



OSTALBKREIS

**NAHVERKEHRSPLAN**  
FÜR DEN OSTALBKREIS  
TEILFORTSCHREIBUNG 2021

Anlagenband

Ostalbkreis  
Geschäftsbereich Nachhaltige Mobilität

Bearbeitung:

Simone Reichersdörfer  
Margot Kurz  
Ingo-Benedikt Gehlhaus

Mit Unterstützung von  
Pascal Sommer  
Dr. Felix Berschin  
NahverkehrsBeratung Südwest, Heidelberg

**NahverkehrsBeratung Südwest**



## Inhaltsverzeichnis

Anlage 1: Synopse	1
Stellungnahmen der Städte und Gemeinden	1
Stellungnahmen der Verkehrsunternehmen	46
Stellungnahmen der Nachbaraufgabenträger	55
Stellungnahmen der sonstigen Beteiligten	57
Anlage 2: eingegangene Stellungnahmen nach dem 14.03.2022	88



## Anlage 1: Synopse

Alle Stellungnahmen, die im Rahmen der Beteiligung nach § 8 Abs. 3 PBefG im Zeitraum bis 14.03.2022 eingegangen sind, werden hier dargestellt.

Später eingegangene Stellungnahmen konnten aufgrund der Vorlaufzeit zu den relevanten Gremienterminen nicht mehr berücksichtigt werden. Diese werden hier in Anlage 2 gesondert dargestellt und im Rahmen der Umsetzungsplanung bewertet.

### Stellungnahmen der Städte und Gemeinden

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
384	Stadt Aalen	1. Zentrale Punkte der Stadt Aalen Im vorliegenden Entwurf zur Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans für den Ostalbkreis mit dem Stand vom 27.10.2021 werden die Stadtverkehre nicht anhand der Stadtgrenzen, sondern anhand von verdichteten Bereichen definiert. Bei dieser Definition sind die Aalener Ortsteile Waldhausen, Ebnat, Fachsenfeld und Dewangen außerhalb des definierten Verdichtungsraumes der Stadt Aalen gefallen und sollen somit den Standards des Regionalverkehrs zugeordnet werden. Dies gilt damit auch für die Ziegelstraße, an welcher das Wohngebiet „Wohnen am Tannenwäldle“ gebaut wird. Weitere Teilorte – Röthardt, Himmlingsweiler und Oberrombach – sowie die touristischen Ziele Tiefer Stollen und Thermalbad sollen nach dem Entwurf des Nahverkehrsplans nur noch On-Demand angebunden werden.		X	Kenntnisnahme. Der Bereich Ziegelstraße wird dem Stadtverkehr zugeordnet.
385	Stadt Aalen	1.1. Netzstruktur und Bedienungskategorien: Stadtverkehre: Achsen – Waldhausen & Aalen – Ebnat (§. 13ff. & Anlage 4: Vergleich Bestand-Planung Aalen, Stand 09.11.2021) Für die beiden Ortsteile Waldhausen und Ebnat bedeutet die Einführung eines durchgehenden Halbstundentaktes von Montag bis Freitag sowie der durchgehende Stundentakt samstags und sonn- wie feiertags eine deutliche und von der Stadt Aalen stark befürwortete Verbesserung des Angebots.		X	Kenntnisnahme

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			not-wendig	nicht not-wendig	
386	Stadt Aalen	<p>1.2. Netzstruktur und Bedienungskategorien Stadtverkehre: Achsen Aalen – Dewangen &amp; Aalen – Fachsenfeld (S. 13 ff. &amp; Anlage 4: Vergleich Bestand-Planung Aalen, Stand 09.11.2021)</p> <p>Während die Aalener Ortsteile Waldhausen und Ebnat durch die Einführung eines verlässlichen Taktverkehrs in der Einstufung des Korridors „Regionalverkehr Kategorie I“ eine deutliche Angebotsverbesserung erfahren, ist das Gegenteil für die Ortsteile Dewangen und Fachsenfeld der Fall. Beide Teilorte sind im NVP sowohl dem Stadtverkehr Kategorie II (Halbstundentakt) als auch dem Regionalverkehr Kategorie I (Halbstundentakt) zugeordnet. Die Stadt Aalen weist hiermit auf diese Dopplung hin. Der Unterschied der beiden Korridore wird insbesondere bei den Bedienungsstandards an Samstagen deutlich: Während die Achsen, die dem Stadtverkehr Kategorie II zugeordnet werden, mit einem durchgehenden Halbstundentakt an Samstagen geplant werden, wird bei der Zuordnung im Regionalverkehr Kategorie I nur mit einem Stundentakt geplant. Mit einer Bevölkerung von gut &gt; 3.000 Einwohner:innen sowie ihrer geographisch deutlich näheren Lage als die beiden anderen dem Regionalverkehr zugeordneten Ortsteile Waldhausen und Ebnat (Dewangen: ~6 km von Aalen; Fachsenfeld: ~5 km von Aalen; Ebnat: ~ 9 km von Aalen, Waldhausen: ~ 11 km von Aalen) ist eine Zuordnung zum Regionalverkehr nicht geboten. Samstage sind für viele Arbeitnehmer:innen Arbeitstage, nicht freie Tag. Zudem findet samstags der Aalener Wochenmarkt in der Innenstadt statt. Zu diesem müssen auch die Bewohner:innen von Dewangen und Fachsenfeld mit dem Bus kommen können. Eine Einordnung als Regionalverkehr verkennt die Relevanz eines guten Angebots an allen Werktagen, welches für eine Verlagerung des Modal Splits vom MIV auf den ÖPNV unumgänglich ist.</p> <p><b>Fazit: Die Stadt Aalen fordert eine Einordnung der Verbindungen Aalen – Dewangen und Aalen – Fachsenfeld in den Stadtverkehr Kategorie I.</b></p> <p>Dies gilt insbesondere, da die beiden Ortsteile stark miteinander vernetzt sind und somit nicht nur gemeinsam betrachtet werden müssen sondern auch zwischen den Ortsteilen eine entsprechende Bedienung sicherzustellen ist. Bei einer gemeinsamen Betrachtung wird auch der Wirtschaftlichkeitsfaktor von &gt; 5000 Einwohner:innen für den Stadtverkehr Kategorie I erreicht.</p>		X	<p>Für eine Einordnung in die Kategorie Stadtverkehr I reichen per Definition die Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner pro Umlauf nicht aus.</p> <p>Diese wurden aus Gründen der Wirtschaftlichkeit als wichtige Stellgröße entwickelt.</p> <p>Zusätzlich einzusetzende Busse erhöhen die Kosten.</p>

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
387	Stadt Aalen	<p>1.3. Netzstruktur und Bedienungskategorien Stadtverkehr: Achse Aalen – Unterrombach (S. 15 ff. &amp; Anlage: Vergleich Bestand-Planung)</p> <p>Die Anlage „Vergleich Bestand- Planung“ sieht für einige Aalener Teilorte deutliche Verringerungen in der Bedienungshäufigkeit vor, die aufgrund der im NVP definierten Bedienungshäufigkeiten zustande kommen. So wird auch für Achsen des Stadtverkehrs Kategorie I (Viertelstundentakt) samstags nur ein Halbstundentakt vorgesehen. Dieses vergleichsweise geringe Angebot hat starke negative Auswirkungen auf die Achse Aalen-Unterrombach im Vergleich zum derzeitigen ÖPNV-Angebot. Während hier derzeit samstags ein de facto 20 Minuten Angebot herrscht, würde dies nach der Kategorie des NVPs auf ein 30 Minuten Angebot verringert werden. Eine solche Verringerung ist nicht tragbar. Dies gilt insbesondere auch im Hinblick auf die recht kurze Strecke von Unterrombach in die Innenstadt, die bei einer Verringerung des Angebots vermehrt mit dem Auto zurückgelegt würde. Ziel muss jedoch sein, den ÖPNV im Vergleich zum MIV zu stärken und das Angebot deutlich attraktiver auszugestalten als es bisher ist, um den Modal Split zugunsten des Umweltverbundes zu verändern.</p> <p><b>Fazit: Für die Achse Aalen – Unterrombach wird weiterhin am Samstag mindestens ein 20 Minuten Takt benötigt.</b></p> <p><b>Darum schlägt die Stadt Aalen vor, Samstage grundsätzlich, mindestens jedoch bis 16:00 Uhr (Ladenschlusszeiten) für alle Kategorien und alle Verkehrsachsen unabhängig von Stadt- und Regionalverkehr als Werktag zu definieren. Viele Beschäftigte arbeiten auch samstags. Auch dem Wochenmarkt in der Aalener Innenstadt würde damit Rechnung getragen.</b></p>		X	<p>Dies würde Mehrkosten in Höhe von ca. 500.000 € mit sich bringen.</p> <p>Aufgrund der Taktung des SPNV im 30-Minuten-Takt und der wichtigen und sinnvollen Verknüpfung der Buslinien mit diesem Takt, sollte es landkreisweit keinen 20-Minuten-Takt geben.</p>
388	Stadt Aalen	<p>1.4. Netzstruktur und Bedienungskategorien Regionalverkehr Kategorie I: Achse Aalen – Waldhausen – Ebnat, insbesondere die Ziegelstraße in Aalen (S. 15 ff.) Die beiden Aalener Ortsteile Waldhausen und Ebnat sind im Nahverkehrsplan als Regionalverkehr Kategorie I eingeordnet. Dies betrifft auch die Haltestellen in der Aalener Ziegelstraße, die in Zukunft in einem Halbstundentakt (Montag bis Freitag) und einem Stundentakt am Wochenende, während der Schwachverkehrszeit auch als On-Demand-Verkehr angebunden werden sollen. An der Ziegelstraße liegt das neue Baugebiet „Wohnen am Tannenwäldle“ mit Wohnbebauung und Supermarkt. Das Baugebiet ist als verkehrsarmes Gebiet geplant. Unter anderem wird eine neue Bushaltstelle direkt am Baugebiet realisiert, die eine komfortable Anbindung an den ÖPNV ermöglicht und so den Umstieg vom MIV auf den ÖPNV attraktiv macht. <b>Fazit: Die Stadt Aalen fordert die Ziegelstraße aus dem Korridor Regionalverkehr Kategorie I in den Korridor Stadtverkehr Kategorie I zu verlegen. Nur ein attraktives ÖPNV-Angebot in Kombination mit weiteren Angeboten aus dem Umweltverbund ermöglicht den langfristigen Verzicht auf das eigene Auto.</b></p>		X	<p>Wenn dort die entsprechenden Zahlen der Einwohnerinnen und Einwohner (3.000 EW) und damit auch ein entsprechendes Fahrgastpotenzial vorhanden ist, kann auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet werden.</p>



Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			not-wendig	nicht not-wendig	
389	Stadt Aalen	<p>1.5. Netzstruktur und Bedienungskategorien On-Demand Verkehre: Achse Aalen – Himmlingsweiler, Aalen – Röthardt &amp; Aalen – Oberrombach (S. 15 ff. &amp; Anlage: Vergleich Bestand-Planung)</p> <p>Die drei Aalener Ortsteile Röthardt, Himmlingsweiler und Oberrombach haben derzeit eine Anbindung an den Linienverkehr. Diese sind in der Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans nicht mehr vorgesehen, sondern sollen durch On-Demand-Angebote ersetzt werden. Um auch in Zukunft eine Alternative zum MIV darzustellen, darf das ÖPNV-Angebot nicht verschlechtert werden. Das Abkoppeln der drei Ortsteile vom Linienverkehr stellt aus Sicht der Stadt Aalen jedoch eine solche Verschlechterung dar.</p> <p><b>Fazit: Die Stadt Aalen fordert, dass sowohl Röthardt als auch Himmlingsweiler und Oberrombach für einen attraktiven ÖPNV weiterhin an den Linienverkehr angebunden bleiben.</b></p>		X	Für Himmlingsweiler ist eine Anbindung im Linienverkehr in Zusammenhang mit Fachsenfeld vorgesehen. Für die anderen Orte wird es zusätzlich feste Schulverkehrrfahrten geben.
390	Stadt Aalen	<p>1.6. Netzstruktur und Bedienungskategorien On-Demand-Verkehre: ÖPNV-Anbindung der Touristenattraktionen Tiefer Stollen &amp; Thermalbad</p> <p>Die beiden Touristenattraktionen Tiefer Stollen und Thermalbad sowie das neben dem Thermalbad liegende Hotel werden derzeit vom Linienverkehr angedient. In der Teilfortschreibung ist diese Linienanbindung nicht mehr vorgesehen, sondern durch einen On-Demand-Verkehr ersetzt. Das Abkoppeln der touristischen Attraktionen stellt aus Sicht der Stadt Aalen eine deutliche Verschlechterung des Status quo dar. Gerade vor dem Hintergrund der gewünschten Mobilitätswende ist eine Verschlechterung des ÖPNV-Angebots für die Stadt Aalen nicht akzeptabel.</p> <p><b>Fazit: Die Stadt Aalen fordert, dass der Tiefe Stollen sowie das Thermalbad weiterhin an den Linienverkehr angebunden bleiben. Dies sollte zumindest in einem Halbstunden-Takt der Fall sein.</b></p> <p>Für den Tiefen Stollen kann dies alternativ auch über die Einrichtung einer „Freizeitlinie“ erfolgen (siehe auch Punkt 2.2).</p>	X	X	<p>Das Thema Freizeitlinien wird in Kapitel 2.3.1 eingefügt.</p> <p>Eine Anbindung der wichtigen Freizeitziele im 60-Minuten-Takt wird als ausreichend bewertet.</p> <p>Besucherdzahlen werden abgefragt.</p>

