweg vergleichbar bis Zell u. A.; Einschließlich Erschließung Zell ohne Eckwälden;
23	Kreisgrenzüberschreitende Regionallinie	nur an Schultagen der freien Waldorfschule	Göppingen - Jebenhausen - Bezgenriet - Bad Boll -Eckwälden - Bad Boll-Zell u. A. - Hattenhofen - Aichelberg - Weilheim a. d. T.	Frank & Stöckle	Linienweg und Angebot vergleichbar
31	Regionallinie	unregelmäßige Taktung	Göppingen - Gruibingen - Mühlhausen im Täle - Wiesensteig - Gosbach - Deggingen - Bad Ditzenbach - Auendorf - Göppingen (Rundkurs)	Hildenbrand	Linienweg Göppingen - Gruibingen - Mühlhausen im Täle, Taktüberlagerung mit Linie 32

Liniennummer	Typ	Taktung Grundtakt Mo-Fr	Linienweg	Verkehrsunternehmen	Maßnahme Konzept Nahverkehrsplan
32	Regionallinie	mindestens im 90-Minuten-Takt (+Schülerfahrten)	Göppingen - Auendorf - Bad Ditzenbach - Deggingen - Gosbach - Wiesensteig - Mühlhausenim Täle - Gruibingen - Göppingen (Rundkurs)	Hildenbrand	Linienweg Göppingen - Auendorf - Bad Ditzenbach - Deggingen - Gosbach - Wiesensteig, Taktüberlagerung mit Linie 31 und 56
33	Regionallinie	min. 15-Minuten-Takt (+Schülerfahrten)	Bad Boll - Dürnau - Gammelshausen - Heiningen - Ursenwang - Eschenbach - Heiningen - Göppingen	Hildenbrand	Linienweg Bad Boll - Dürnau - Gammelshausen - Heiningen - Göppingen, Taktüberlagerung und Verknüpfung mit Linie 34
34	Regionallinie	Schülerfahrten	Raum Gruibingen, Gosbach, Deggingen		Entfällt
35	Regionallinie	Abgestimmt auf Schulzeiten des Schulzentrums Deggingen	Hohenstadt - Ober-/Unter-Drackenstein und Gosbach - Bad Ditzenbach - Deggingen	Hildenbrand	Linienweg Hohenstadt - Ober-/Unter-Drackenstein und Gosbach, als Flexible Bedienung
51	Stadtverkehr Geislingen	mindestens 60-Minuten-Takt (+Schülerfahrten)	Geislingen - Kuchen - Gingen	Sihler	Linienweg verlängert bis Süßen und Erschließung Geislingen Nordwest, Angebot vergleichbar
53	Stadtverkehr Geislingen	30-Minuten-Takt	Ringverkehr Geislingen	Sihler	Linienweg und Angebot vergleichbar
55	Stadtverkehr Geislingen	ca. 60-Minuten-Takt (+Schülerfahrten)	Geislingen - Unterböhringen	Sihler	Linienweg und Angebot vergleichbar, Verlängerung bis Geislingen Friedhof, Taktüberlagerung mit Linie 56
56	Stadtverkehr Geislingen	mindestens 60-Minuten-Takt (+Schülerfahrten)	Geislingen - Wiesensteig	Sihler	Linienweg und Angebot vergleichbar; zusätzlich Erschließung Wiesental und Geislingen Friedhof, Taktüberlagerung mit 32 und 55
57	Stadtverkehr Geislingen	unregelmäßig getaktete Schülerfahrten	Geislingen - Weiler o.H - Schalkstetten	Sihler	Linienweg und Angebot vergleichbar
58	Regionallinie	mindestens 60-Minuten-Takt	Geislingen - Böhmenkirch	Merkle	Linienweg und Angebot vergleichbar

