



## STELLUNGNAHME DES GÖPPINGER VVS-FAHRGASTBEIRATS UND DES KREISBEHINDERTENRINGS GÖPPINGEN ZUM NVP-ENTWURF DES LANDKREISES

### 1. Umwelt- und Klimaschutz

#### 1.1 Mobilitätswende bis 2030

Das erklärte Ziel von Landesregierung und Landkreis, die Nachfrage im ÖPNV zwischen 2010 und 2030 zu verdoppeln (wesentlicher Bestandteil der so genannten „**Mobilitätswende**“ im Rahmen des Umwelt- und Klimaschutzes, vgl. NVP-Entwurf S. 14), wird vom Göppinger Fahrgastbeirat ausdrücklich begrüßt. Jedoch besteht das wesentliche Manko des Entwurfs des Göppinger Nahverkehrsplans in der **fehlenden Konkretisierung zur Erreichung dieses Ziels**: Ist- und Sollzustand sind kaum miteinander verknüpft.

Stattdessen scheinen die Indikatoren der demographischen Entwicklung, der voraussichtlichen Arbeitsplatz- und Schülerzahlen ohne die eigentliche Prämisse der Verdoppelung der Fahrgastzahlen ausschlaggebend zu sein. Auf diese Weise orientiert sich der NVP-Entwurf in zu starkem Maße am **Status quo einer allgemeinen Entwicklung** und kennzeichnet damit zu wenige Perspektiven für die Mobilitätswende bis 2030. Diese bestehen in einer angemessenen Erweiterung der Kapazitäten im Bus- und Bahnverkehr.

#### 1.2 Emissionsfreie Antriebstechnik

Der Fahrgastbeirat bewertet den Plan, die **Clean Vehicles Directive der Europäischen Kommission** in die künftigen Ausschreibungen der Linienbündel zu integrieren, positiv. Im Entwurf des NVP heißt es im Zusammenhang mit der Förderung der nachhaltigen Mobilität: „Gleichzeitig ergibt sich damit die Verpflichtung, innerhalb des öffentlichen Nahverkehrs alle technischen und wirtschaftlich vertretbaren Optionen zum Schutz der Umwelt wahrzunehmen. Wegen dieser Vorbildfunktion des ÖPNV sind die Verkehrsunternehmen aufgefordert, im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften verschärfte Emissionsgrenzwerte frühzeitig einzuhalten und die technischen Möglichkeiten zur Reduzierung des Energieverbrauchs und des Schadstoffausstoßes bei den Fahrzeugen zu nutzen.“ (NVP-Entwurf S. 53)

Im NVP-Entwurf **vermissen wir allerdings eine klare Strategie**, wie gemeinsam mit den Busunternehmen und den Städten bzw. Gemeinden alternative Antriebstechniken etabliert werden können. Dies betrifft vor allem die ausstehende Festlegung auf Elektro- oder Wasserstoffantrieb und die Schaffung entsprechender Infrastruktur.

Im Falle des **Elektroantriebs** ist die Partizipation des Landkreises an **Fördermaßnahmen bisher nicht zu erkennen**. Nach Angaben des Mobilitätsexperten Dr. Michael Faltenbacher (Sphera Solutions GmbH Stuttgart) liegt die Realisierungszeit für die Einführung emissionsfreier Elektrobusse von der Beantragung der Fördermaßnahmen bis zur Inbetriebnahme bei rund 30 Monaten. Demnach müsste angesichts der Vergabe der ersten Linienbündel Ende 2025 (vgl. NVP-Entwurf S. 84) bereits in den kommenden Monaten mit der Etablierung der Elektromobilität im Linienbusverkehr begonnen werden.

Aufgrund künftig auslaufender Fördermaßnahmen und der geringer werdenden Verfügbarkeit von Elektrobussen (steigende Nachfrage) ist laut Faltenbacher nicht auszuschließen, dass sich die Vorlaufzeit künftig verlängern wird. Sollten alternative Antriebstechniken tatsächlich ernsthaft in Betracht kommen, **fehlt darüber hinaus die Differenzierung**, welche Busgrößen und -modelle im Landkreis Göppingen effizient zum Umweltschutz beitragen können.

Der Fahrgastbeirat empfiehlt neben einer Strategie zur Einführung emissionsfreier Linienbusse außerdem, bei der Ausschreibung der Linienbündel den **Betriebshof** des Busunternehmens zu berücksichtigen. Im Binnenverkehr sehen wir als Mindestanforderung den Unternehmensstandort im Landkreis Göppingen an. Damit werden lange Anfahrten und höhere Emissionen vermieden.