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
391	Stadt Aalen	<p>1.7. Barrierefreier Ausbau der ÖPNV-Haltestellen (S. 3, 27 ff.)</p> <p>Ab dem 01. Januar 2022 haben die Fahrgäste einen grundsätzlichen Anspruch auf einen vollständig barrierefreien ÖPNV. Dieser muss bis dahin nicht abgeschlossen sein, jedoch muss eine „schrittweise Umsetzung der notwendigen Modernisierungs- und Investitionsmaßnahmen erfolgen. Abweichungen sind im Nahverkehrsplan zu definieren“. (vgl. Anlage 1, S. 3, 27 f.). Der barrierefreie Ausbau soll sukzessive anhand einer in der Fortschreibung festgelegten Priorisierung erfolgen. Priorität 1 haben in Aalen dabei die Haltestelle Aalen ZOB/Hauptbahnhof als ein als zentraler Verknüpfungspunkt definierter Ort (explizit benannt, S. 24) sowie diejenigen Haltestellen, die als wichtige Innenstadtaltestellen in Mittelzentren, als zentrale Haltestellen in Orten mit mehr als 3.000 Einwohnern und als Haltestellen an wichtigen Infrastruktureinrichtungen definiert werden. Außer der Haltestelle Aalen ZOB/Hauptbahnhof ist hier jedoch keine Aalener Haltestelle explizit benannt.</p> <p><b>Fazit: Die Stadt Aalen baut derzeit jährlich ca. 10 Haltestellen barrierefrei um. Die Stadt teilt die Ansicht, dass der ZOB als zentrale Haltestelle und als Verknüpfungspunkt von Bus und Bahn priorisiert barrierefrei ausgebaut werden soll. Die Planungen hierfür werden schnellstmöglich aufgenommen, voraussichtlich ab 2023. Die Finanzierung erfolgt über die Produktgruppe 5410</b></p>		X	Kenntnisnahme
392	Stadt Aalen	<p>1.8. Staffelung der Schulanfangs- und -endzeiten (S. 26 f.)Um den Schüler:innenverkehr soweit wie möglich in den Taktverkehr einzubinden sieht der vorliegende Entwurf der Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans eine Staffelung der Schulanfangs- und -endzeiten vor, unter anderem auch durch die verstärkte Einbeziehung der siebten Stunde.Die Einführung einer solchen Staffelung stellt sich für viele der allgemeinbildenden Schulen in Aalen als schwierig dar. Die Schwierigkeiten liegen insbesondere in dem von vielen Schulen umgesetzten Doppelstundenmodell sowie in der grundsätzlich erwünschten Kooperation der weiterführenden Schulen untereinander. Zusätzliche organisatorische Schwierigkeiten werden bei der Schüler:innenverpflegung, den Betreuungsangeboten vor und nach dem Unterricht sowie bei der Sportstättenbelegung gesehen. Grundsätzlich teilt die Stadt jedoch den Wunsch nach einer Entlastung der Spitzenbelastungszeiten im ÖPNV. <b>Fazit: Die Stadt Aalen weist deutlich auf die mit der Staffelung der Schulanfangs- und -endzeiten verbundenen Schwierigkeiten hin. Um das gemeinsame Ziel einer Entlastung des ÖPNV in Spitzenbelastungszeiten anzugehen, schlägt die Stadt die Einführung eines Runden Tisches vor, an welchem neben Vertreter:innen aus Stadt sowie Landkreis auch die geschäftsführenden Schulleiter:innen der allgemeinbildenden Schulen sowie der beruflichen Schulen als auch Elternvertreter:innen teilnehmen. Die Stadt verspricht sich von diesem Runden Tisch die Entwicklung von Maßnahmen, die zu einer Entzerrung der Spitzenbelastung führen und neben der Staffelung der Schulanfangs- und -endzeiten auch weitere Überlegungen (bspw. „Bike-to-School“) umfassen.</b></p>		X	Wird bei der Umsetzungsplanung im Anschluss an den NVP berücksichtigt.

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
393	Stadt Aalen	<p>1.9. Haltestelleninfrastruktur bei Durchmesserlinien (Anlage 3: Liniennetzgrafik Buslinien Raum Aalen)</p> <p>Der Entwurf der Umsetzungsplanung (Anlage 3: Liniennetzgrafik Buslinien Raum Aalen) scheint anstelle der heutigen Kreislinien im Stadtverkehr Aalen Durchmesserlinien mit festen Anfangs- und Zielhaltestellen vorzusehen. Sollte dies so sein weist die Stadt Aalen in aller Deutlichkeit auf die Notwendigkeit hin, vor Umsetzung zu prüfen, ob die notwendige Infrastruktur an den definierten Anfangs- und Zielhaltestellen gegeben ist, insbesondere eine Wendemöglichkeit für die Busse.</p> <p><b>Fazit: Einen umfassenden Umbau der anvisierten Anfangs- und Zielhaltestellen ausschließlich zur Einrichtung von Durchmesserlinien lehnt die Stadt Aalen ab. Bestehende Infrastruktur sollte stattdessen genutzt werden, auch wenn dies etwaige Abweichungen bei Durchmesserlinien bedeutet.</b></p>		X	Wird bei der Umsetzungsplanung im Anschluss an den NVP berücksichtigt. Der ITF-Plan für die Stadt Aalen ist ein schematischer Plan, der keine Aussagen zur genauen Linienführung macht.
394	Stadt Aalen	<p>2.1. Hochschule Aalen: Anbindung an den SPNV:</p> <p>Die Hochschule Aalen ist mit rund 6000 Studierenden eine der größeren Hochschulen für angewandte Wissenschaften in Baden-Württemberg. Derzeit nutzt ein Großteil der Studierenden das eigene Auto um von Wohn- zu Studienort zu kommen. Dies liegt unter anderem auch an den z.T. schlechten Verknüpfungen von Bus und Bahn sowie den Vorlesungszeiten der Studierenden, die einen Umstieg vom eigenen Auto auf den ÖPNV unattraktiv machen. So müssen Studierende, die ihren Lebensmittelpunkt auf der SPNV-Strecke Richtung Crailsheim haben, häufig mehr als 90 Minuten Wartezeit zwischen Ankunft Bus und Abfahrt Regionalbahn überbrücken. Andere Strecken wie bspw. ins Remstal sind dagegen deutlich besser angebunden. Dennoch gibt es auch hier Zeitpunkte, an denen die Studierenden eine knappe Stunde Wartezeit am Bahnhof einrechnen müssen.</p> <p><b>Fazit: Der konsequenten Vertaktung von Bus und Bahn ist daher bei der Umsetzungsplanung besondere Bedeutung zuzuweisen.</b></p>		X	Ist im NVP so vorgesehen.
395	Stadt Aalen	<p>Derzeitige Anbindung an den ÖPNV (Stadtverkehr Aalen):</p> <p>Die Hochschule Aalen verteilt sich geographisch auf die zwei Standorte Campus Burren und Campus Beethovenstraße. Mit dem Waldcampus wird derzeit ein dritter Standort gebaut. Dieser befindet sich geographisch zwischen den beiden Standorten an der Anton-Huber-Straße. Die Standorte der Hochschule sind aktuell jeweils mit einer Haltestelle an den Aalener Stadt-busverkehr angeschlossen. Hierbei ist zu betonen, dass die Anbindung an den Campus Beethovenstraße vom ZOB aus im Moment sehr gut ist und insbesondere auch die Anfangs- und Endzeiten der Vorlesungszeiten mit berücksichtigt.</p> <p><b>Fazit: Eine Verschlechterung des derzeit sehr guten ÖPNV-Angebots an den Campus Beethovenstraße durch die Anpassung an einen Viertelstundentakt darf nicht passieren. Vielmehr muss die hohe Bedienfrequenz beibehalten werden um den Bus als attraktives Verkehrsmittel zu halten.</b></p>		X	Heutiges Angebot besteht aus 4 Fahrten pro Stunde (T20 + 1 Verdichter). Ein regelmäßiger 15-Minuten-Takt wird als besser bewertet.

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
396	Stadt Aalen	Anders sieht die Bedienqualität bei der Haltestelle „Burren“ auf dem gleichnamigen Campus aus. Auch wenn morgens und nachmittags die Hauptverkehrszeiten abgedeckt sind, ist die Bedienungsfrequenz sehr selten. <b>Fazit: Eine Anpassung der Strecke ZOB – Campus Burren im Verlauf der Umsetzungsplanung ist aus Sicht der Stadt dringend anzustreben.</b>		X	Grundlage hierfür ist eine entsprechende straßenbauliche Erschließung des Bereiches, damit die Busse wirtschaftlich eingesetzt werden können.
397	Stadt Aalen	Der zukünftige Waldcampus ist derzeit zum einem über die Haltestelle „Hochschule/explorhino“ als auch über die Haltestelle „Rombacher Straße“ an den ÖPNV angeschlossen. Beide Haltestellen werden derzeit häufig und passend zu den Vorlesungszeiten angefahren, sodass die Haltestellen einen hohen Nutzwert für die Studierenden haben. <b>Fazit: Eine Verschlechterung des derzeit sehr guten ÖPNV-Angebots an den zukünftigen Waldcampus durch mögliche Taktanpassungen muss ausgeschlossen werden.</b>		X	Heutiges Angebot besteht aus 3 Fahrten pro Stunde (T20). Ein regelmäßiger 15-Minuten-Takt wird als besser bewertet. Für eine bessere Erschließung ist durch die Stadt die Einrichtung einer Gegenrichtung-Haltestelle "Rombacher Straße" zu prüfen.
398	Stadt Aalen	Zukünftige Einrichtung eines „Hochschulexpress“: Um die Studierenden dazu zu bewegen vom eigenen Auto auf den ÖPNV umzusteigen müssen Anreize geschaffen werden. Hierfür bezuschusst die Stadt Aalen bereits das Semesterticket für neu gemeldete Studierende für zwei Semester zu 100 % und für maximal weitere sechs Semester um 50 %. Um die Qualität der ÖPNV-Anbindung der Hochschule weiter zu verbessern bittet die Stadt Aalen um Prüfung und Aufnahme in den Nahverkehrsplan ein Hochschulshuttle einzurichten. Dieses Shuttle verbindet den ZOB direkt mit der Hochschule und gibt den Studierenden die Möglichkeit, direkt und ohne Zwischenhalte vom Bahnhof zur Hochschule zu kommen. Dabei werden beide Standorte angefahren sowie, perspektivisch, auch der dritte Standort „Waldcampus“. Weiterhin soll perspektivisch auch der zukünftige geplante Bahnhof Aalen-West angefahren werden (siehe 2.4). <b>Fazit: Das Hochschulshuttle stellt dann ein äußerst attraktives Angebot für die Studierenden dar, schnell und komfortabel mit Bahn und Bus zur Hochschule zu kommen und dafür das eigene Auto stehen zu lassen. Die Stadt Aalen bittet daher darum, die Einrichtung eines Hochschulshuttles in den Nahverkehrsplan aufzunehmen.</b>		X	Die Nachfrage zur Hochschule soll mit der Nachfrage der Bewohner in den betreffenden Bereichen gebündelt werden, um die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV zu verbessern.

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
399	Stadt Aalen	<p>2.2. Zukünftige Einrichtung einer Freizeitlinie Die Stadt Aalen sieht vor über eine „Freizeitlinie“ einige der wichtigsten Freizeitstätten der Stadt schnell und komfortabel mit dem Bus anzudienen und bittet um Aufnahme dieser Linie in den Nahverkehrsplan. Hierzu gehören der Kinopark, der Kulturbahnhof inklusive der Musikschule und das zukünftige Kombibad. Hintergrund ist vor allem der Wille ein ÖPNV-Angebot gerade für Kinder und Jugendliche zu schaffen, damit diese nicht auf „Elterntaxis“ angewiesen sind. Im Bereich von Kinopark und Kulturbahnhof sind Anpassungen der An- und Abfahrtszeiten an die dortigen Veranstaltungen notwendig, um Anreize zum Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV zu schaffen</p> <p><b>Fazit: Gerade auch im Hinblick auf die Schaffung einer nachhaltigen Mobilitätsüberzeugung der nachfolgenden Generationen ist eine solche Linie von großer Bedeutung. Zusätzlich kann auch der Tiefe Stollen als Touristenattraktion mit durch diese Freizeitlinie angebunden werden. Die Stadt Aalen bitte daher darum, die Einrichtung einer Freizeitlinie mit einem 15 Minuten Takt in den Nahverkehrsplan aufzunehmen.</b></p>	X	X	Das Thema Freizeitlinien wird in Kapitel 2.3.1 eingefügt. Wird in Umsetzungsplanung eingepflegt. Die tatsächlichen Nutzungszahlen sind zu berücksichtigen.
400	Stadt Aalen	<p>2.3. Einrichtung von zusätzlichen Ortsteilverkehren als Ergänzung zum Linienverkehr Einzelne Stadtbereiche haben, bspw. aufgrund von schwierigen geographischen Lagen oder sehr enger Straßenführungen, keine Möglichkeit vom Linienverkehr an den ÖPNV angebunden zu werden. Bisher sind diese Bereiche vom ÖPNV quasi abgeschnitten, da die nächste Haltestelle zu weit weg ist, um komfortabel von zu Hause erreicht werden zu können.</p> <p>Um auch diesen Bürger:innen ein attraktives Alternativangebot zum eigenen Auto machen zu können und die Mobilitätswende voran zu treiben, schlägt die Stadt Aalen die Einrichtung von zusätzlichen Ortsteilverkehren vor. Hierfür soll vom Kreis geprüft werden, in welchen Bereichen nicht nur in Aalen, sondern im gesamten Ostalbkreis Bedienungslücken aufgrund von schwieriger Infrastruktur bestehen und Pläne erstellen, dort ein zusätzliches Angebot mit Kleinbussen einzurichten. Für Aalen betrifft dies insbesondere die Bereiche um die Wehrle-shalde in Unterrombach, Teile von Wasseralfingen und Unterkochen, sowie Dewangen und Fachsenfeld als auch die Anbindung Röthardts.</p> <p><b>Fazit: Die Stadt Aalen bittet den Ostalbkreis darum zu prüfen, in welchen Bereichen der betroffenen Kommunen Bedienungslücken aufgrund von schwieriger Infrastruktur besteht dort zusätzliche Ortsteilverkehre mit Kleinbussen als Zusatzangebot für einzelne Stadtbereiche in den Nahverkehrsplan mit aufzunehmen.</b></p>		X	Es sind im NVP On-Demand-Verkehre vorgesehen. Diese können mit dem Radverkehr, mit Rollerverkehr etc. kombiniert werden. Dazu sollten die Kommunen die entsprechende Infrastruktur bereitstellen.