Liniennummer	Typ	Taktung Grundtakt Mo-Fr	Linienweg	Verkehrsunternehmen	Maßnahme Konzept Nahverkehrsplan
		(+Schülerfahrten)			
59	Regionallinie	unregelmäßig getaktete Schülerfahrten	Geislingen - Waldhausen	Merkle	Linienweg und Angebot vergleichbar
91	Stadtverkehr Göppingen	in Ansätzen getaktet (+Schülerfahrten)	Göppingen ZOB - Friedhof - Stauferpark - Galgenberg	OVG	Linienweg und Angebot vergleichbar, klare Taktung
92	Stadtverkehr Göppingen/ Citybus	30-Minuten-Takt (+Schülerfahrten)	Göppingen ZOB - Bergfeld - Klinik am Eichert	OVG	Linienweg und Angebot vergleichbar
93	Stadtverkehr Göppingen/ Citybus	60-Minuten-Takt	Göppingen ZOB - Galgenberg	OVG	Linienweg und Angebot vergleichbar, Samstags Taktverdichtung
94	Stadtverkehr Göppingen	ca. 60-Minuten-Takt	Göppingen ZOB - Reusch - Bartenbach - Lerchenberg - Hohrein	OVG	Linienweg und Angebot vergleichbar
95	Stadtverkehr Göppingen	60-Minuten-Takt	Göppingen ZOB - Göppingen Zepelinstr./Kirche	OVG	Linienweg und Angebot vergleichbar, Samstags Taktverdichtung
97	Stadtverkehr Göppingen	einzelne Schülerfahrten	Göppingen ZOB - Berufsschulzentrum Oede	OVG	Linienweg und Angebot vergleichbar
178	Kreisgrenzüberschreitende Regionallinie	mindestens 60-Minuten-Takt	Göppingen - Faurndau - Uhingen - Albershausen - Schlierbach - Kirchheim unter Teck	Schlierbach-GmbH	Linienweg und Angebot vergleichbar; Optimierung Anschluss an S-Bahn in Kirchheim unter Teck
260	Kreisgrenzüberschreitende Regionallinie	mindestens 60-Minuten-Takt (+Schülerfahrten)	Göppingen - Adelberg - Schorndorf	RBS	Linienweg und Angebot vergleichbar
261	Kreisgrenzüberschreitende Regionallinie	ca. 60-Minuten-Takt (+Schülerfahrten)	Göppingen - Plochingen	RBS	Linienweg und Angebot vergleichbar
360	Kreisgrenzüberschreitende Regionallinie	unregelmäßig getaktete Schülerfahrten	Geislingen - Türkheim - Aufhausen - Amstetten - Laichingen	Auto Mann	Linienweg und Angebot vergleichbar
469	Regionallinie	unregelmäßig getaktete Schülerfahrten	Schalkstetten - Bräunisheim - Amstetten	Merkle	Linienweg und Angebot vergleichbar
541	Kreisgrenzüberschreitende Regionallinie	unregelmäßig getaktete Schülerfahrten	Geislingen - Oberböhringen	Sihler	Entfällt

Liniennummer	Typ	Taktung Grundtakt Mo-Fr	Linienweg	Verkehrsunternehmen	Maßnahme Konzept Nahverkehrsplan
7511	Kreisgrenzüberschreitende Regionallinie	unregelmäßig getaktete, etwa 60-Minuten-Takt	Ulm - Geislingen	Regionalbus Alb-Boden-see	Linienweg und Angebot vergleichbar
7653	Regionallinie	unregelmäßig getaktete Schülerfahrten; (+ reguläre Einzelfahrten)	Schlierbach - Roßwälden - Weiler o.F. - Ebersbach/Fils	RBS	Stundentakt, Verlängerung Schlierbach - Hattenhofen - Zell - Bad Boll
7672	Regionallinie	unregelmäßig getaktete Schülerfahrten; (+ reguläre Einzelfahrten)	Göppingen - Baiereck	RBS	Linienweg und Angebot vergleichbar
7673	Regionallinie	2x täglich; (+ 2 Schülerfahrten)	Baiereck - Bünzwangen - Ebersbach/Fils	RBS	Linienweg und Angebot vergleichbar
7680	Regionallinie (wird zu Linie 51)	Schülerfahrten	Göppingen - Geislingen	RBS	Entfällt
7687	Regionallinie	mindestens 60-Minuten-Takt (+Schülerfahrten)	Weißenstein - Treffelhausen - Geislingen	RBS	Linienweg Böhmenkirch - Treffelhausen - Geislingen
7688	Regionallinie	Schülerfahrten; (+ reguläre Einzelfahrten)	Göppingen - (Geislingen) - Heidenheim	RBS	Linienweg Süßen - Donzdorf - Weißenstein - Böhmenkirch - Heidenheim, ohne Erschließung Donzdorf, Angebot vergleichbar
7689	Regionallinie	Schülerfahrten; (+ reguläre Einzelfahrten)	Süßen - Donzdorf - Winzingen - Wißgoldingen	RBS	Linienweg und Angebot vergleichbar; ohne Erschließung Donzdorf