## 2. Bus- und Bahnverkehr

### 2.1 Neue Buslinien

Als wichtiger Baustein für die Mobilitätswende fehlt im Entwurf des Nahverkehrsplans die Perspektive zur Einführung neuer Buslinien. Dies betrifft die **Erschließung neuer Räume**, aber auch die **bessere Verzahnung der bestehenden Verkehre**. Letzteres zeigt sich bei den Vorteilen zur **Ergänzung der Linie 902** zur Klinik am Eichert über eine zusätzliche Route über die Heiningen Straße. Die Fahrzeit aus dem oberen Filstal bzw. von der Voralb zur Klinik würde sich bei einer Umsteigemöglichkeit an der Einmündung der Eichertstraße in die Heiningen Straße erheblich reduzieren. Dies wäre bezogen auf Wiesensteig und Mühlhausen im Täle sogar mit einem geringeren Zeitaufwand verbunden als die Anfahrt zur Geislinger Helfensteinklinik.

Zur Diskussion neuer Linien gehört sicherlich auch die vielfach gewünschte **Buslinie Deggingen-Reichenbach im Täle-Schlat-Göppingen**. Die Einwohner Deggingens hätten damit, auch angesichts der Zentralisierung der Gesundheitsversorgung in Göppingen, eine neue und häufig auch zeitsparende Variante, um in die Kreisstadt zu kommen. Weitere Gründe für die Einführung dieser Linie sind die Arbeitsplätze von Deggingerinnen und Deggingern in Göppingen und die Erschließung der Filsalb für den **Wandertourismus** (vgl. NVP-Entwurf zur Förderung des Freizeitverkehrs: S. 47 f.). Die Herausforderung des Gairenpasses sollte also vor dem Hintergrund neuer Fahrzeugtechniken im ÖPNV angenommen werden.

Darüber hinaus regen wir die Prüfung von **Durchmesserlinien** im Busverkehr an. Die Göppinger Innenstadt würde dadurch besser erschlossen, die Wege für die Fahrgäste kürzer. Dies entspricht auch dem Vorhaben der Göppinger Stadtverwaltung, den ZOB ohne Wartepplätze für Linienbusse neu zu errichten. Es sind nur Haltestellen für durchfahrende Busse ohne feste Zuweisung zu Linien vorgesehen.

### 2.2 Filstalbahn und Expressbuslinien

Wenngleich der Landkreis Göppingen nicht Aufgabenträger von Filstalbahn und Expressbussen ist, erscheint es dennoch wichtig, gemeinsame Leitlinien zu finden, um diese als **sinnvolle Ergänzung der eigenen Konzeption** gegenüber weiteren politischen Ebenen vertreten zu können. Ohnehin ist der Fahrgast hauptsächlich an einem stimmigen Gesamtangebot orientiert, die Frage nach den Aufgabenträgern ist für ihn, wenn überhaupt, sekundär.

Deshalb plädiert der Göppinger Fahrgastbeirat für die Aufnahme von konkreten Zielvorstellungen für die Filstalbahn und Expressbusse in den Nahverkehrsplan. Die **Filstalbahn als Leitachse** für den gesamten ÖPNV im Filstal ist nach Ansicht des Fahrgastbeirats hinsichtlich ihres Angebots zu erweitern. Kurzfristig wird schon allein das geplante 49-Euro-Ticket für steigende Nachfrage sorgen. Es ist zu befürchten, dass die in den Stoßzeiten bereits heute ausgelasteten Kapazitäten nicht

ausreichen werden. Durch die weitere Reduzierung der Fernverkehrshalte im Kreis Göppingen wird die Situation zusätzlich verschärft.

Bei der Barrierefreiheit (siehe auch 4.) ist zudem inakzeptabel, dass die Bahnunternehmen es als Standard definieren, dass Menschen mit Rollstuhl oder Rollator am ÖPNV nur dann verbindlich teilnehmen können, wenn sie die **Fahrten am Vortag exakt angemeldet** haben. Das entspricht nicht der Lebensrealität und stellt eine Diskriminierung des betroffenen Personenkreises dar.

Für die Filstalbahn formulieren wir folgende Zielvorstellungen:

#### **MEX 16 (Metropolexpress):**

- viertelstündlicher Takt nach Stuttgart Hbf und mindestens halbstündlicher Takt nach Ulm Hbf
- ausschließlich umsteigefreie Verbindungen zu den benachbarten Oberzentren
- Prüfung von MEX-Durchmesserlinien über den Stuttgarter Hauptbahnhof hinaus

#### **RE (Regionalexpress):**

- Bestandsgarantie für die Verbindung Stuttgart Hbf-Lindau
- Eine Verkürzung der Verbindung und Ende in Friedrichshafen-Stadt ist nicht akzeptabel. Der Bahnhof in Friedrichshafen ist außerdem nicht barrierefrei, was für mobilitätseingeschränkte Menschen weitreichende Einschränkungen in der Erreichbarkeit des Bodensees mit öffentlichen Verkehrsmitteln bedeuten würde.
- Prüfung von RE-Durchmesserlinien über den Stuttgarter Hauptbahnhof hinaus