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
401	Stadt Aalen	<p>2.4. Anbindung des zukünftigen Bahnhofpunktes Aalen-West an den Taktverkehr</p> <p>Im Aalener Westen, parallel zur B29, ist der neue Bahnhofpunkt „Aalen-West“ vorgesehen. Der Bahnhofpunkt soll bestmöglich an die Verkehrsarten des Umweltverbundes angeknüpft werden, daher wird eine Bushaltestelle in direkter Nähe geplant. Grundsätzlich plant die Stadt den neu zu schaffenden Bahnhofpunkt Aalen-West zu einer Mobilitätsdrehscheibe auszubauen. Hier soll ein einfacher, schneller, komfortabler und natürlicher Übergang von der Schiene auf Bus und/oder andere Formen der umweltfreundlichen Mobilität ermöglicht werden. Konkret plant die Stadt die Einrichtung einer Bushaltestelle, die notwendige Infrastruktur um Fahrräder sicher abzustellen, zu laden sowie auszuleihen sowie das Vorhalten von Parkplätzen für ein möglichst elektrisch betriebenes Carsharing.</p> <p><b>Fazit: Die Stadt bittet daher, den geplanten Bahnhofpunkt Aalen-West bereits heute in die Planung des Stadtnetzes mit einzubeziehen.</b></p>	X		Kapitel 2.2. wird entsprechend ergänzt. Die Anbindung wird im Rahmen der Umsetzungsplanung mit berücksichtigt.
402	Stadt Aalen	<p>2.5. Ausweitung des Halts auf Zuruf</p> <p>Ab 21:00 Uhr wird kreisweit der „Halt auf Zuruf“ angeboten. Die Teilfortschreibung sieht die Prüfung einer Ausweitung auf 20:00 Uhr vor. Der „Halt auf Zuruf“ ermöglichte eine Erhöhung der Sicherheit der Fahrgäste gerade in den Abendstunden und kann damit die Akzeptanz sowie die Nutzung des ÖPNV-Angebots weiter steigern.</p> <p>Der „Halt auf Zuruf“ ermöglichte eine Erhöhung der Sicherheit der Fahrgäste gerade in den Abendstunden und kann damit die Akzeptanz sowie die Nutzung des ÖPNV-Angebots weiter steigern.</p> <p><b>Fazit: Die Stadt Aalen bittet, den „Halt auf Zuruf“ in den Wintermonaten (Oktober bis März) ab 15:00 Uhr anzubieten sowie für die Sommermonate (April bis September) ab 19:00 Uhr.</b></p>	X	X	Wird mit den Busunternehmen im Rahmen der Umsetzungsplanung diskutiert.
403	Stadt Aalen	<p>2.6. Kostenlose Fahrradmitnahme im Bus zwischen der Tallage und dem Härtsfeld:Derzeit ist die Mitnahme von Fahrrädern zwischen der Tallage Aalen/Unterkochen und dem Härtsfeld Montag bis Freitag ab 09:00 Uhr sowie am Wochenende und an Feiertagen ganztags möglich. Hierzu ist der Erwerb eines FahrradTicket Bus für den Betrag von 1 € pro Rad notwendig, zudem können derzeit pro Bus maximal zwei Fahrräder mitgenommen werden. Aus Sicht der Stadt Aalen ist diese Regelung vor dem Hintergrund der Mobilitätswende und einem attraktiven ÖPNV Angebot nicht mehr zeitgemäß.<b>Fazit: Die Stadt Aalen fordert die Fahrradmitnahme in den Linienbussen von Ostalb-Mobil grundsätzlich kostenlos anzubieten sowie die Kapazitätsgrenze von derzeit maximal zwei Fahrrädern pro Bus deutlich auszuweiten. Vorbild sind Kommunen, die bereits innovative Maßnahmen umgesetzt haben und damit die Anzahl der Fahrräder, die im Bus mitgenommen werden können, deutlich erhöht haben. Hingewiesen sei hier bspw. auf das Konzept „Fahrrad2Go“ des Rems-Murr-Kreises.</b></p>	X		Es wird angestrebt eine Fahrradmitnahme im Rahmen der vorhandenen Platzkapazitäten zu ermöglichen.
374	Gemeinde Abtsgmünd	Die Gemeinde Abtsgmünd stimmt der Teilfortschreibung zu. Anhand der Vergleichsliste sieht man deutlich, dass der ÖPNV in Abtsgmünd in Schwachverkehrszeiten (Ferien, Samstag, Sonntag und Feiertag) in der Fortschreibung gegenüber dem NVP 2014 deutlich gestärkt wurde. In der Normalverkehrszeit gibt es zwischen NVP 2014 und Teilfortschreibung keine Änderung.		X	Kenntnisnahme

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
375	Gemeinde Abtsgmünd	Die Linie Hüttlingen – Abtsgmünd war 2014 noch in Kategorie I gewesen, in der Teilfortschreibung in Kategorie II. Hintergrund ist lt. Ihrer Aussage, dass in der Fortschreibung eine weitergehende Zuordnung der Achsen zu den Kategorien vorgenommen wurde. Dies beinhaltet auch eine Ausrichtung der Achsen entsprechend der Einwohnerzahlen (und damit verbunden der vorhandenen Nachfragepotentiale) sowie eine stärkere Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit. Dennoch bleibt es in der Summe beider Achsen (Aalen / Hüttlingen – Abtsgmünd – Adelmansfelden – Ellwangen sowie Aalen – Dewangen – Abtsgmünd) bei zwei Fahrmöglichkeiten pro Stunde.		X	Das ist richtig.
376	Gemeinde Abtsgmünd	Der Einsatz flexibler Bedienungsformen (On-Demand-System) entsprechend dem Modell des StadtLandBus-Systems soll auf die Raumschaft Abtsgmünd ausgeweitet werden.		X	Das ist richtig.
377	Gemeinde Abtsgmünd	Auf die Bedeutung von Abtsgmünd als überörtlicher Schulträger weisen wir nochmals ausdrücklich hin. Rund 65 % der Schüler kommen aus umliegenden Kommunen (rund 630 Schüler). Von den Schülern der Gesamtgemeinde Abtsgmünd kommen 18 % aus den Teilorten und sind ebenso Fahrschüler (rund 180 Schüler). Mit Schulstart des Sankt-Jakobus-Gymnasiums 2010 wurden bereits gestaffelte Schulanfangszeiten zur Entzerrung mit der benachbarten Friedrich-von-Keller-Schule umgesetzt.		X	Kenntnisnahme
378	Gemeinde Abtsgmünd	Die Gemeinde unterstützt die Barrierefreiheit im ÖPNV im Rahmen ihrer Zuständigkeit. Ein einheitliches Erscheinungsbild der Haltestellen sowie der Fahrgastinformationen und eine weitere Digitalisierung werden ausdrücklich befürwortet.		X	Kenntnisnahme
379	Gemeinde Abtsgmünd	Nach Eingang der Stellungnahmen wird die Teilfortschreibung des Nahverkehrsplanes im Kreistag beschlossen. Für die Umsetzung der formulierten Standards wurde das Kreisgebiet in Teilräume unterteilt. In der Umsetzungsphase wünschen wir eine intensive Information, damit wir die örtlichen Belange der Gemeinde Abtsgmünd entsprechend einbringen können.		X	Für die Umsetzungsplanung ist die Einbeziehung der Kommunen und weiterer Beteiligter vorgesehen.
71	Gemeinde Adelmansfelden	Der Gemeinderat hat die entsprechend der Teilfortschreibung vorgesehene Einführung des Studentaktes auf der ÖPNV-Linie Richtung Abtsgmünd bzw. Ellwangen einhellig begrüßt. Allerdings wird davon ausgegangen, dass die Kosten für die Einführung dieses Studentaktes vom Land bzw. dem Ostalbkreis in voller Höhe getragen werden.		X	Der Nahverkehr ist in der alleinigen Zuständigkeit des Landkreises, so dass das hier dargestellte Angebot auch vom Landkreis entsprechend finanziert werden soll, sofern die wirtschaftlichen Randbedingungen wie z. B. Schulzeitenstaffelung oder Mindestgeschwindigkeiten der Busse eingehalten werden.
72	Gemeinde Adelmansfelden	Der Gemeinderat geht zudem davon aus, dass die Bedienung der Teilorte Bühler, Stöcken und Haid sowie der Wohnplätze Vorderwald und Mittelwald im Rahmen des Schülerverkehrs in der seitherigen Größenordnung aufrechterhalten wird. Dies gilt auch für den StadtLandbus, der Richtung Ellwangen in den Abendstunden bzw. an den Wochenenden zusätzliche Mobilitätsangebote schafft.		X	Der Schulverkehr wird im benötigten Umfang erhalten bleiben. Der StadtLandBus ist ein wichtiges Instrument, die Räume und Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage zu bedienen.

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
306	Gemeinde Bartholomä	Die Gemeinde Bartholomä begrüßt im Grundsatz diese Teilfortschreibung, greift diese doch die Mobilitätsstrategie des Landes Baden-Württemberg auf. Bei einer Umsetzung der Mobilitätsstrategie jedenfalls erhofft sich die Gemeinde Bartholomä eine Verbesserung im derzeit bestehenden ÖPNV-Angebot, das sich momentan unzureichend für Bartholomä darstellt.		X	Kenntnisnahme
307	Gemeinde Bartholomä	Insofern verweist die Gemeinde Bartholomä auf ihre Stellungnahme aus dem Jahr 2014 bei der damaligen Aufstellung bzw. Fortschreibung des Nahverkehrsplans (vgl. Anlage zur Stellungnahme). Damals wurden von der Gemeinde bereits sehr wichtige Punkte zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots vorgetragen. Diese wurden jedoch weder im Nahverkehrsplan berücksichtigt, noch sind sie in der jetzigen (Teil-) Fortschreibung enthalten.		X	Kenntnisnahme
308	Gemeinde Bartholomä	Hierzu verweise ich vor allem auf die Punkte des unzureichenden Busverkehrs zwischen beispielsweise Lauterburg – Bartholomä – Heubach (Linie 293) um 13.08 Uhr, wobei festzustellen ist, dass keine der Bartholomäer Haltestellen angefahren wird. Zudem mangelt es weiterhin an einer zuverlässigen und konstanten Busverbindung mit Heidenheim. Hierzu hat die Gemeinde bereits in der Stellungnahme 2014 auf eine dringende Tarifkooperation mit dem Heidenheimer Tarifverbund hingewiesen. Für beide Landkreise ist eine Kooperation von Vorteil und muss sich in der Zielvorgabe des Nahverkehrsplan wiederfinden. Ich bitte Sie, diese Punkte nun bei der Teilfortschreibung nochmals intensiv zu prüfen.	X	X	Für Lauterburg - Bartholomä - Heubach ist eine regelmäßiger Stundentakt vorgesehen. HDH: Integration in On-Demand denkbar. Wird bei Umsetzungsplanung berücksichtigt.
309	Gemeinde Bartholomä - Anregung eines Bürgers	Dazu gehören aus meiner persönlichen Sicht folgende Punkte: - Beförderung zwischen Bartholomä und Heidenheim, mehrmals am Tag, auch in den Schulferien - Bessere zeitliche Anbindung an Heubach, sodass die Wartezeiten beim Umsteigen von/nach GD geringer sind - Anpassung an Schulzeiten (in meinem Fall: Schulzentrum Strümpfelbach) - Busverkehr am Wochenende, zumindest nach/von GD, AA und HDH		X	Anbindung nach GD soll entsprechend gestaltet werden, Richtung AA/HDH offen.
38	Gemeinde Böbingen	Von Seiten der Gemeinde Böbingen ist keine offizielle Stellungnahme notwendig.		X	Kenntnisnahme
414	Stadt Bopfingen	Insbesondere befürwortet die Stadt Bopfingen die definierte Zielsetzung des Ostalbkreises, die Fortschreibung als Bekenntnis zur Aufwertung des ländlichen Raumes mit einer verbesserten Erreichbarkeit zu verstehen. Aus Sicht der Stadt Bopfingen wird der vorliegende Entwurf dieser Zielsetzung insbesondere im Bereich des östlichen Landkreises nur bedingt gerecht. Vor diesem Hintergrund nehmen wir wie folgt Stellung:		X	Kenntnisnahme
415	Stadt Bopfingen	1. Wesentliche Verbesserungen sind vor allem im Bereich der Stadtverkehre Aalen und Schwäbisch Gmünd festzustellen, wo das Angebot qualitativ und quantitativ zum Teil deutlich in die Umlandgemeinden hinein ausgeweitet wird. Insbesondere im östlichen Teil des Landkreises dominieren On-Demand-Verkehre, deren Qualität nach Ansicht der Stadt Bopfingen bisher nicht hinreichend definiert ist, um das geplante Angebot für die Fläche abschließend bewerten zu können.		X	Ergibt sich durch geringe Bevölkerungsdichte. Planungen zu On-Demand-Angeboten sehen signifikante Aufwertungen vor.



Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
416	Stadt Bopfingen	2. Die Festlegung einzelner Linien erfolgt dem Eindruck nach fast ausschließlich offensichtlich nach rein wirtschaftlichen/technischen Gesichtspunkten (potentielle Fahrgastzahl, Busumlauf). Andere Gesichtspunkte wie z.B. strukturelle Fragen, Schüler-Schule-Beziehungen, Anbindung von Teilorten oder Zentralitätsfunktionen bleiben teilweise offensichtlich unberücksichtigt.		X	Wirtschaftlichkeitskriterien sind notwendig, um vergleichbare Maßstäbe für ein finanzierbares Angebot zu schaffen. Andere Aspekte bergen die Gefahr, nicht objektiv und klar definiert genug zu sein.
417	Stadt Bopfingen	3. Vor dem Hintergrund der völlig unterschiedlichen Qualitäten des geplanten ÖPNV-Angebots zwischen Stadt-Umland und Ländlichem Raum ist eine mögliche Einführung einer Mobilitätsabgabe für die gesamte Bevölkerung den Bürgerinnen und Bürgern im Ländlichen Raum kaum zuzumuten, da diese auch in Zukunft auf den Individualverkehr angewiesen sein werden. Sollte diese vom Landkreis zur Finanzierung des künftigen ÖPNV-Angebots angedacht sein, müsste die Qualität des ÖPNV im Ländlichen Raum jener in den großen Mittelzentren zumindest noch deutlich angenähert werden. Von einer wie vom Land formulierten Mobilitätsgarantie ist man nach wie vor deutlich entfernt.		X	Kenntnisnahme
418	Stadt Bopfingen	4. Bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans wird großer Wert auf die Stärkung des Schienenverkehrs gelegt. Schienenparallele Verkehre sollen weitestgehend vermieden werden. Dies hat dazu geführt, dass entlang der Riesbahn ab Lauchheim zunächst keinerlei Busverkehr mehr vorgesehen war.		X	Zwischen (Aalen -) Lauchheim und Nördlingen ist im NVP ein Stundentakt (Regionalverkehr Kategorie II) vorgesehen. Parallele Busfahrten allenfalls im Schulverkehr und zur Bedienung nicht von der Bahn erschlossener Bereiche sinnvoll, da in der Regel längere Fahrzeiten. Alternierender Stundentakt (= zusammen Halbstundentakt) im Bereich Lauchheim - Nördlingen vorgesehen. Schienenparallelen Leistungen kann gemäß §13 Abs. 2 Nr. 2 b) die Genehmigung versagt werden.
419	Stadt Bopfingen	a. Die Stadt Bopfingen begrüßt Maßnahmen und die Gedanken zur Stärkung der Riesbahn.		X	Kenntnisnahme

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
420	Stadt Bopfingen	b. Ein vollständiger Verzicht auf den Busverkehr entlang der B29 zwischen Aalen und Nördlingen ist aufgrund der ungünstigen Lage einzelner Bahnhaltstellen kaum vorstellbar. Dies würde zu einer Minderung der Akzeptanz der Nutzung des ÖPNV und zu einer sich verstärkenden Nutzung des Individualverkehrs führen.		X	Zwischen (Aalen -) Lauchheim und Nördlingen ist im NVP ein Stundentakt (Regionalverkehr Kategorie II) vorgesehen. Aufgrund des bestehenden Busangebotes ist eine Verdichtung durch stündlichen Busverkehr sinnvoll. Damit ergibt sich auf der Gesamtstrecke zusammen mit dem Zug ein Halbstundentakt. Da bei Bahnhaltstellen erfahrungsgemäß von einem Einzugsradius um ca. 1000m ausgegangen wird, gelten die größten Teile der Ortschaften Aufhausen und Trochtelfingen ebenfalls als erschlossen. Dabei kommt es gerade für längere Strecken (z. B. nach AA) durch die kürzeren Fahrzeiten der Bahn zu deutlichen Vorteilen. Ein Bus bringt hier gegenüber dem MIV kaum Wettbewerbsvorteile: Reisezeiten Bopfingen - AA Hbf: Zug: 25 min MIV: 29 min Bus: 45 min
421	Stadt Bopfingen	c. Den als wichtigen Verknüpfungspunkt bezeichneten Bahnhof Bopfingen nur im Stundentakt mit der Bahn anzubinden erscheint aufgrund der im Nahverkehrsplan formulierten Wichtigkeit und der beabsichtigten Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger ungenügend.		X	Riesbahn verkehrt im Stundentakt. Zuständigkeit liegt bei Land.

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
422	Stadt Bopfingen	d. Die Riesbahn sollte ursprünglich durch die gänzliche Abschaffung der bahnparallelen Busverbindung ab Lauchheim bis Nördlingen gestärkt werden. Vor diesem Hintergrund ist nicht nachvollziehbar, dass entgegen dieser Zielsetzung zwischen Aalen und Lauchheim ein halbstündiger Busverkehr parallel zur Riesbahn eingerichtet werden soll. Der Halbstundentakt beim Bus wird sicher spürbar Fahrgastzahlen von der Riesbahn abziehen, weil mit Lauchheim und Westhausen ein großer Teil des Fahrgastpotenzials unmittelbar berührt wird. Eine Stärkung des Schienenverkehrs wird dadurch sicher nicht erreicht. Andererseits ist eine Gleichwertigkeit der Verkehre zum Unterzentrum Bopfingen und dem wichtigen Verknüpfungspunkt Bahnhof Bopfingen anzustreben, wenn man diese Funktionen ernst nimmt. Ob dies mit einer ebenfalls halbstündigen Anbindung erfolgt oder entlang der gesamten B29 dann ein Stundentakt mit dem Bus ausreicht, der auf die Riesbahn abgestimmt ist und damit ebenfalls einen Halbstundentakt darstellen würde, zu prüfen. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb das Unterzentrum Bopfingen mit einem Fahrgastpotenzial von rund 9.000 Einwohnern, das sich auf die Haltestellen entlang der B29 konzentriert, eine deutlich schlechtere Angebotsqualität erhalten soll. Die Stadt Bopfingen weist darauf hin, dass attraktive Busverbindungen immer auch Einfluss auf die Entwicklung von Schulstandorten haben. Insofern ist die gleichwertige Anbindung Bopfingens unabdingbar.		X	Der Halbstundentakt auf der Relation AA - Westhausen - Lauchheim ergibt sich durch die definierten Wirtschaftlichkeitskriterien anhand der ermittelten Bevölkerungszahlen im Rahmen der Fahrzeugumläufe. Hier wäre die Erschließung der Ortschaften (v.a. in Lauchheim) allein durch den Bahnverkehr auch mit einem Einzugsradius von 1.000 m nur unzureichend erfüllt bzw. nur mit ergänzendem Stadtverkehr möglich. Dank deutlich kürzerer Fahrzeiten der Züge sollte dabei keine wesentliche Konkurrenz zugunsten der Busse entstehen. Auf der Strecke nach Bopfingen ist mit einem Halbstundentakt (Bus + Bahn) ein vergleichbarer Angebotsstandard erfüllt.
423	Stadt Bopfingen	5. Es wird eine sinnvolle zeitliche Abstimmung/Taktung zwischen Bahnverkehr und regionalem Busverkehr eingefordert.		X	Ist im NVP in Kapitel 2.3.4 formuliert.
424	Stadt Bopfingen	6. Die Stadt Bopfingen fordert im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans die Anbindung der Industriegebiete im Stadtgebiet an den Busverkehr. Es wird darauf hingewiesen, dass sich dort die meisten Arbeitsplätze in der Region befinden und auch Auszubildende über den ÖPNV zu ihrer Ausbildungsstätte gelangen sollten.		X	Berücksichtigung bei Umsetzungsplanung
425	Stadt Bopfingen	7. Die Stadt Bopfingen fordert darüber hinaus die Aufnahme des Ipf-Expresses in den Nahverkehrsplan. Dieser sollte nach Möglichkeit mit der Bahn vertaktet werden. Es wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass der Ipf-Express den seit langer Zeit bestehenden Stadtbusverkehr in Bopfingen abgelöst hat, der damit bedarfsgerecht umgestaltet wurde. Insofern gab es schon immer einen Stadtverkehr in Bopfingen. Dies sollte auch entsprechend zur Kenntnis genommen und dargestellt werden.	X		Wird im NVP angepasst.
426	Stadt Bopfingen	8. Die Stadt Bopfingen fordert die Einrichtung eines Pendelverkehrs zwischen der Stadtmitte und dem Ipf als Besuchermagnet, insbesondere an den Wochenenden, um Beeinträchtigungen der Umwelt zu verhindern bzw. zu minimieren.	X	X	Das Thema Freizeitlinien wird in Kapitel 2.3.1 eingefügt. Dies ist nur denkbar wenn eine Integration in den ÖPNV/SPNV nach §42 PBefG umsetzbar ist

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
427	Stadt Bopfingen	9. Darüber hinaus fordert die Stadt Bopfingen eine bessere Anbindung ihrer Teilorte. Insbesondere wird eine Anbindung von Unterschneidheim her kommend über Kerkingen und Oberdorf angeregt. Möglicherweise wird daraus schlussfolgernd eine separate Linie über Kirchheim und Riesbürg benötigt. Auch wird um Prüfung möglicher Anbindungen der Ortschaften Baldern sowie Härtsfeldhausen und Dorfen gebeten. Als langfristiges Ziel sollte verfolgt werden, alle umliegenden Ortschaften im Stundentakt an die Stadt Bopfingen anzuschließen. Es wird darauf hingewiesen, dass in der Nachbarstadt Lauchheim alle Teilorte in stündlicher Taktung angebinden sind. Insofern sollte auch für das Unterzentrum Bopfingen als zentraler Verknüpfungspunkt diese Zielrichtung umgesetzt werden.		X	Stundentakt für alle Stadtteile über On-Demand gewährleistet.
428	Stadt Bopfingen	10. In engem Zusammenhang damit steht der Schülerverkehr von Unterschneidheim nach Bopfingen. Noch vor wenigen Jahren hatten Schüler aus dem östlichen Gemeindegebiet Unterschneidheims bis zu 55 Minuten Fahrzeit hinzunehmen. Warte- und Wegzeiten nicht eingerechnet. Diese Situation wurde bereinigt und deutlich verbessert. Der vorliegende Entwurf berücksichtigt diesen Sachverhalt zumindest nicht erkennbar. Die Stadt Bopfingen fordert eine entsprechende Aufnahme in die Planungen. Es ist nicht hinnehmbar, dass Schulbusverbindungen zwischen Unterschneidheim und Ellwangen mit 20 Minuten Fahrzeit realisiert werden, während das deutlich näher gelegene Schulzentrum in Bopfingen erheblich längere Anfahrtszeiten aufweist bzw. aufweisen würde. Auch hier weisen wir auf den Aspekt der Schulpolitik über den ÖPNV bzw. den Schülerverkehr hin.		X	Berücksichtigung bei Umsetzungsplanung
429	Stadt Bopfingen	11. Die Stadt Bopfingen bittet um genauere Hinweise, wie die vorgesehenen On-Demand-Verkehre in der Praxis tatsächlich ausgestaltet werden sollen. Wenn große Teile des ländlichen Bereichs nur durch diese Verkehre an den ÖPNV angeschlossen werden können, muss dieser auch mit einer entsprechenden Qualität ausgestattet werden.		X	Detaillierte Ausgestaltung hängt von Umsetzungsplanung ab. System soll sich an StadtLandBus orientieren.
18	Gemeinde Ellenberg	Die Gemeinde ist dankbar über die geplanten Verbesserungen im ÖPNV im Gemeindegebiet Ellenberg und hofft, dass diese wie geplant umgesetzt werden können.		X	Kenntnisnahme
432	Stadt Ellwangen	Die Stadt Ellwangen stimmt dem vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplanes Ostalbkreis hinsichtlich der Stadt Ellwangen betreffenden Festsetzungen generell zu.		X	Kenntnisnahme
433	Stadt Ellwangen	In Ergänzung zu dem seitherigen Angebot beantragt die Stadt eine weitere Stadtbuslinie für die Ortsteile Pfaflheim und Röhlingen. Diese Stadtbuslinie soll dann mit den bestehenden Stadtbuslinien vertaktet werden. Anfangs- und Endpunkt dieser Stadtbuslinie soll ebenfalls der Ellwanger Bahnhof sein.		X	Röhlingen und Pfaflheim sind der Kategorie Regionalverkehr II zugeordnet und erhalten damit einen Stundentakt.
434	Stadt Ellwangen	Zusätzlich erwartet die Stadt Ellwangen, dass sich die Fahrzeiten des ÖPNV-Verkehrs besser an die Anfangs- und Endzeiten der Schulen anpassen sollen.		X	Eine Abstimmung zwischen ÖPNV und Schulzeiten ist im Rahmen der Umsetzungsplanung vorgesehen. Dabei wird auch von den Schulen eine gewisse Flexibilität erwartet.
435	Stadt Ellwangen	Um zukünftig die ÖPNV-Angebote für die Nutzer attraktiver zu machen, ist es aus Sicht der Stadt Ellwangen unerlässlich, dass die verschiedenen ÖPNV-Angebote noch aktiver und vor allem auch verständlicher beworben werden.		X	vgl. Kap. 2.5.2

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
436	Stadt Ellwangen	Des Weiteren bittet die Stadt Ellwangen um Prüfung, ob das On-Demand-Angebot des Landes auch als Pilotprojekt für die Stadt Ellwangen eingeführt werden kann.		X	Kenntnisnahme; wird bei der Fortentwicklung des StadtLandBusses berücksichtigt.
92	Gemeinde Essingen	Der Gemeinderat hat den Sachverhalt in der öffentlichen Sitzung am 20.01.2022 behandelt. Die Gemeinde Essingen stimmt der Fortschreibung im Grundsatz zu, bittet aber folgende Anregungen zu überprüfen:		X	Kenntnisnahme
93	Gemeinde Essingen	1. Es wird bedauert, dass auch mit der aktuellen Fortschreibung des Nahverkehrsplans die Altkreisgrenze nach nunmehr genau 50 Jahren der Zusammenlegung der Altkreise Schwäb. Gmünd und Aalen sehr deutlich sichtbar und beim ÖPNV auch spürbar ist. So gibt es kaum eine Möglichkeit mit dem Bus von Essingen nach Mögglingen (und umgekehrt) zu fahren. Zwar ist die Verbindung zwischen Essingen und Aalen sehr gut, aber eine Verbindung von Essingen nach Schw. Gmünd mit dem Bus quasi nicht vorhanden. Es wird gefordert, zusätzliche Angebote zwischen Essingen und Mögglingen, bzw. Essingen und Schw. Gmünd in die Linienplanung strategisch aufzunehmen.		X	Bedarf AA Industriegebiet West - Essingen - Mögglingen - Heubach außerhalb der Schulen sollte bei der Umsetzungsplanung berücksichtigt werden.
94	Gemeinde Essingen	2. Generell sollte bereits mit der vorliegenden Fortschreibung des Nahverkehrsplanes auf die Verbesserungen und Änderungen durch den Ausbau der B 29 eingegangen werden.		X	Kenntnisnahme
95	Gemeinde Essingen	3. Beim SPNV ist ein Bahnhof in Essingen aufgrund der verkehrsgünstigen Lage (Verkehrskreuz B 29 / L 1165 und L 1080) zwingend zu aktivieren, insbes. da die Infrastruktur schon teilw. vorhanden ist und durch den vierspurigen Ausbau der B 29 zusätzliches Fahrgastpotential ermöglicht. Ebenso ist es von Vorteil hier eine Mobilitätsstation einzurichten (Anbindung über Busverkehr).	X		Ausbau der SPNV-Haltpunkte werden parallel gutachterlich geprüft. Kapitel 2.2. wird ergänzt.
96	Gemeinde Essingen	4. Die Anbindung von Forst an Essingen ist verbesserungswürdig, insbesondere, wenn die neu ausgebaute B 29 ab Sommer 2022 eine kreuzungsfreie Verbindung ermöglicht.		X	Kenntnisnahme
97	Gemeinde Essingen	5. Die Busverbindung von Essingen nach Lauterburg (Bartholomä) beschränkt sich fast ausschließlich auf den Schülerverkehr. Dies ist unzureichend, da insbes. auf touristische Belange (Campingplatz Hirtenteich) zu wenig eingegangen wird. Gerade in den Ferien ist dort ein erhöhter Bedarf vorhanden, während dagegen in dieser Zeit der ÖPNV wegen des weggefallenen Schülerverkehrs ausgedünnt wird.		X	Verbindung Essingen - Lauterburg - Bartholomä ist im NVP im Stundentakt vorgesehen (vgl. Kapitel 2.3.1).
98	Gemeinde Essingen	6. Laufende und bessere Werbung, um den ÖPNV zu fördern.		X	Siehe Kapitel 2.5.2 Fahrgastinformation und Marketing
99	Gemeinde Essingen	7. Der demographische Wandel betrifft den ländlichen Raum in Lauterburg und Forst mit schlechter Infrastruktur. Die Senioren sind weniger mobil, weshalb durch spezielle Busangebote für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben gesorgt werden sollte. Einkauf, Arzt- bzw. Apothekenbesuch, usw.		X	Vorgesehener landkreisweiter Stundentakt soll dies ermöglichen.
84	Stadt Heubach	Die vorgelegte Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans sieht bereits Verbesserungen des öffentlichen Nahverkehrs für die Verbindungen von und nach Heubach vor, dennoch gibt es aus unserer Sicht noch Verbesserungspotential und Anregungen für Heubach:		X	Kenntnisnahme