Tabelle 19: Übersicht bestehende Linien und geplante Maßnahmen

10.2 Darstellungen zum Maßnahmenkonzept

Im Folgenden wird das Konzept mit Linienverläufen und geplanter Taktung in den einzelnen Verkehrszeiten dargestellt:

HVZ: Montag-Freitag Hauptverkehrszeit

NVZ: Montag-Freitag Normalverkehrszeit

SVZ: Montag-Freitag Schwachverkehrszeit

Sa: Samstag

So: Sonntag

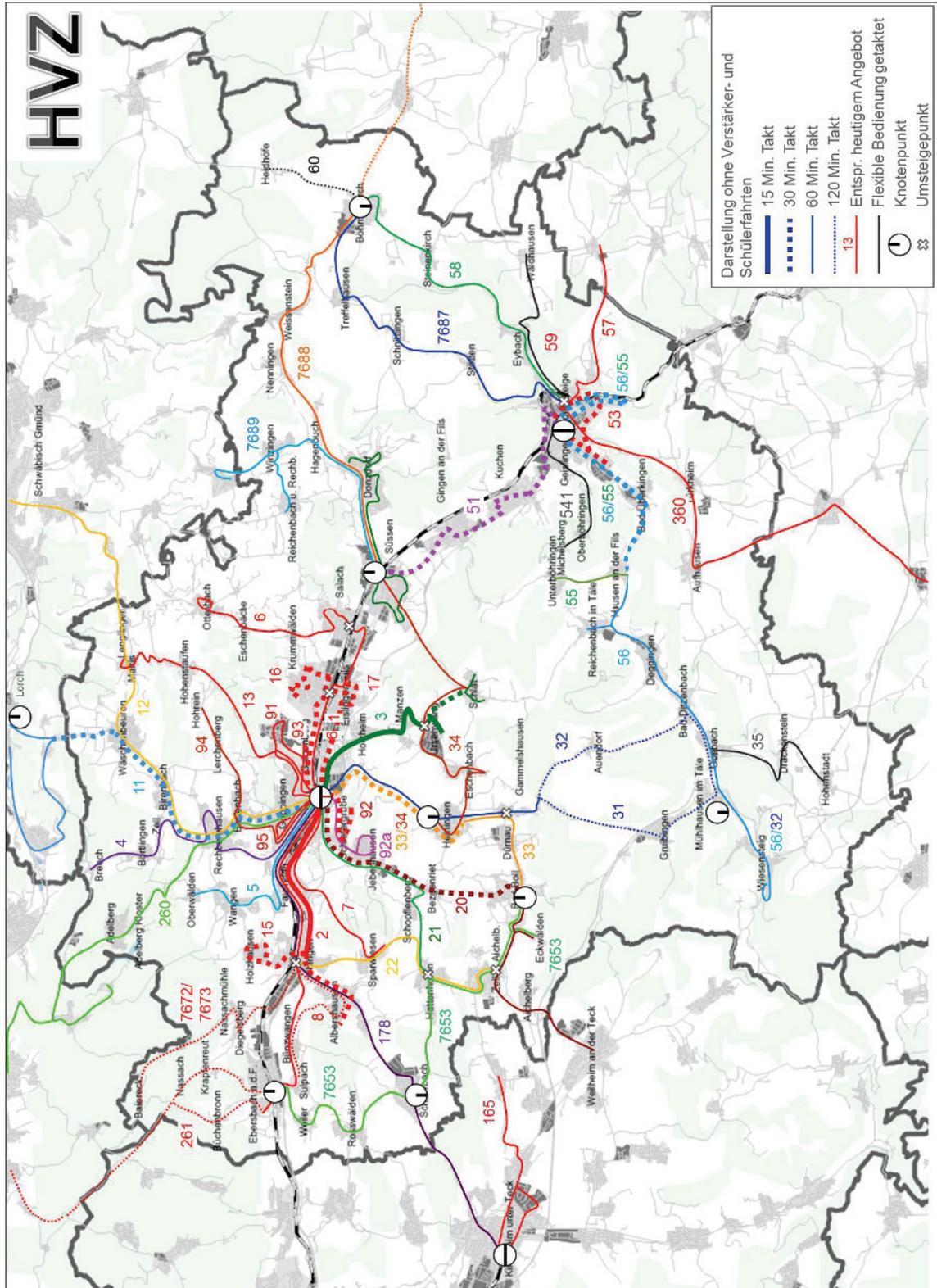


Abbildung 38: Schematische Darstellung Konzept Hauptverkehrszeit

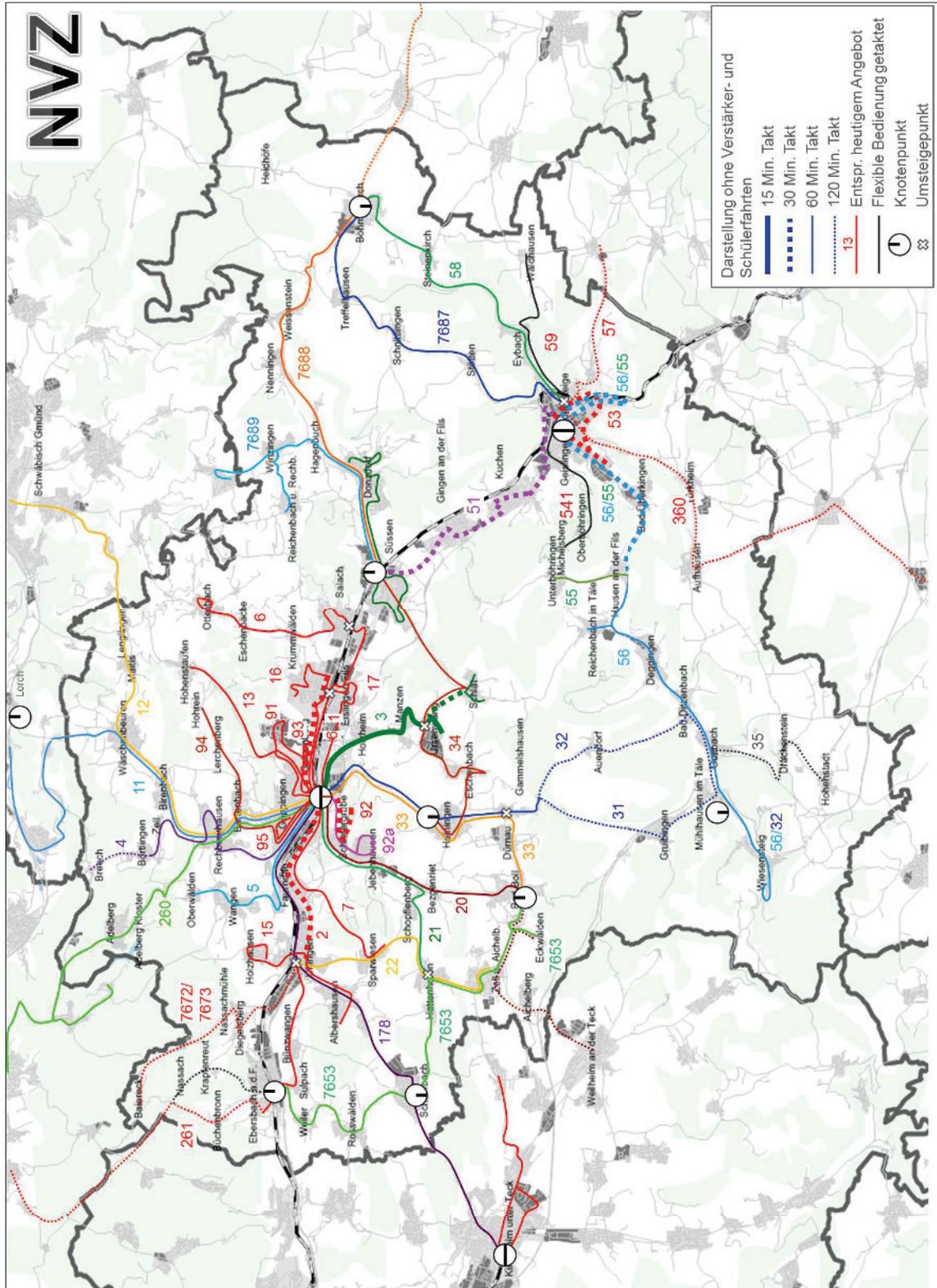


Abbildung 39: Schematische Darstellung Konzept Nebenverkehrszeit