#### **Donau-Iller-Regio-S-Bahn:**

- sinnvolle verkehrliche Integration der Regio-S-Bahn in das Nahverkehrskonzept des Landkreises
- Teilintegration der gesamten Filstalbahn im Kreis Göppingen in den Ulmer Verkehrsverbund DING

#### **Fernverkehr** (Einfluss auf die Situation im Nahverkehr):

- Erhalt der IC-Stationen Göppingen und Geislingen (mindestens zweistündlicher Takt)

Aus standort- und verkehrspolitischen Gründen ist es für uns unerlässlich, die Anbindung an den Stuttgarter Flughafen (künftiger Filderbahnhof, Fernbusbahnhof, Messe) über eine direkte **Expressbuslinie** herzustellen. Vorrang hat darüber hinaus eine Expressbuslinie von Göppingen über Bad Boll nach Kirchheim/ Teck und nach Schwäbisch Gmünd (IC-Bahnhof mit Verbindungen nach Nordbayern und Ostdeutschland). Zu prüfen sind folgende Expressbusverbindungen: Göppingen-Süßen-Donzdorf-Heidenheim, Göppingen-Adelberg-Schorndorf und Geislingen-Böhlenkirch-Bartholomä-Aalen.

Nur durch zusätzliche schnelle Buslinien kann nach unserer Auffassung der reguläre Linienverkehr so ergänzt werden, dass die **Randlage des Landkreises Göppingen** in der Region Stuttgart nicht zum großen Nachteil gerät. Dies ist für uns eine weitere Voraussetzung für die Mobilitätswende bis 2030.

### 3. On-Demand-Service

#### 3.1 Kreisgebiet

Der On-Demand-Service im ÖPNV hat den Vorteil, dass er **keinen festen Linienverlauf** aufweist, **neue Verbindungen** ermöglicht und innerhalb der Betriebszeiten **zeitlich flexibel**, mit geringem Vorlauf sowie barrierefrei von den Fahrgästen bestellt werden kann. Zum Einsatzgebiet stellt der VVS gegenüber dem Stuttgarter Fahrgastbeirat fest: „Es bietet die Möglichkeit, dass ein Fahrzeug mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand für eine große Fläche mit geringer Besiedlungsdichte eine Art „permanente ÖPNV-Verfügbarkeit“ herstellt. Mit dem Bus würde das an Grenzen der Wirtschaftlichkeit stoßen, da die Nachfrage im ländlichen Raum insbesondere zu Schwachlastzeiten sehr gering ist und viele Busse ohne eine signifikante Nachfrage eingesetzt werden müssten. Das On Demand Shuttle dagegen fährt nur dann, wenn es gebraucht wird.“

In diesem Sinne ist dem Göppinger Fahrgastbeirat unverständlich, weshalb die **Vorteile** dieses Systems im Entwurf des Nahverkehrsplans 2022 **kaum genutzt** werden sollen (vgl. S. 138 ff.). Die vorgesehene Schaffung von Korridoren für den On-Demand-Service, der häufig nur eine Verbindung zur nächstgelegenen regulären Busverbindung herstellt, gewährt keinerlei räumliche und nur eine sehr eingeschränkte zeitliche Flexibilität. Damit ergeben sich **gegenüber dem bisherigen Rufbussystem lediglich geringe Fortschritte**, zu gering, um die Mobilitätswende 2030 am Rande des Ballungsraums und in den als ländlich eingestuften Gemeinden des Landkreises zu erreichen.

Für den Göppinger Fahrgastbeirat ist deshalb die räumliche Ausbreitung des On-Demand-Verkehrs, der häufig mit online koordinierten Sammeltaxis verglichen wird, als Voraussetzung zur Verdoppelung der Fahrgastzahlen unerlässlich. Wir befürworten die **schrittweise Einführung des On-Demand-Service im gesamten Mittelbereich Geislingen**, zunächst am Wochenende und an Feiertagen, später auch im Zeitraum Montag bis Freitag. Im Mittelbereich Geislingen können dann Start- und Zielpunkt online per App und telefonisch frei gewählt werden. Zentrale Prämisse ist einerseits die Erschließung von Gebieten mit geringer bis sehr geringer ÖPNV-Nachfrage, andererseits die sinnvolle Ergänzung des Regelverkehrs von Linienbussen in Bereichen mit schwächerer Taktung.