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
85	Stadt Heubach	1.) Wichtig ist aus unserer Sicht, dass die Verbindungen besser aufeinander abgestimmt werden. So müssen Bürger aus Heubach-Lautern, wenn sie über Heubach nach Schwäbisch Gmünd mit dem Bus fahren wollen bzw. von Schwäbisch Gmünd über Heubach nach Lautern fahren wollen, oft eine längere Wartezeit in Kauf nehmen, ehe sie umsteigen können.		X	Heubach ist als Verknüpfungspunkt mit kurzen Übergangszeiten vorgesehen.
86	Stadt Heubach	2.) Um diese Wartezeiten zu vermeiden, wäre eine Direktverbindung von Heubach-Lautern nach Schwäbisch Gmünd und umgekehrt wünschenswert.		X	Hoher Kapazitätsbedarf GD - Heubach erfordert zur Haupt- und Normalverkehrszeit oftmals Gelenkbusse, diese können in Lautern nicht wenden. Da die Heubacher Oberstadt nicht abgehängt werden soll, bräuchten Direktfahrten keine zeitlichen Vorteile gegenüber regelmäßigen Verbindungen mit kurzen Umsteigezeiten.
87	Stadt Heubach	3.) In der vorgelegten Teilfortschreibung sind keine direkten Busverbindungen von Heubach-Lautern nach Aalen enthalten. Bisher gibt es eine Buslinie von Heubach-Lautern über Mögglingen und Essingen zum ZOB bzw. zum Berufsschulzentrum in Aalen. Diese Busverbindung soll erhalten bzw. noch ausgebaut werden.		X	Linie verkehrt schienenparallel, deswegen außerhalb des Schulverkehrs Umstieg in Mögglingen nach Aalen Hbf. vorgesehen (kürzere Reisezeit als mit Direktbus). Bedarf AA Industriegebiet West - Essingen - Mögglingen - Heubach außerhalb der Schulen sollte bei der Umsetzungsplanung berücksichtigt werden.
88	Stadt Heubach	4.) Wichtig wäre eine durchgehende Linienführung unabhängig vom Schülerverkehr. Ein- und Auspendler sowie Touristen müssen sich darauf verlassen können, dass es auch zu den Ferienzeiten und außerhalb der Schulzeiten einen regelmäßigen und konstanten öffentlichen Personennahverkehr gibt, wenn man mehr Menschen für einen Umstieg auf den öffentlichen Personennahverkehr gewinnen will.		X	Durch die definierten Verkehrszeiten und Standards ist eine durchgehende Vertaktung, auch an Ferientagen, vorgesehen.
89	Stadt Heubach	5.) In diesem Zusammenhang wäre es auch wünschenswert, wenn die Verbindungen nach Schwäbisch Gmünd und Aalen auch am Wochenende und zu den Abendstunden bis mindestens 20:00 Uhr angeboten werden könnten.		X	Mobilitätsgarantie des Landes ist im NVP berücksichtigt: Vertaktung von 5 - 24 Uhr.
90	Stadt Heubach	6.) Bei der Verbindung nach Bartholomä sollte beim Wanderparkplatz „Stock“ eine Haltestelle für Touristen/Wanderer eingeplant werden.		X	In Umsetzungsplanung berücksichtigen. Haltestelle ist im Kataster vorhanden, wird aber aktuell nicht angefahren.
91	Stadt Heubach	7.) Der öffentliche Personennahverkehr ist aktuell zu teuer und durch die fehlenden Abstimmungen bei den Umstiegen – speziell von und nach Heubach-Lautern wenig attraktiv. Um mehr Menschen für den Umstieg auf den öffentlichen Personennahverkehr zu gewinnen, müssten die Preise, die Taktung und die Abstimmung bei erforderlichen Umstiegen verbessert werden.		X	Tariffpolitische Vorstellungen werden politisch definiert und sind abhängig von der Bereitschaft die nachhaltige Finanzierung durch die öffentliche Hand zu übernehmen.

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
361	Gemeinde Heuchlingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Einstufung unseres Hauptorts Heuchlingen in die Kategorie II, Regionalverkehr, und der damit verbundenen stündlichen Bedienungshäufigkeit während der Hauptverkehrszeit und Normalverkehrszeit wird zugestimmt.</li> </ul>		X	Kenntnisnahme
362	Gemeinde Heuchlingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die sich aus der Liste „Angebotsvergleich“ (Bestand/Planung) ergebenden zusätzlichen Fahrten (+2 an Wochentagen, +14/15 an Wochenenden/Feiertagen) werden begrüßt.</li> </ul>		X	Kenntnisnahme
363	Gemeinde Heuchlingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die vorhandenen Schulbusbeziehungen von Heuchlingen über Holzleuten nach Abtsgmünd werden in den letzten Jahren verstärkt angenommen und sollen bestehen bleiben bzw. gerne noch erweitert werden. Zur Nachbarstadt Aalen ist leider auch weiterhin keine relevante Linien-Busverbindung vorgesehen.</li> </ul>		X	Schulverkehr nach Abtsgmünd soll bestehen bleiben. Nach AA Studentakt über Mögglingen und Remsbahn geplant (Reisezeiten vergleichbar mit einem Direktbus).
364	Gemeinde Heuchlingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Flexible Bedienformen (on-demand-Verkehre) sollen an Schwachlastzeiten erprobt werden. Flexible Bedienformen werden auch für den Teilort Holzleuten (100 Einwohner) positiv gesehen.</li> </ul>		X	Kenntnisnahme
365	Gemeinde Heuchlingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Umrüstung vorhandener Haltepunkte in Heuchlingen auf eine Barrierefreiheit wird bei künftigen Umbauplanungen geprüft und wenn sinnvoll möglich umgesetzt.</li> </ul>		X	Kenntnisnahme
366	Gemeinde Heuchlingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die (dauerhafte) Finanzierbarkeit der im Gesamtplanwerk dargestellten Verbesserungen ist seitens des Landkreises zu hinterfragen. Eine Gegenfinanzierung des Mehraufwands durch gesteigerte Fahrgastzahlen ist nicht zu erwarten. Eine über das jetzige Maß hinausgehende Mitfinanzierung durch die kommunale Seite ist zu vermeiden, da auf Dauer von den Kommunen nicht leistbar.</li> </ul>		X	Bereitschaft zur Finanzierung Kernkompetenz der Kreispolitik, wird dort diskutiert/entschieden werden müssen.
372	Gemeinde Hüttlingen	Wegen der Vergrößerung des Gewerbegebiets Bolzensteig (Richtung Goldshöfe) sollte eine zusätzliche Bushaltestelle im Zuge des Ausbaus des Radverkehrs durch den Ostalbkreis projektiert werden.		X	Wird bei der Umsetzungsplanung im Anschluss an den NVP berücksichtigt.
373	Gemeinde Hüttlingen	Die Fahrtpreise dürfen nicht zu Lasten der Verbesserung der Fahrzeiten erhöht werden.		X	kein Thema des NVP
24	Gemeinde Iggingen	Die Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans wurde im Gemeinderat am 13.12.2021 beraten und grundsätzlich positiv bewertet. Die Fortschreibung bedeutet eine erhebliche Verbesserung des ÖPNV für die Gemeinde Iggingen.		X	Kenntnisnahme
25	Gemeinde Iggingen	Wie der Schülerverkehr nach Leinzell organisiert wird, ist noch nicht abschließend geklärt. Das Gremium möchte auf jeden Fall für die derzeit 67 Igginger Schülerinnen und Schüler eine direkte Verbindung nach Leinzell ohne Umsteigen. Dies soll bei der weiteren Erstellung des Konzepts berücksichtigt werden.		X	Eine Direktverbindung von Iggingen nach Leinzell ist berücksichtigt.
101	Gemeinde Jagstzell	Die Gemeinde Jagstzell stimmt dem vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplanes Ostalbkreis zu und befürwortet eine Verbesserung der Taktzeiten.		X	Kenntnisnahme
102	Gemeinde Jagstzell	Auch ist die Einbindung des Schülerverkehrs in den Linienverkehr so zu koordinieren, dass den Bedürfnissen der Wirtschaftlichkeit als auch des Schulbetriebes Rechnung getragen wird.		X	Kenntnisnahme
103	Gemeinde Jagstzell	Die Weiterentwicklung des Ostalb-ÖPNVs aus der jetzigen Struktur heraus ohne das Instrument einer Linienbündelung in Anspruch zu nehmen, wäre aus Sicht der Gemeinde Jagstzell wünschenswert.		X	Kenntnisnahme

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
380	Gemeinde Kirchheim	Der Gemeinderat Kirchheim am Ries begrüßt die mit der Teilfortschreibung geplanten Verbesserungen für den Bereich der Gemeinde Kirchheim am Ries, insbesondere im Hinblick auf einen Studentakt bei den Verbindungen. Bei der Umsetzung dazu wird um eine enge Beteiligung gebeten.		X	Kenntnisnahme
381	Gemeinde Kirchheim	Inwieweit die vom Landratsamt initiierten Maßnahmen zu einem Fifty-Fifty Taxi, Mitfahrbänke, StadtLandBus Ellwangen und PENDLA diese Bestrebungen unterstützen oder ergänzen wären wir für weitergehende Informationen dankbar.		X	Kenntnisnahme
382	Gemeinde Kirchheim	Defizite sind noch ausgemacht in Verbindungen zur Nachbargemeinde Riesbürg und nach Bayern, insbesondere Wallerstein und Nördlingen. Hier sind Nachbesserungen sehr wünschenswert.		X	Prüfung bei Umsetzungsplanung; ggf. On-Demand
383	Gemeinde Kirchheim	Unklar scheint zudem, bis wann ein Studentakt überhaupt greifen kann und mit welchen Verbesserungen wir bis dahin rechnen können, da ja auch eine Linienbündelung dazu wohl notwendig sein wird.		X	Teilräume können nur nacheinander angegangen werden.
76	Stadt Lauchheim	Die Stadt Lauchheim befürwortet/fordert eine Taktung der Bahnanschlüsse der Riesbahn im halbstündlichen Rhythmus und eine gute Abstimmung an die Fernzüge in Aalen, Donauwörth bzw. München.		X	Der SPNV ist nicht Bestandteil des Nahverkehrsplans des Ostalbkreises und nur nachrichtlich aufgeführt.
77	Stadt Lauchheim	Es wird angeregt, den Linienverkehr allgemein zu vereinheitlichen, damit sich die Nutzer einen besseren Überblick über das Angebot verschaffen können.		X	Mit dem Nahverkehrsplan und der anschließenden Umsetzungsplanung soll der ÖPNV deutlich verbessert und auch einfacher gemacht werden.
78	Stadt Lauchheim	Des Weiteren soll das Bayernticket bis Aalen bzw. mind. bis Goldshöfe gelten.		X	kein Thema für den NVP
79	Stadt Lauchheim	Auch soll der 2-gleisige Ausbau von Goldshöfe nach Donauwörth aufgenommen und forciert werden. Ebenfalls soll das zweite Bahnhofgleis in Goldshöfe reaktiviert werden, um den Stau in Goldshöfe zu minimieren.		X	Der SPNV ist nicht Bestandteil des Nahverkehrsplans des Ostalbkreises und nur nachrichtlich aufgeführt.
80	Stadt Lauchheim	Die Stadt Lauchheim stimmt dem vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplanes Ostalbkreis inhaltlich, hinsichtlich der die Stadt Lauchheim betreffenden Festsetzungen der Regibuslinien, zu und befürwortet eine Verbesserung der Taktzeiten.		X	Kenntnisnahme
81	Stadt Lauchheim	Eine Abstimmung der Taktzeiten für die Knotenpunkte Lauchheim und Hülen wird als zwingend erforderlich betrachtet.		X	ist vorgesehen
82	Stadt Lauchheim	Auch ist die Einbindung des Schülerverkehrs inklusive der Berufsschüler in den Linienverkehr so zu koordinieren, dass den Bedürfnissen der Wirtschaftlichkeit als auch des Schulbetriebes Rechnung getragen wird. In diesem Zusammenhang wird beantragt, dass die Verbindung des „Schulbusnetzes abseits der Linie“ (graue Linie) von Hülen nach Waldhausen in das Zielnetz mit aufgenommen wird.	X		das Schulbusnetz wird in der Karte "Zielnetz" anders dargestellt.
83	Stadt Lauchheim	Die Weiterentwicklung des Ostalb-ÖPNVs aus der jetzigen Struktur heraus, ohne das Instrument einer Linienbündelung in Anspruch zu nehmen, wäre aus Sicht der Stadt Lauchheim wünschenswert.		X	Kenntnisnahme
115	Gemeinde Leinzell	Der Gemeinderat hat beschlossen, dem Entwurf so zuzustimmen.		X	Kenntnisnahme
116	Gemeinde Leinzell	Einzigste Anregung aus der Mitte des Gemeinderats war, dass auch die Randzeiten zum Beispiel morgens für die Fahrt zum Markt nach Schwäbisch Gmünd berücksichtigt werden sollen.		X	Es ist eine weitgehend flächendeckende Vertaktung von 5 - 24 Uhr vorgesehen.



Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
9	Stadt Lorch	Der X93 von GP nach Lorch ist nach meiner Kenntnis zeitlich begrenzt. Ob dieses Pilotprojekt verlängert wird, ist uns nicht bekannt. Wenn es ausläuft, bräuchten wir einen Ersatz.	X		Zuständigkeit und Finanzierung obliegt dem Landkreis Göppingen. Landkreisübergreifende Relationen werden gesondert dargestellt.
19	Stadt Lorch	Regionalbuslinie X93 Lorch - Göppingen: Die Regionalbuslinie X93 verkehrt im Halbstundentakt und ist zwischenzeitlich ein gern genutztes Verkehrsmittel. Für die Stadt Lorch ist es daher sehr wichtig, dass die Linie auch über das Jahr 2025 betrieben wird.		X	Die Regiobuslinie X93 liegt in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Göppingen.
20	Stadt Lorch	Stadtverkehr "Lorch- Haldenberg/ Kellerberg": Im Nahverkehrsplan wurde der angedachte und aktuell in Planung sich befindende Stadtverkehr aufgenommen. Seitens der Stadt Lorch wird dieses Vorhaben ausdrücklich begrüßt.		X	Kenntnisnahme
21	Stadt Lorch	Erweiterung: Im Hinblick darauf, dass der Teilort Weitmars im Rahmen des Stadtverkehrs nicht berücksichtigt werden konnte, bitten wir um Prüfung, inwieweit eine Bedienung in den Abend- sowie Wochenendstunden erfolgen kann.		X	Wird bei der Umsetzungsplanung im Anschluss an den NVP berücksichtigt.
22	Stadt Lorch	Bedienung mittels der OVG: Ein Großteil des Schülerverkehrs wird durch die OVG abgedeckt. Leider mussten wir in den vergangenen Monaten erhebliche Unregelmäßigkeiten durch Ausfälle sowie massive Verspätungen verzeichnen. Dies führt zu Unverständnis und letztendlich auch zu Vertrauensverlust. Eltern fahren ihre Kinder lieber zur Schule, weil kein Vertrauen auf eine regelmäßige Bedienung der Haltestellen besteht. Im Hinblick auf die angestrebte Verlässlichkeit sehen wir hier großes Verbesserungspotenzial.		X	Betriebliche Probleme liegen nicht in der Zuständigkeit des Nahverkehrsplans. Das Thema wird separat behandelt, auch in Abstimmung mit dem LK GP.
23	Stadt Lorch	Wir bitten um weitere Beteiligung am Verfahren.		X	Kenntnisnahme
106	Gemeinde Mutlangen	Die geplante Fahrplankombi zwischen Schwäbisch Gmünd und Mutlangen wird begrüßt.		X	Kenntnisnahme
107	Gemeinde Mutlangen	Eine gute Anbindung zwischen dem Ortsteil Pfersbach und Mutlangen muss gewährleistet sein.		X	Ist über Linie nach Alfdorf gewährleistet
108	Gemeinde Mutlangen	Die Einrichtung einer neuen Haltestelle "Mutlangen-Nord" insbesondere als Umsteigepunkt wird begrüßt. Wichtig dabei ist eine gute zeitliche Abstimmung der jeweiligen Umsteigsbusse, um längere Wartezeiten für die Fahrgäste zu vermeiden.		X	Kurze Umsteigezeiten und eine Absicherung ist in Kapitel 2.3.4 formuliert und wird bei der Umsetzung berücksichtigt.
109	Gemeinde Mutlangen	An Wochenenden (Fr. +Sa.) soll es eine Busverbindung zwischen Schwäbisch Gmünd und Mutlangen nach 24:00 Uhr geben.		X	Heute letzte Fahrten Stadtverkehr GD gegen 23:15/30, Mutlangen bereits 22:45 Uhr. Gemäß Bedienungsschema Verkehrszeiten würde Fr+Sa die letzte Abfahrt etwa gegen 0 Uhr erfolgen, in GD also als Zugabringer um 0:10/15 Uhr möglich - damit mindestens eine Stunde länger als heute.
110	Gemeinde Mutlangen	Die Tarife sollen leicht verständlich und in sich schlüssig sein.		X	vgl. Kapitel 2.5.1
111	Gemeinde Mutlangen	Die Möglichkeiten der digitalen Fahrgastinformation und Fahrtscheinverkaufs sollen ausgeschöpft werden.		X	vgl. Kapitel 2.5.3
112	Gemeinde Mutlangen	Die Kosten für den ÖPNV und die Umsetzung des Nahverkehrsplanes darf nicht zu Lasten der Kommunen gehen.		X	Kommunen sind z. B. über die Kreisumlage immer an der ÖPNV-Finanzierung beteiligt

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
113	Gemeinde Mutlangen	Die Attraktivität des ÖPNV ist entscheidend für die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs. Dazu gehört auch, dass möglichst alle Haltestellen auch zu Randzeiten bedient werden.		X	Es ist eine weitgehend flächendeckende Vertaktung von 5 - 24 Uhr vorgesehen.
114	Gemeinde Mutlangen	Die einfache Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern, Kinderwägen usw. Im Bus erhöht die Attraktivität des ÖPNV.		X	In den meisten Bussen (mit Ausnahme der Reisebusse) sind Aufstellflächen vorhanden. Die Fahrradmitnahme ist bei OAM außerhalb der morgendlichen HVZ möglich.
178	Stadt Neresheim	Schnellbus Aalen- Neresheim: Von Neresheim nach Aalen soll eine schnelle Verbindung geschaffen werden (mindestens im Stundentakt). Hierfür soll die Möglichkeit des Regiobusses nochmals neu untersucht werden.		X	für Neresheim - Aalen ist Regionalverkehr Kategorie II mit durchgängigem T60 vorgesehen (Vgl. Kapitel 2.3.1)
179	Stadt Neresheim	Bessere Anbindung der Teilorte: Die Teilorte (Elchingen, Ohmenheim, Dorfmerkingen, Kösing und Schweindorf) sollen besser angebunden werden. Insbesondere in den Randzeiten sowie den Ferien und am Wochenende besteht dringender Handlungsbedarf.		X	Für die genannten Orte ist eine stündliche Bedienung, als On-Demand-Verkehr vorgesehen (vgl. Kapitel 2.3.1). Für die einwohnerstärkeren Teilorte Elchingen und Ohmenheim sogar als Festverkehr.
180	Stadt Neresheim	Bessere Anbindung von Heidenheim und Nördlingen: Eine bessere Anbindung an die beiden großen Kreisstädte Heidenheim und Nördlingen ist außerdem erforderlich. Aufgrund des Bahnanschlusses in Heidenheim wird diese Linie sowohl touristisch als auch von Angehörigen von Patienten im Fachkrankenhaus häufiger nachgefragt, über den Schulverkehr hinaus. Eine Verbindung nach Nördlingen ist dringend erforderlich, aufgrund des dortigen Krankenhauses, Einkaufsmöglichkeiten und der touristischen Bedeutung. Auch wenn der Einfluss auf diese Linien aufgrund Zuständigkeiten anderer Landkreise beschränkt ist, sollen hier Verbesserungen in den Verbindungen angeregt werden.		X	Anbindung Nördlingen: über Verknüpfung der Buslinie in Bopfingen mit Bus berücksichtigt.
181	Stadt Neresheim	Unterstützung beim barrierefreien Ausbau: Hinsichtlich des barrierefreien Ausbaus der Bushaltestellen sollen die Kommunen entsprechend unterstützt werden, insbesondere finanziell.		X	Finanzielle Unterstützung durch LGVFG
404	Stadt Oberkochen	Die Stadt Oberkochen begrüßt die mit dem Entwurf des Nahverkehrsplans verbundenen Verbesserungen allgemein im ÖPNV und konkret im Stadtverkehr Oberkochen. Dies betrifft insbesondere die geplanten zusätzlichen Fahrten zwischen Oberkochen Stadt und Stadtteil „Heide“. Positiv sehen wir zudem die weiteren Taktverkehre sowie die bessere Verknüpfung zwischen ÖPNV und SPNV, die auch im Rahmen der Mobilitätsstrategie des Landes bzw. im Rahmen der ÖPNV-Zukunftskommission 2020 besondere Berücksichtigung gefunden haben.		X	Kenntnisnahme

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
405	Stadt Oberkochen	Die Stadt Oberkochen befindet sich nicht nur an der Nahtstelle zwischen den Landkreisen Heidenheim und Ostalbkreis, sondern ist darüber hinaus ein bedeutender Wirtschaftsstandort in der Region Ostwürttemberg mit einem Pendleraufkommen von werktäglich rund 9500 Einpendlern und rund 2000 Auspendlern! Diese Zahlen steigen aufgrund der weiter zunehmenden Zahl an Arbeitsplätzen in Oberkochen weiter an. Dem ÖPNV bzw. SPNV und ihrem Ausbau kommt daher eine wichtige Bedeutung zu. Dies gilt auch im Hinblick auf den Schulstandort Oberkochen, da hier alle weiterführenden Schulen – angefangen von der Grundschule bis hin zum Gymnasium und einem Sonderpädagogischen Bildungs- und Beratungszentrum – vorhanden sind und deshalb auch viele auswärtige Schülerinnen und Schüler hier zur Schule gehen. Gerade der Schülerverkehr ist auf ein gutes ÖPNV-Angebot angewiesen.		X	Kenntnisnahme
406	Stadt Oberkochen	Die Stadt Oberkochen leistet hierzu einen wichtigen Beitrag, indem sie in den Jahren 2022 und 2023 alle Bushaltestellen im gesamten Stadtgebiet barrierefrei ausbaut. Ausnahmen hiervon werden für die Bushaltestellen im Stadtzentrum entlang der innerstädtischen Hauptverkehrsachse Aalener Straße/Heidenheimer Straße gemacht, weil das gesamte Stadtzentrum im Rahmen der vor einigen Jahren erfolgten Innenstadtsanierung barrierefrei gestaltet wurde und die Schaffung von Einstiegsrampen diese Barrierefreiheit zerstören würde.		X	Kenntnisnahme
407	Stadt Oberkochen	Ein weiterer Beitrag der Stadt Oberkochen wird sein, zumindest die Bushaltestellen im innerstädtischen Gebiet mit digitalen bzw. akustischen Fahrgastinformationen nachzurüsten. Dies ist 2023 geplant. Eine flächendeckende Nachrüstung ist nicht vorgesehen und auch nicht erforderlich. Wir regen hierzu an, einen einheitlichen Standard für den gesamten Ostalbkreis im Nahverkehrsplan festzulegen oder wenigstens vorzuschlagen.		X	Kenntnisnahme
408	Stadt Oberkochen	Im Rahmen des Mobilitätspakts für den Wirtschaftsraum Aalen-Heidenheim leistet die Stadt Oberkochen einen weiteren Beitrag, indem in naher Zukunft Pläne für die Schaffung eines Mobilitätsstützpunkts (Mobility Hub) am Bahnhof erarbeitet werden sollen. Zwar wurde am Bahnhof schon vor vielen Jahren ein zentraler Omnibushalt gebaut. Mit dem Mobilitätsstützpunkt sollen jedoch die verschiedenen Verkehrsmittel und -formen Bus-, Bahn-, Auto- und Fahrradverkehr noch besser miteinander verknüpft werden.		X	Kenntnisnahme
409	Stadt Oberkochen	Zum Entwurf des Nahverkehrsplans gibt die Stadt Oberkochen folg. weitere Anregungen:  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grundsätzlich können durch eine Linienbündelung ein effizienterer und leistungsfähigerer ÖPNV erreicht und Kosten für den Ostalbkreis eingespart werden. Der Ostalbkreis ist einer der wenigen Landkreise in Baden-Württemberg, in dem keine Linienbündelung erfolgt. Wir regen daher eine solche grundsätzlich an.</li> </ul>		X	Kenntnisnahme

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
410	Stadt Oberkochen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Anbindung des ÖPNV an den SPNV muss dringend weiter verbessert werden. Momentan ist zumindest teilweise keine Anbindung vorhanden. Bei der Stadtverwaltung gehen laufend Beschwerden darüber ein, dass die Ankunftszeiten der Busse und die Abfahrtszeiten der Bahn (und umgekehrt) so schlecht aufeinander abgestimmt sind, dass es immer wieder zu verpassten oder Fehlanschlüssen kommt. Viele Nutzer sind daher nach eigenen Angaben wieder auf das Auto umgestiegen.</li> </ul>		X	Die Vertaktung und die Verknüpfung der Busse untereinander sowie mit dem SPNV mit kurzen Umsteigezeiten ist ein zentrales Thema in diesem NVP.
411	Stadt Oberkochen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dasselbe gilt für Linienbrüche zwischen den Landkreisen Ostalbkreis und Heidenheim. Wie bereits erwähnt kommen werktäglich Tausende von Pendlern aus dem Landkreis Heidenheim nach Oberkochen. Deshalb sollten die Verbindungen, Linien und Takte besser verknüpft und aufeinander abgestimmt werden. Dabei ist uns bewusst, dass verschiedene Landkreise bzw. Träger sowie verschiedene Busunternehmen und Liniensysteme nur bedingt aufeinander abgestimmt werden können. Beim Bahn-Busunternehmen RBS wäre dies jedoch ohne größere Probleme möglich.</li> </ul>		X	Kenntnisnahme
412	Stadt Oberkochen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Im Stadtverkehr Oberkochen selbst wird von vielen Bürgerinnen und Bürgern bemängelt, dass manche Stadtgebiete vom ÖPNV regelrecht abgeschnitten sind. Dies betrifft vor allem ältere Wohngebiete mit teils engen Straßen, in denen ein Verkehr mit größeren Bussen nur eingeschränkt möglich ist. Die Stadt Oberkochen regt daher an, die Gebiete Weingarten und Brunnenhalde besser an den Stadtverkehr anzubinden und mit zusätzlichen Bushalten auszustatten. Das Gebiet Weingarten wäre notfalls auch mit zusätzlichen Bushalten an der gut ausgebauten Dreißentalstraße besser anzubinden. Ansonsten regen wir an, ggf. kleinere On-Demand-Fahrzeuge in den engeren Straßen einzusetzen, wo dies möglich ist.</li> </ul>		X	Kenntnisnahme
413	Stadt Oberkochen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bei der Schülerbeförderung ist zu berücksichtigen, dass das Einzugsgebiet der Gemeinschaftsschule und des Gymnasiums bis nach Königsbronn im Landkreis Heidenheim und bis in die Teilorte der Stadt Aalen nach Unterkochen, Ebnat und Waldhausen reicht. In den vergangenen Jahren mussten drastische Rückgänge der Schülerzahlen aus Königsbronn hingenommen werden, weil die Busverbindungen über die Landkreisgrenze hinweg sich verschlechtert haben. Dasselbe gilt für die Busverbindungen zwischen den genannten Aalener Teilorten und der Stadt Oberkochen. Hier regen wir an, die Verbindungen zur Schülerbeförderung zu verbessern.</li> </ul>		X	Kenntnisnahme