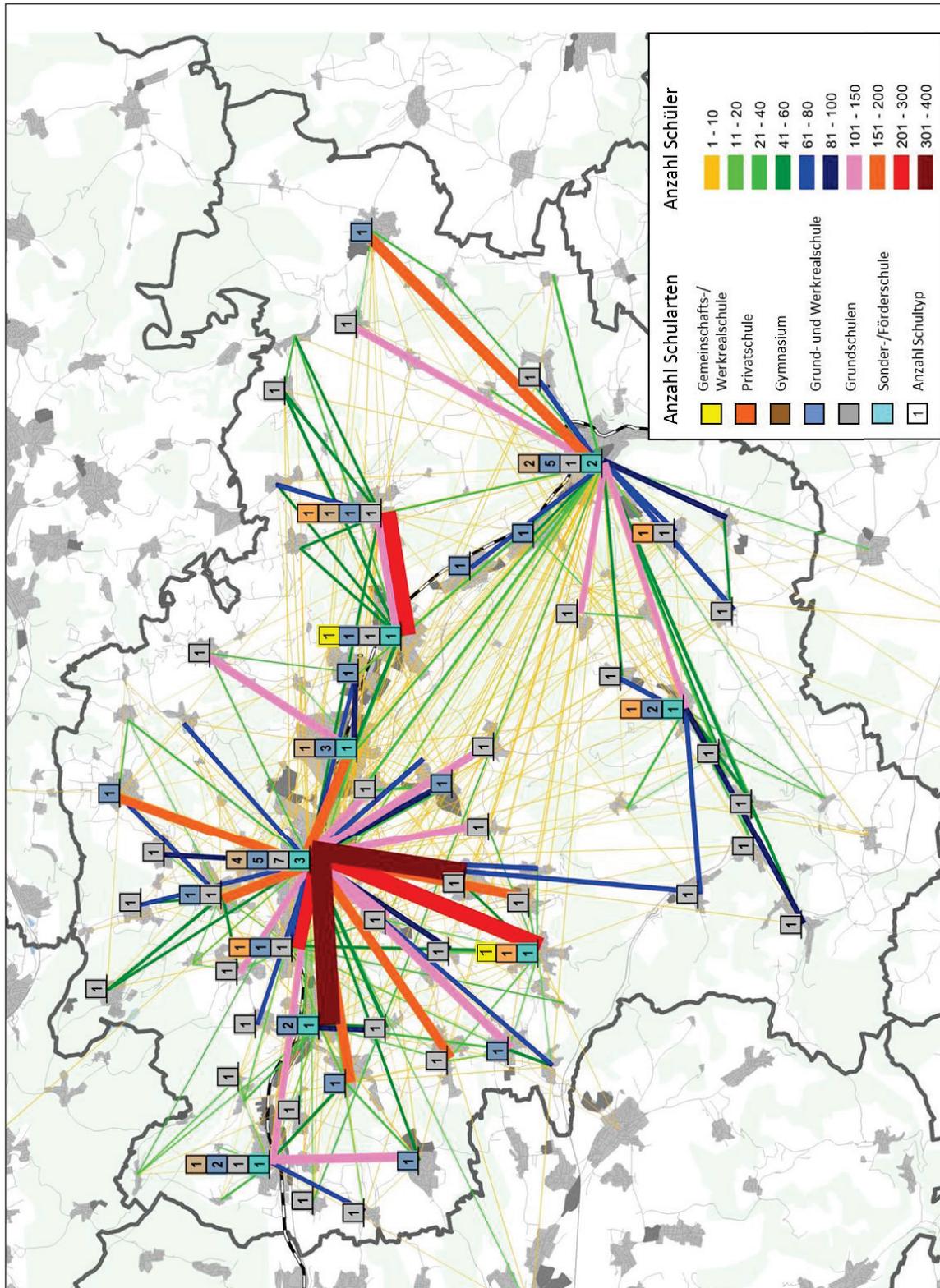


Abbildung 44: Darstellung der Schulstandorte nach Typ und Anzahl sowie der Schülerströme klassifiziert nach Anzahl der Schüler vom Wohnort zur Schule

Quelle: Verzeichnisse Schulstandorte sowie Wohn- und Schulort der Schüler des Landkreises.