Damit diese Ergänzung nicht zu Lasten des Busverkehrs stattfindet, empfehlen wir, dass die Bestellung einer On-Demand-Verbindung nur dann möglich ist, wenn **in den nächsten 30 bis 40 Minuten keine fahrplanmäßige Alternative** vorliegt. Bei der digitalen Routenplanung für den On-Demand-Kunden ist zudem zu berechnen, ob der Transport zum nächsten Verkehrsknotenpunkt (in der Regel Geislingen Bahnhof/ ZOB) zur Weiterfahrt in Bus oder Bahn zumutbar ist.

Perspektivisch ist unter den entsprechenden Regelungen die **Ausdehnung des ergänzenden On-Demand-Systems auf den gesamten Landkreis Göppingen** eine vielversprechende Option. Für den Übergangszeitraum empfehlen wir im Mittelbereich Göppingen in Gebieten, für die der Entwurf des Nahverkehrsplans einen On-Demand-Korridor vorsieht, den zeitlich flexiblen Transport mindestens zum Verkehrsknotenpunkt Göppingen (Bahnhof/ ZOB).

Mit einem umfassenden On-Demand-Service erhalte der Landkreis Göppingen ein **belastbares Konzept für Alltag und Freizeit jenseits des Individualverkehrs**. Demnach könnten die „noch größeren Marktchancen“, die der Freizeitverkehr laut NVP-Entwurf (S. 48) bietet, vor allem bei Tagestouristen aus dem Großraum Stuttgart genutzt werden. Zu nennen sind hier der Wandertourismus und der Besuch der Stauferstätten. Letzteres legt ein kreisübergreifendes Vorgehen mit „Ostalbmobil“ nahe.

Aus technischer Sicht muss überdies festgelegt werden, ob sich der On-Demand-Verkehr an den gegebenen Haltestellen orientiert, durch virtuelle Haltepunkte ergänzt wird oder jede Adresse bei der Bestellung möglich sein soll. Der Fahrgastbeirat spricht sich u. a. aus Sicherheitsgründen in Form eines Mindestmaßes für die **umfassende Ergänzung virtueller Haltepunkte** aus. Allen Bevölkerungsgruppen wird es somit möglich, auch in den Abendstunden mit dem ÖPNV unterwegs zu sein.

### 3.2 Erreichbarkeit der Klinik am Eichert

Durch die Zentralisierung der Gesundheitsversorgung im Landkreis Göppingen an der Klinik am Eichert muss nach Auffassung des Göppinger Fahrgastbeirats so schnell als möglich der **Betrieb des Klinik-Shuttles** aufgenommen werden. Dieses On-Demand-Angebot mit Kleinbussen bzw. Taxen ist für uns ein fester Bestandteil der elementaren Grundversorgung im Landkreis Göppingen. Für den Zeitraum bis zur Einführung des Shuttles muss für Mitarbeiter, Besucher und ambulante Patienten insbesondere aus dem Mittelbereich Geislingen eine **tragfähige Übergangslösung** gefunden werden.

Der Viertelstundentakt der Linie 902 (Vgl. NVP-Entwurf S. 134) ist nur in eingeschränkter Weise zielführend. Für den Fahrgastbeirat besteht in der Erreichbarkeit der Klinik am Eichert der aktuell **dringendste Handlungsbedarf im Binnenverkehr des ÖPNV** (vgl. auch 2.2).

#### 4. Barrierefreiheit

Für den Göppinger Fahrgastbeirat ist die Inklusion ein entscheidender Faktor im ÖPNV. In diesem Sinne ist die Barrierefreiheit keine Ergänzung des Nahverkehrs, sondern dessen unabdingbare Voraussetzung. Die zahlreichen Probleme mit Aufzügen an Bahnhöfen unseres Landkreises und der Umgang mit diesen im Rahmen der Fahrgastinformationssysteme lassen uns zu dem Schluss kommen, dass der Nahverkehrsplan **zu jedem Aufzug Zuständigkeiten und Meldewege** und im Falle der Störung die **tatsächlich zu erwartenden Beeinträchtigungen** festhalten muss. Hierzu sollten die verantwortlichen Stellen mit Dienstzeiten und Bereitschaftsplänen konkret benannt werden. Darüber hinaus ist zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, die Reparaturzeiten von defekten Aufzügen wesentlich zu verkürzen (z. B. über entsprechend verbesserte Wartungsverträge).

Die Barrierefreiheit im Busverkehr (vgl. NVP-Entwurf S. 51 ff.) muss nach unserer Auffassung ergänzt werden durch **Bestimmungen für die Fahrzeuginnenräume**. Hier ist keine Mindeststellfläche für Rollstühle, Kinderwagen, Reisekoffer und Fahrräder in Bussen unterschiedlicher Länge definiert. Die Mindeststellfläche sollte die Manövrierfähigkeit von Rollstühlen mit Zuggeräten berücksichtigen. Auch Midi- und Kleinbusse müssen diese Kriterien erfüllen (vgl. NVP-Entwurf S. 64).