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
60	Gemeinde Rainau	<p><u>ÖPNV:</u> Die Gemeinde Rainau wird durch die Linie 313 Ortslinie Rainau bedient. Die Linie 320 versorgt den Ortsteil Dalkingen auf der Strecke Ellwangen – Dalkingen – Westhausen. Mit der Linie 7846 A werden die Ortsteile Saverwang und Buch auf der Strecke Ellwangen – Saverwang – Schwabsberg – Buch Hüttlingen – Aalen bedient.</p> <p>In der Gemeinde Rainau ist in den Schulferien nahezu kein öffentlicher Personennahverkehr existent. Der Teilort Schwabsberg nimmt durch den Bahnhof eine Sonderstellung ein. Alle anderen Teilorte sind vom ÖPNV ausgegrenzt. Dies hat zur Folge, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) geradezu gefördert wird. Was für ältere Menschen und Menschen mit Beeinträchtigungen immer schwieriger wird. Selbst mit den Fahrzeugen des Schülerverkehrs lassen sich diese Probleme nicht beheben, da diese Fahrzeuge in der Mehrzahl nicht barrierefrei sind. Arztbesuche, auch therapeutische Maßnahmen oder Einkäufe des täglichen Bedarfs lassen sich mit dem Schülerverkehr nicht planen, denn es ist nicht sicher ob wieder ein Fahrzeug für die Rückfahrt durch den Schülerverkehr erreichbar ist. Fremde Hilfe, wie auch Nachbarschaftshilfe oder Fahrdienste der Hilfsorganisationen und der Gemeinde sind zu organisieren.</p>		X	Kenntnisnahme
61	Gemeinde Rainau	Hier ist es zwingend notwendig andere Lösungsmöglichkeiten zu finden und verlässlich zu installieren. Wir begrüßen es daher sehr, dass Sie in Ihrer Planung einen 1h Takt für unsere Teilorte vorsehen und planen und dieser auch am Wochenende angeboten werden soll. Auch die Lösungsmöglichkeiten der Rufbus-Angebote sehen wir als wichtig und richtig an.		X	Kenntnisnahme
62	Gemeinde Rainau	Hierzu beantragen wir, dass wir das Angebote des Stadt-LandBus weiter ausbauen und die Gemeinde Rainau noch intensiver angebunden wird und ggfs. dadurch ein Halbstundentakt erreicht werden kann.		X	Wird bei der Umsetzungsplanung im Anschluss an den NVP berücksichtigt.
63	Gemeinde Rainau	Gerade im Hinblick auf den hohen Freizeitwert der Gemeinde und deren überregionale Bedeutung im Hinblick auf den Bucher Stausee und den Limes Park Rainau als Weltkulturerbe, sehen wir hier weiteren Handlungsbedarf, weshalb wir beantragen die touristischen Attraktionen Bucher Stausee, Limes Turm und das Limes Tor Dalkingen als Haltepunkte aufzunehmen und anzubieten.		X	Wird bei der Umsetzungsplanung im Anschluss an den NVP berücksichtigt.
64	Gemeinde Rainau	<p><u>SPNV:</u> Der Bahnhof Goldshöfe stellt aus unserer Sicht einen multimodalen Mobilitätsknoten dar und sollte daher als solcher ertüchtigt und in die Planungen eingebunden werden, was wir hiermit beantragen, da gerade im Hinblick auf die Bahnübergangsbeseitigung Goldshöfe auch eine attraktive Straßenanbindung geschaffen werden wird.</p>		X	Umstieg nur für den Ortsteil Buch (in Richtung Stuttgart/Aalen/Bopfingen) sowie Hüttlingen (in Richtung Ellwangen/Bopfingen) interessant. Anbindungsmöglichkeiten sind bei der Umsetzungsplanung zu prüfen.

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
65	Gemeinde Rainau	Des Weiteren halten wir am Antrag zur Herstellung eines Bahnhalt am Bucher Stausee fest und möchten diesen erneuern. Im Hinblick auf die Attraktivität des Naherholungsgebietes in der Region und darüber hinaus in die Regionen Stuttgart und Ulm, sollte den Gästen die Möglichkeit zur Anreise mit dem SPNV ermöglicht werden. Der vorhandene Parkplatz des Naherholungsgebietes und die Haltestelle sollte in die Planung zum Mobilitätsknoten Goldshöhe eingebunden werden. Die vom Zweckverband Naherholungsgebiet Rainau-Buch angestrebte Überplanung der Parkplatzfläche, muss in die weiteren Nahverkehrsplanungen des Ostalbkreis eingebunden werden.	X		Ausbau der SPNV-Haltpunkte werden parallel gutachterlich geprüft. Kapitel 2.2. wird ergänzt.
66	Gemeinde Rainau	<u>Fahrzeuge ÖPNV:</u> Die Fahrzeuge, welche auch im Schülerverkehr eingesetzt sind, bedürfen der Überprüfung. Aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten heraus ist es wenig sinnvoll ein Fahrzeug mit 35 Sitzplätzen einzusetzen, wenn dieses Fahrzeug mit 4 Fahrgästen besetzt ist. Kleinere Einheiten als Linienfahrzeug, somit auch mit Rollstuhlstellplatz, könnten eine Lösung darstellen. Ferner ist auch eine anbieterübergreifende Lösung denkbar.		X	Für Fahrzeuge, die im Taktverkehr eingesetzt werden, werden in Kapitel 2.4.3 Standards formuliert. Die Nutzung vorhandener Fahrzeuge ist oft wirtschaftlicher, als die zusätzliche Anschaffung von neuen, kleineren Fahrzeugen.Für den On-Demand-Verkehr ist es vorgesehen, kleinere Fahrzeuge zum Einsatz zu bringen.
67	Gemeinde Rainau	<u>Alternative Bedienformen:</u> Wie bereits ausgeführt beantragen wir die Ausweitung des StadtLand Bus, dieser sollte im Hinblick auf die Freizeitaktivitäten in den Vereinen abgestimmt und angeboten werden, so dass auch Vereinsmannschaften und Zuschauer diese entsprechend Ihren Trainings- und Wettkampfzeiten nutzen können.		X	Wird bei der Umsetzungsplanung im Anschluss an den NVP berücksichtigt.
68	Gemeinde Rainau	<u>Finanzierung:</u> Die Gemeinde Rainau weist bereits heute darauf hin, dass das Land Baden-Württemberg im Koalitionsvertrag den Ausbau des ÖPNV/SPNV anstrebt und eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen anstrebt. Da Mobilität ein hohes Gut ist und die Menschen bei uns im ländlichen Raum bisher auf den Individualverkehr angewiesen sind, fordern wir das Land Baden-Württemberg auf die Finanzierung für die Planungen und deren Umsetzung aus Landesmitteln bereit zu stellen und nicht bei den Gemeinden oder gar beim Bürger das Geld dafür abzuschöpfen und diese dadurch zusätzlich zu belasten.		X	Zuständigkeit liegt bei Land.
69	Gemeinde Rainau	Zudem machen wir darauf aufmerksam, dass Mobilität und auch der Güter- und Warenverkehr die notwendige Infrastruktur benötigt und wir deshalb auf den Ausbau der Bahnhalte und der notwendigen Straßen und Bauwerke drängen.		X	kein Thema für den NVP
174	Gemeinde Riesbürg	1. Bisher ist Utzmemmingen nicht an das Regionalverkehrsnetz in der Kategorie II eingestuft. Für Utzmemmingen ist eine zweistündliche Anbindung geplant. Die Kategorie 2 geht von einem Stundentakt aus. Daraus ergibt sich die Forderung, dass Utzmemmingen in der Kategorie II an die Achse des Regionalverkehr Ellwangen-Unterschneidheim-Kirchheim-Bopfingen angebunden wird. Die Bedienungshäufigkeit als flexible Bedingungsform ist anzustreben.		X	Karte wurde falsch interpretiert, es handelt sich bei der Linie um eine "stündliche Zusatzlinie", die unter den Wirtschaftlichkeitskriterien liegt - aber zur Erreichung der gesetzten Erschließungsziele nach Bevölkerung zusätzlich umgesetzt werden kann.

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
175	Gemeinde Riesbürg	2. Zwischen den Ortsteilen soll durch den Einsatz von flexiblen Bedienungsformen im "On-Demand-Verkehr" (auf Abruf) der Lückenschluss erreicht werden. Dazu wird ange-regt, den Stadtbus Bopfingen oder den Stadtbus Nördlingen (Nömobil) in die Überlegungen mit einzubeziehen.		X	Wird in der Umsetzungspla-nung mit berücksichtigt.
176	Gemeinde Riesbürg	3. Wie schon 2014 wird eine Linienbündelung in der Ge-meinde Riesbürg angeregt.		X	Kenntnisnahme
177	Gemeinde Riesbürg	4. Für den Schienenverkehr wird die Umsetzung eines Studentaktes auf der Riesbahn gefordert.		X	Der SPNV ist nicht Bestand-teil des Nahverkehrsplans des Ostalbkreises und nur nachrichtlich aufgeführt.
367	Gemeinde Rosenberg	Die Gemeinde Rosenberg ist durch die Achse Ellwangen - Rosenberg - Bühlertann im Hauptort Rosenberg bereits gut an den öffentlichen Nahverkehr angebunden und es be-steht ein Angebot von 0 bis 2 Fahrten pro Stunde von Montag bis Freitag. Bei den Teilorten (u.a. Hummelsweiler, Matzengehren, Hinterbrand) ist jedoch bisher kein derarti-ges Angebot vorhanden. Grundsätzlich lässt sich auch feststellen, dass außerhalb des Schülerverkehrs nahezu kein öffentlicher Personennahverkehr in den Teilorten exist-ent ist, die Teilorte sind praktisch vom ÖPNV ausgegrenzt. Dies hat zur Folge, dass der mobile Individualverkehr (MIV) geradezu gefördert wird. Was für ältere Menschen und Menschen mit Beeinträchtigungen immer schwieriger wird. Selbst mit den Fahrzeugen des Schülerverkehrs las-sen sich diese Probleme nicht beheben, da diese Fahr-zeuge in der Mehrzahl nicht barrierefrei sind. Arztbesuche, auch therapeutische Maßnahmen oder Einkäufe des täg-lichen Bedarfs lassen sich mit dem Schülerverkehr nicht pla-nen, denn es ist nicht sicher ob wieder ein Fahrzeug für die Rückfahrt durch den Schülerverkehr erreichbar ist. Fremde Hilfe, wie auch Nachbarschaftshilfe oder Fahrdienste der Hilfsorganisationen und der Gemeinde sind zu organisie-ren. Hier ist es zwingend notwendig andere Lösungsmög-lichkeiten zu finden und verlässlich zu installieren.		X	Dem soll mit flächende-ckendem On-Demand ent-gegengewirkt werden.
368	Gemeinde Rosenberg	Wir begrüßen es daher sehr, dass Sie in Ihrer Planung ei-nen 1h Takt (gegebenenfalls über das On-Demand-Sys-tem) für unsere Teilorte vorsehen und dieser auch am Wo-chenende angeboten werden soll. Grundsätzlich sehen wir die Lösungsmöglichkeiten der Rufbus-Angebote als sehr wichtig und erforderlich an, um den Belangen des ländli-chen Raums zu entsprechen. Hier wünschen wir uns eine noch intensivere Bewerbung des StadtLandBusses, da dies-es System nach wie vor vielen Bürger*innen unbekannt ist bzw. „Berührungängste“ bestehen.		X	Kenntnisnahme; Ausweitung StadtLandBus in Umset-zungsplanung vorgesehen.
369	Gemeinde Rosenberg	Auch die geplanten Angebote an den Wochenenden stel-len unserer Ansicht nach einen deutlichen Mehrwert für die Gemeinde Rosenberg dar, da hier sowohl der Hauptort als auch alle Teilorte bisher nicht die Möglichkeiten hatten am ÖPNV teilzunehmen.		X	Kenntnisnahme