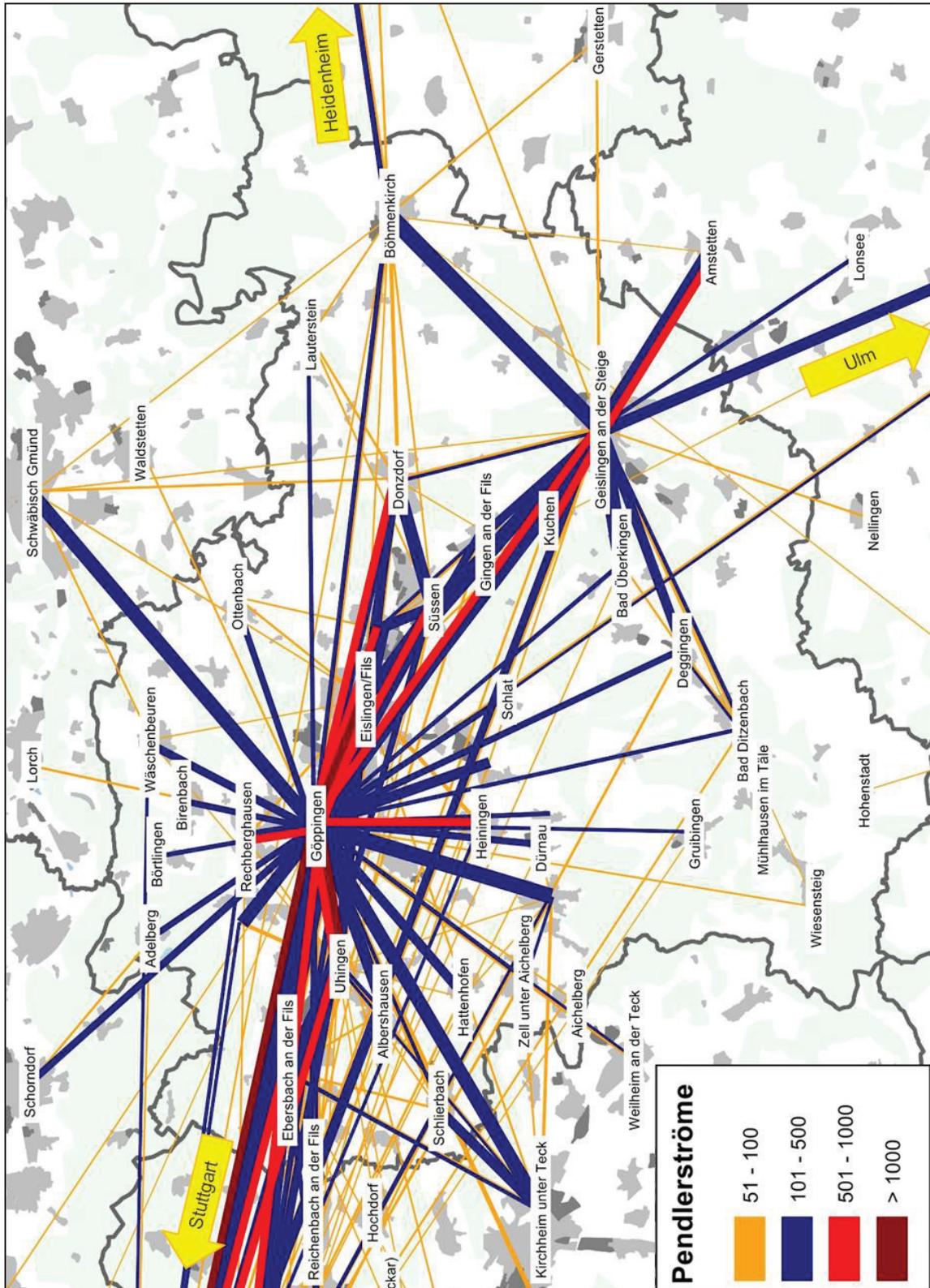


Abbildung 46: Pendlerströme ab 51 Personen (Gemeindeebene)

Quelle: Modellbasierte Berechnung PTV; Eckwerte Bundesversicherungsanstalt für Angestellte