Eine weitere Ergänzung bezieht sich auf die optischen Anzeigen der Fahrgastinformationssysteme an Haltestellen und Stationen. Diese sind für **Menschen mit eingeschränkter Sehfähigkeit** aufgrund der Entfernung, der Schriftgröße und/ oder des mangelnden Kontrasts teilweise kaum zu erfassen. An den Haltestellen sind die Abfahrpläne und sonstigen Informationen häufig zu hoch angebracht und deshalb für Kinder, kleinwüchsige Menschen und Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer nicht abzulesen. Neben der Verbesserung der optischen Anzeige empfehlen wir die Möglichkeiten akustischer Ansagen in den Nahverkehrsplan aufzunehmen.

In den Bussen ist die **Funktionstüchtigkeit der optischen und akustischen Haltestelleninformation** sicherzustellen. Auch im On-Demand-Verkehr müssen die Kriterien der Barrierefreiheit umgesetzt werden.

##### 4.1 Tabellarische Auflistung der Bushaltestellen zum Stand der Barrierefreiheit (Anlage 4.1 a)

Die Anlage 4.1 a im Entwurf des Nahverkehrsplans ist nicht aktuell. Bei einigen Haltestellen, deren Baulastträger nicht die Kommunen oder der Landkreis sind, ist der Hinweis enthalten, dass der **barrierefreie Umbau zum 01.01.2022** erfolgen soll, was bisher nicht geschehen ist (Beispiel Geislingen-Weiler, Haltestelle Helfenstein oder Geislingen-Eybach, Haltestelle Roggenmühle).

Die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV sollte bis 01.01.2022 erfolgt sein. Soweit die gesetzliche Vorgabe. **Es kann nicht akzeptiert werden, dass sich der Umbau zum Teil mehr als 6 Jahre verzögert.**

Grundsätzlich wirken die Formulierungen im NVP-Entwurf hinsichtlich der Barrierefreiheit nicht sehr verbindlich. Sehr oft werden einschränkende Begriffe wie „soweit möglich“, „nach Möglichkeit“ usw. angehängt. Damit werden Gestaltungsspielräume hinsichtlich der Dringlichkeit von Maßnahmen geschaffen, die dem **Ziel der Inklusion im ÖPNV nicht zuträglich** sind!

## 5. Online-Information und Kundenbetreuung im ÖPNV

Aufgrund der großen Komplexität des VVS-Informations- und Tarifsystems befürwortet der Fahrgastbeirat die **zusätzliche Bündelung von Informationen für den Landkreis Göppingen** auf der Homepage des Stuttgarter Verkehrsverbunds. Dies trägt auch dem hohen Anteil des Binnenverkehrs Rechnung (vgl. NVP-Entwurf S. 42 f.). Insbesondere „Einsteiger“ haben enorme Probleme, geeignete Auskünfte für den Nahraum zu erhalten. Der Zugang zu diesbezüglichen Informationen des ÖPNV stellt eine große Barriere dar.

Die Göppinger Online-Informationen sollten u. a. grundlegende Kenntnisse vermitteln, aktuelle Meldungen zu Störungen und Fahrplanänderungen bereitstellen sowie auf die Stadttarife verweisen. Darüber hinaus benötigen wir **Schemapläne** für die Linienführungen in den Kernstädten von Göppingen und Geislingen.

Für das VVS-Kundenzentrum im Göppinger Bahnhof wären zweifellos **umfangreichere Öffnungszeiten** wünschenswert. Die Schließung des Schalters in der Mobilitätszentrale zur Mittagszeit und das frühe Ende der Wochenöffnung bereits freitags um 13.15 Uhr widerspricht dem angestrebten Ziel der Stärkung des ÖPNV im Landkreis Göppingen, vor allem im Freizeit- und touristischen Verkehr.

Die elektronische Fahrplanauskunft auf der Website und in der App ist teilweise sehr unbefriedigend. Teilweise kommen **sehr abenteuerliche Verbindungen** mit vielen Umstiegen zustande. Einstellungen in der elektronischen Auskunft, die Verbindungen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen optimieren sollen, müssen dringend verbessert werden. Es ist sicher in Ordnung, wenn Verbindungen auch mit Zu- und Ausstiegen an nicht barrierefreien Haltestellen angezeigt werden. In diesen Fällen ist aber dringend ein entsprechender Hinweis erforderlich! Siehe hierzu Beispiele im Anhang.

## 6. Sicherheit und Hygiene

Der Fahrgastbeirat bekommt immer wieder die Rückmeldung, dass insbesondere Frauen in den Abendstunden den Göppinger ZOB und das Bahnhofsgebiet meiden, weil sie Angst vor Belästigungen haben. Da einige ÖPNV-Verbindungen die Göppinger Innenstadt nur am ZOB bedienen, meiden sie damit auch den Bus- und Bahnverkehr. U. a. aus diesem Grund sehen wir es als gerechtfertigt an, unter Einbeziehung der Gleichstellungsbeauftragten des Landkreises **für die großen ÖPNV-Verkehrsknotenpunkte Sicherheitsstandards** in den Nahverkehrsplan aufzunehmen. Des Weiteren empfehlen wir im Linienverlauf die **Einführung des Halts auf Zuruf** in den Abend- und Nachtstunden zu prüfen.

Außerdem ist es geboten, dass die DB Station & Service AG eine Dokumentation erbringt zu ihren **Sicherheitsbemühungen in allen Bahnhofsbereichen** im Landkreis Göppingen, sei es über eigenes Sicherheitspersonal oder die Bundespolizei. Eine entsprechende Maßgabe sollte im Nahverkehrsplan festgehalten werden.

Weitere Mindeststandards sind auch für die **Hygiene** zu definieren. Dies betrifft die Reinhaltung von Stationen und Haltestellen sowie die Festlegung von Ort, Art und Umfang der Toilettenanlagen an Verkehrsknotenpunkten bestimmter Größe sowie deren Wartung und Reinigung. Toilettenanlagen für Bahn-Fahrgäste in Tiefgaragen (Beispiel Göppingen) sollten aus den oben erwähnten Sicherheitsgründen vermieden werden. Außerdem muss die Hinweisbeschilderung für Toiletten vereinheitlicht und deutlich sichtbar sein.

## 7. Politische Partizipation der Bürgerinnen und Bürger

Bei der künftigen politischen Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger, beispielsweise bei der Information zu künftigen Ausschreibungen, empfiehlt der Göppinger Fahrgastbeirat eine **einfachere Darstellung der geplanten Leistungen**. Dazu gehören leichter verständliche Erklärungen und die Angabe des Taktes nach Minuten. Es ist wesentlich eingängiger für Linien einen viertelstündlichen, halbstündlichen, 20-Minuten- oder Stundentakt anzugeben für Mo-Fr, Sa, So und die Wochenendnächte als relativ abstrakte Zahlenwerte (vgl. S. NVP-Entwurf S. 132 ff.). Außerdem sollte verzeichnet sein, in welchen Zeiträumen die jeweiligen Takte gelten, sowie Betriebsbeginn und Betriebsende.

## 8. Stadtverkehr Geislingen

Die Verbindung ab Geislingen Weingärten/ Tegelberg ist sehr unattraktiv. Das zeigen auch die Fahrgastzahlen. Zur Erhöhung der Attraktivität würde sich beispielsweise ein **Fahrtrichtungswechsel nach jedem Durchlauf der Stadtbuslinien 962/ 963** anbieten, wodurch sich Vor- und Nachteile bezüglich der Fahrtzeiten zu den gewünschten Fahrtzielen ausgleichen würden.

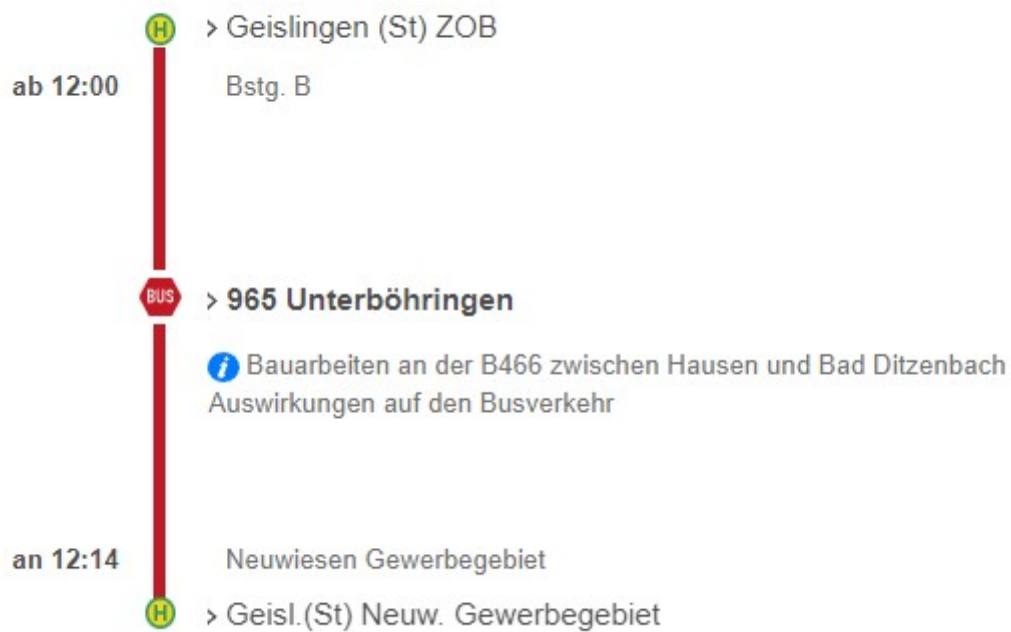
Durch die Änderung der Linienführung mit dem Fahrplanwechsel Dezember 2022 verschlechtert sich die Attraktivität am Beispiel der Verbindung Tegelberg-Neuwiesen massiv (siehe Beispiele im Anhang).

## ANHANG

Die Änderung der Stadtbuslinien 962/ 963 unter Wegfall der Haltestelle Neuwiesen Gewerbegebiet führt zu folgender Verschlechterung am Beispiel Weingärten/ Tegelberg-Neuwiesen Gewerbegebiet:



Wartezeit 34 Minuten





Die elektronische Fahrplanauskunft des VVS bietet unter der angepassten Einstellung

- Steigungen vermeiden
- Barrierefreie Zu-, Aus- und Umstiegshaltestellen nutzen
- Aufzüge, Rolltreppen, Rampen und ebenerdige Umstiege anzeigen

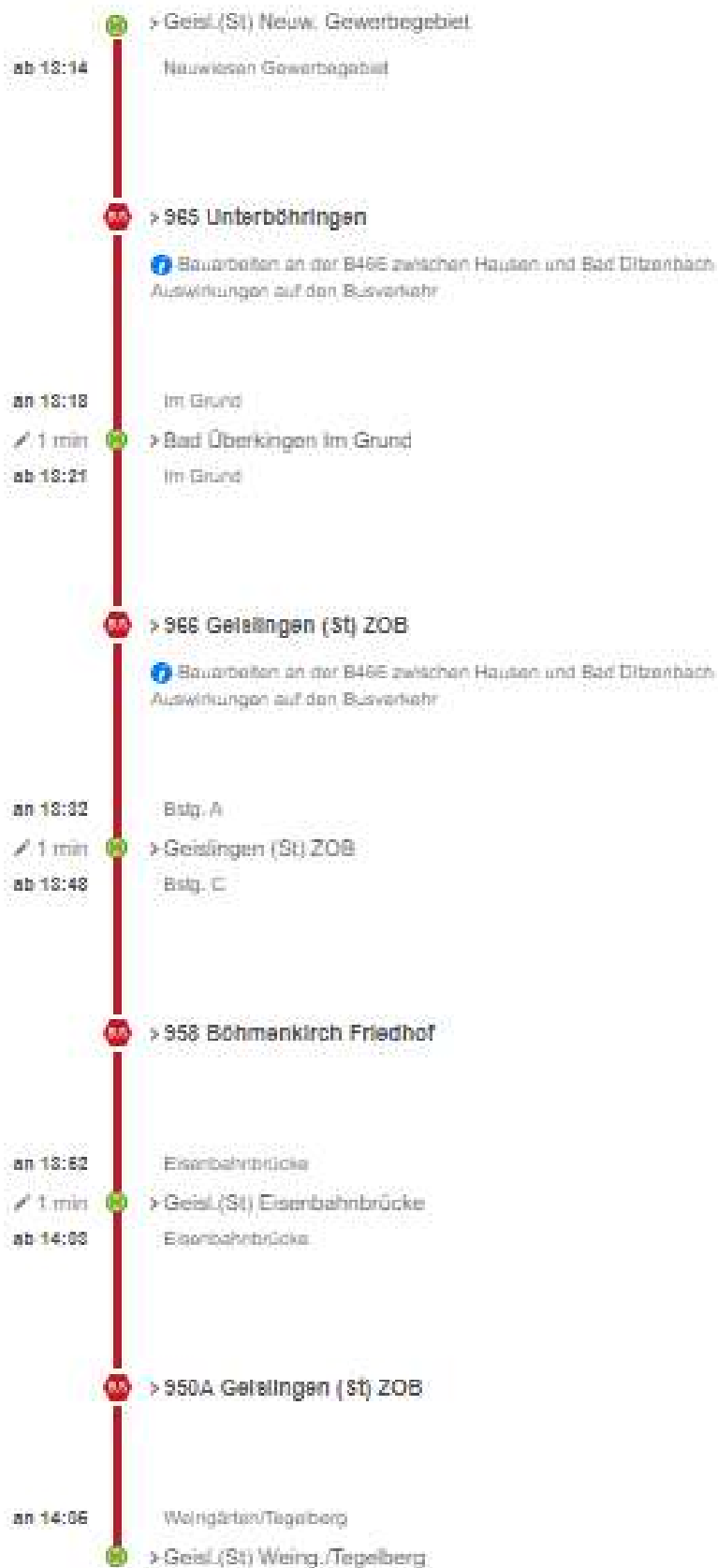
folgende Verbindung an:



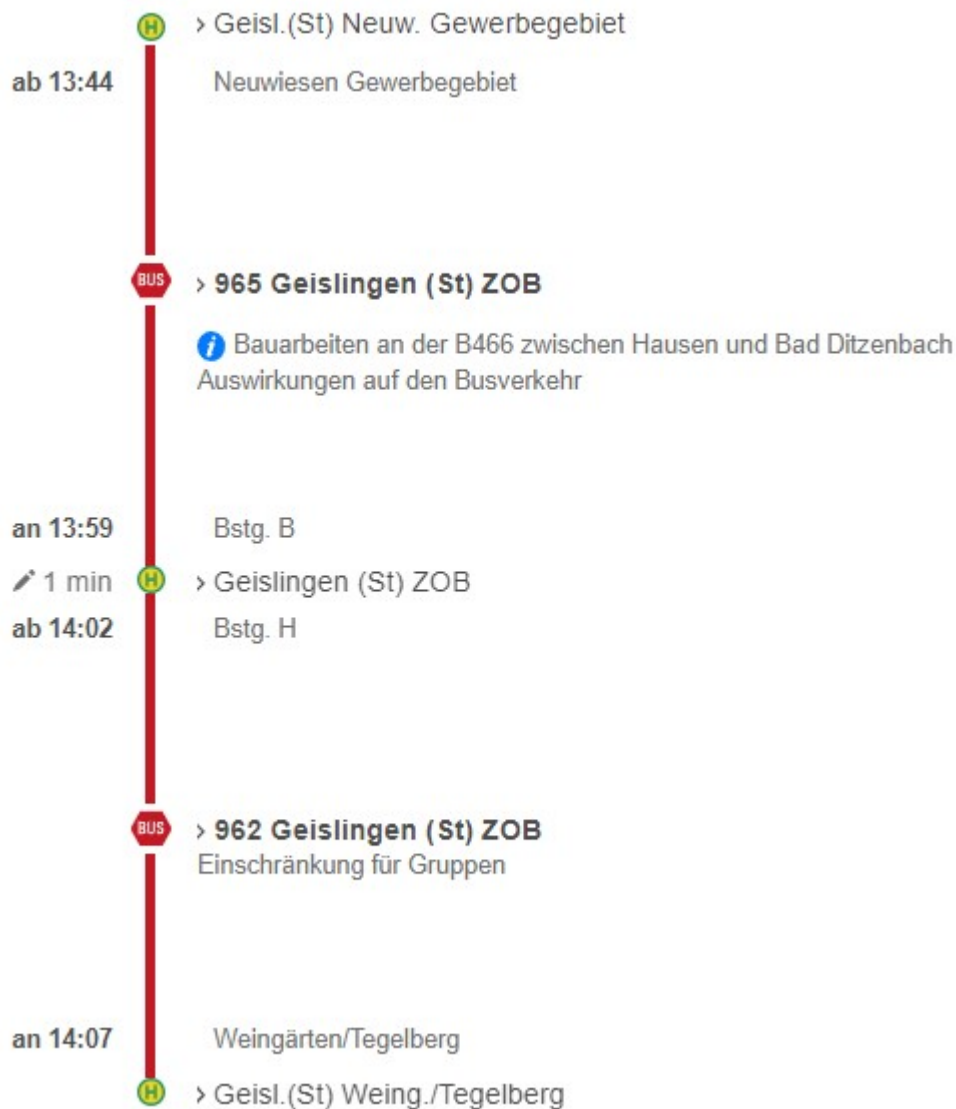
Wartezeit an der Umstiegshaltestelle Pauluskirche 40 Minuten!

Weiteres Problem: Trotz der Einstellungen bezüglich der Barrierefreiheit werden nicht barrierefreie Haltestellen angeboten, ohne dass ein Hinweis erfolgt. Zudem ist der Wechsel der Straßenseite erforderlich.

Für die Rückfahrt um 13:14 Uhr wird sogar folgende abenteuerliche Verbindung mit 3-maligem Umstieg angeboten:



Bessere Alternative mit fast gleicher Ankunftszeit:



Fazit: Der Wegfall des Haltepunkts Neuwiesen/ Gewerbegebiet führt zu einer massiven Verschlechterung für Fahrgäste aus dem Bereich Tegelberg.

Die elektronische Fahrplanauskunft muss dahingehend überarbeitet, dass bei den obengenannten Einstellungen Zu- bzw. Ausstiege an nicht barrierefreien Haltestellen mit einem Hinweis versehen werden.