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
370	Gemeinde Rosenberg	<p>Im Hinblick auf den Schülerverkehr liegen uns weder seitens der Schule, noch seitens der Schüler*innen negative Rückmeldungen vor. Es wurde von Seiten der Schulleitung lediglich angeregt, die Zusammenarbeit mit dem Nachbarlandkreis weiter auszubauen und die Linien besser aufeinander abzustimmen. Viele Schüler*innen kommen mittlerweile aus Bühlertann, Obersontheim, Frankenhardt und sogar aus Fichtenau an unsere Schule. Für diese Schüler*innen sind teils lange Wartezeiten oder diverse Umstiege an der Tagesordnung, es wäre daher angezeigt die landkreisübergreifenden Linien auf den Prüfstand zu stellen und hierbei das große Einzugsgebiet unserer Karl-Stirner-Schule zu berücksichtigen.</p> <p>Von Seiten der Eltern wird oft die hohe Auslastung der Busse thematisiert. So sind augenscheinlich zu bestimmten Zeiten die Busse nahe der Kapazitätsgrenze oder sogar darüber. Hier wäre zu prüfen, ob weitere oder größere Busse zu diesen Zeiten eingesetzt werden können. Bei manchen Fahrten wiederum wird beobachtet, dass die Auslastung der Busse sehr gering ist und der Einsatz von kleineren Bussen eventuell sinnvoller sein könnte.</p>		X	Kenntnisnahme
371	Gemeinde Rosenberg	<p>In der Gemeinde Rosenberg gibt es mit der Firma Josef Rettenmaier und Söhne (JRS; Teilort Holzmühle) und der Firma JELU (Teilort Ludwigsmühle) zwei weltweit agierende Firmen mit einer hohen Anzahl an Arbeitsplätzen. Insbesondere die Firma JRS stellt in der Gemeinde über 800 Arbeitsplätze zur Verfügung. Leider sind beide Firmen nicht an den ÖPNV angebunden, so dass sämtliche Mitarbeiter*innen auf den Individualverkehr angewiesen sind. In Zeiten des Klimawandels und dem damit verbundenen Bestreben hin zur Nutzung des ÖPNV, sollte hier gemeinsam mit den Firmen ein Konzept erarbeitet werden, um eine bessere Anbindung – gegebenenfalls auch unter Installation eines Werksverkehrs - gewährleisten zu können. Im Hinblick auf diese Thematik sollte auch die Plattform PENDLA in die Überlegungen einbezogen und intensiv beworben werden.</p>		X	Der GB Nachhaltige Mobilität steht bereits in Gesprächen mit der Firma JRS.
57	Gemeinde Schechingen	<p>Der Entwurf enthält eine Linie Schwäbisch Gmünd - Leinzell - Göggingen - Eschach - Obergröningen - Schechingen - Göggingen mit einem Stundentakt zu Haupt- und Normal- und Schwachverkehrszeit. Dies ist aus Schechinger Sicht sinnvoll und sollte beibehalten werden. Sollte die Linie in umgekehrter Richtung jedoch in Göggingen starten und dann zunächst über Schechingen - Obergröningen - Eschach in Richtung Gmünd fahren, wird die Fahrzeit sehr lange. Dies würde die Attraktivität der Linie für Fahrgäste aus Schechingen sehr schmälern.</p>		X	Wird bei der Umsetzungsplanung im Anschluss an den NVP berücksichtigt.



Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
58	Gemeinde Schechingen	Die Bevölkerung von Schechingen ist neben Schwäbisch Gmünd stark in Richtung Aalen orientiert. Die Karte 1 auf Seite 40 des Entwurfs enthält eine "Linie zwei-sdtl." Untergöningen - Hohenstadt - Schechingen - Laubach - Abtsgmünd, mit der Möglichkeit zur Weiterfahrt nach Aalen. Diese Verbindung fehlt jedoch im Textteil des Nahverkehrsplans (S. 18 f.). Eine gute Anbindung von Schechingen nach Abtsgmünd ist aufgrund des dortigen Gymnasiums zumindest im Schülerverkehr für uns sehr wichtig. Aufgrund der langen Fahrzeit über Abtsgmünd - Hüttlingen - Wasseralfingen in Kombination mit der geringen Taktung, ist diese Verbindung für die Fahrgäste wenig attraktiv. Sinnvoll und Wünschenswert ist eine Anbindung an den Verknüpfungspunkt Dewangen, als Start der Linie ins Zentrum von Aalen.		X	Karte wurde falsch interpretiert, es handelt sich bei der Linie um eine "stündliche Zusatzlinie", die unter den Wirtschaftlichkeitskriterien liegt - aber zur Erreichung der gesetzten Erschließungsziele nach Bevölkerung zusätzlich umgesetzt werden kann. Anbindung Abtsgmünd soll über ergänzenden Schulverkehr weiter sichergestellt werden. In Richtung Aalen ist bei der Umsetzungsplanung zu berücksichtigen, inwieweit ein On-Demand nach Dewangen erforderlich bzw. ausreichend ist.
59	Gemeinde Schechingen	Für die Bürgerinnen und Bürger von Schechingen ist zudem ein Anschluss an das Bahnnetz, mit einer möglichst geringen Fahrzeit, wünschenswert. Die lange Fahrzeit zum Bahnhof nach Schwäbisch Gmünd ist für einen Umstieg auf Bus und Bahn bisher hinderlich. Hier würde eine zusätzliche Anbindung Eschach - Obergröningen an die Linie Heuchlingen - Mögglingen deutliche Vorteile mit sich bringen. Die Gemeinde Schechingen bittet darum, diese Anbindung zu prüfen und falls möglich einzurichten.		X	Fokus Richtung Stuttgart weiterhin auf Bahnhof GD mit möglichst kurzen und einheitlichen Linienwegen, Anbindung nach Böbingen/Mögglingen wird bei der Umsetzungsplanung untersucht.
126	Stadt Schwäbisch Gmünd	Die Stadt Schwäbisch Gmünd begrüßt die geplante Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans für den Ostalbkreis und sieht in den vorgesehenen Maßnahmen eine positive Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots. Hinsichtlich der Klimarelevanz des Verkehrssektors und der landes- und bundesweiten Ziele den Modal Split im ÖPNV deutlich zu erhöhen, befürworten wir den geplanten kunden- und angebotsorientierten Ansatz.		X	Kenntnisnahme
127	Stadt Schwäbisch Gmünd	Das ÖPNV-Netz in Schwäbisch Gmünd ist bereits nahezu flächendeckend ausgebaut und ein Großteil des Stadtgebietes ist mit dem ÖPNV gut angebunden. Verbesserungspotenzial sehen wir vor allem bei der Taktung, beim Angebot in den Randzeiten und am Wochenende und bei der Anbindung einzelner Stadtteile.		X	Entsprechende Themen sind im NVP formuliert.
128	Stadt Schwäbisch Gmünd	Daher begrüßen wir es, dass die Fortschreibung eine bessere Bedienung in den Schwachverkehrszeiten und die Schaffung eines integralen Taktfahrplans vorsieht. Ausdrücklich befürworten wir auch die Planungen zu den Themen Digitalisierung, Fahrgastinformation und Marketing, um den ÖPNV stärker ins Bewusstsein zu rücken und neue Fahrgäste zu gewinnen.		X	Kenntnisnahme
129	Stadt Schwäbisch Gmünd	Als große Herausforderung sehen wir den Bereich des Schülerverkehrs. Insbesondere die Abstimmung der Unterrichtszeiten mit dem Taktfahrplan wird nicht einfach umzusetzen sein. Wir bitten daher um frühzeitige Einbindung und Beteiligung der Schulträger und der Schulen, um alle Beteiligten rechtzeitig informieren und einbeziehen zu können.		X	Im Rahmen der Umsetzungsplanung vorgesehen.

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
130	Stadt Schwäbisch Gmünd	Die Fraktion Die Linke bewertet viele Punkte der Fortschreibung als positiv, weist aber darauf hin, dass neben einer Verbesserung der Taktung, der Ausstattung, der Barrierefreiheit und weiterer Aspekte auch Verbesserungen bei der Tarifgestaltung notwendig seien und regt daher an, ein 365-Euro-Ticket für alle Nutzerinnen und Nutzer einzuführen.		X	Obliegt den tarifpolitischen Vorstellungen des Kreistags.
131	Stadt Schwäbisch Gmünd - Protokoll Bau- und Umweltausschuss	Stadtrat Kaiser/CDU führt aus, dass man Busse auch über die Remsstraße abwickeln könne, außerdem müsse es eine Beschleunigungsspur für die Busse geben, sodass Busse den Stau umfahren können. Man solle darüber nachdenken, Zebrastreifen zurückzubauen, wenn man diese nicht mehr benötige, um den Bussen mehr Rechte einzuräumen, beispielsweise bei der Pfitzerkreuzung.		X	Wird bei der Umsetzungsplanung im Anschluss an den NVP berücksichtigt.
132	Stadt Schwäbisch Gmünd - Protokoll Bau- und Umweltausschuss	Stadtrat Tickert/Bündnis 90/Die Grünen bedankt sich für die Ausführungen. Man müsse das Thema ÖPNV massiv angehen, nicht nur in kleinen Schritten, sondern groß denken. Die Taktzeiten müsse man erhöhen, wichtig sei auch, dass die Angebote wesentlich besser werden würden, beispielsweise auch das WLAN und auch die Vernetzung, in Form von Carsharing, Fahrradankbindung usw. Er erkundigt sich nach dem Mobilitätspass und der Nahverkehrsabgabe. Wichtig bei allem sei auch die Verlässlichkeit, der Fahrplan müsse eingehalten werden. Er regt einen weiteren Bahnhof an.		X	Ostalbkreis ist Modelregion zur Berechnung eines möglichen Mobilitätspasses, belastbare Ergebnisse werden für den Herbst 2022 erwartet, hieran schließt sich die öffentliche Diskussion hinsichtlich einer möglichen Einführung an. Die Mobilfunknetzabdeckung deckt weite Bereiche des Ostalbkreises ab und soll sich in den restlichen Gebieten verbessern. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis von W-LAN ist zu berücksichtigen.
133	Stadt Schwäbisch Gmünd - Protokoll Bau- und Umweltausschuss	Stadtrat Schwab/SPD findet ebenfalls auf die Verfügbarkeit von WLAN hin, dies sei in anderen Städten bereits Standard. Außerdem solle das 365-Euro Ticket angeschaft werden. Man solle die Klimaschutzziele einhalten.		X	Die Mobilfunknetzabdeckung deckt weite Bereiche des Ostalbkreises ab und soll sich in den restlichen Gebieten verbessern. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis von W-LAN ist zu berücksichtigen. Die Einführung des landesweiten Jugendtickets wird vom Ostalbkreis engagiert vorangetrieben.
134	Stadt Schwäbisch Gmünd - Protokoll Bau- und Umweltausschuss	Stadtrat Dr. Benk/DIE LINKE bedankt sich für die Präsentation. Alle würden unter dem Autoverkehr leiden. Mehr ÖPNV sei die Lösung. Im Kreistag sei das 365-EuroTicket beschlossen worden, jedoch sei in der Vorlage zu lesen, dass es Ländersache sei. Den ÖPNV könne man nur in Zusammenhang mit der Lösung der Fixierung auf das Auto lösen, dies sei eine Mammutaufgabe. Sowohl in ökonomischer als auch in individueller Hinsicht.		X	Die Einführung des landesweiten Jugendtickets wird vom Ostalbkreis engagiert vorangetrieben.
135	Stadt Schwäbisch Gmünd - Protokoll Bau- und Umweltausschuss	Stadtrat Dombrowski/Die Bürgerliste bedankt sich ebenfalls für den Vortrag. Ein vermehrtes Angebot führe nicht unbedingt zu einer erhöhten Nachfrage. Er erkundigt sich wie man in die psychische Grundhaltung der Bürger einwirke, um mehr Menschen zum ÖPNV zu bringen.		X	Kenntnisnahme

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			not-wendig	nicht not-wendig	
136	Stadt Schwäbisch Gmünd - Protokoll Bau- und Umweltausschuss	Stadträtin Dr. Schwarzkopf-Streit/Freie Wähler Frauen schließt sich den Vorrednern an. Man sei im Zwiespalt in Schwäbisch Gmünd, da man auch in einer ländlichen Gegend sei. Das Amt 11 zeige hervorragende Arbeit, da die Bevölkerung informiert werde.		X	Kenntnisnahme
137	Stadt Schwäbisch Gmünd - Protokoll Bau- und Umweltausschuss	Stadtrat Dr. Vatheuer/FDP/FW bedankt sich ebenfalls für den Vortrag. Das Angebot müsse aus seiner Sicht attraktiver werden. Digitalisierung und Künstliche Intelligenz würden den ÖPNV zukunftsfähiger machen.		X	Zahlreiche Punkte im NVP unterstützen diese Aussage.
138	Stadt Schwäbisch Gmünd - Protokoll Bau- und Umweltausschuss	Stadtrat Barth/CDU führt aus, dass man sich mit dem Thema im Kreistag bereits seit 2014 beschäftige. In Schwäbisch Gmünd habe man einen guten ÖPNV, eine Verbesserung sei mit finanziellen Mitteln verbunden. Wenn man ihn verbessern wolle, müsse man ihn auch neu denken. Nach der Verordnung müsse nun der HalbStunden-Takt eingeführt werden, dieser werde aber nicht vollumfänglich genutzt. Der Bus müsse sich auch lohnen. Es müsse eine Verbindung geben, die die Leute in die Stadt bringe. Man sei in Schwäbisch Gmünd auf einem guten Weg.		X	Kenntnisnahme
139	Stadt Schwäbisch Gmünd - Protokoll Bau- und Umweltausschuss	Frau Zanak führt aus, dass die Haltestelle Ost weiterhin aktuell sei, man sei aktuell im Austausch.	X		Ausbau der SPNV-Haltpunkte werden parallel gutachterlich geprüft. Kapitel 2.2. wird ergänzt.
140	Stadt Schwäbisch Gmünd - Protokoll Bau- und Umweltausschuss	Oberbürgermeister Arnold äußert, dass das 1 Euro-Ticket sehr gut angenommen werde. Dies unterscheide Schwäbisch Gmünd von anderen Städten und sei gut für die Gastronomie und den Handel.		X	Kenntnisnahme
141	Stadt Schwäbisch Gmünd - CDU-Fraktion	Grundsätzlich stellen wir fest, dass wir bereits mit unseren Gmünder Busunternehmen ein gutes ÖPNV Angebot anbieten. Die Landesregierung hat mit der Mobilitätsstrategie „Nachhaltige Mobilität Für Alle“ verschiedene Anforderungen formuliert, die flächendeckend mindestens einen Stundentakt des ÖPNV in der Zeit von 6.00 Uhr bis 24.00 Uhr vorsehen.		X	Kenntnisnahme
142	Stadt Schwäbisch Gmünd - CDU-Fraktion	Die Ziele des Ostalbkreises gemäß der Teilfortschreibung des Nahverkehrsplanes mit Busfrequenzen in Kernbereichen der Kategorie I bzw. II einen ¼ bis ½ Stundentakt einzuführen, und im weiteren Bereich der Kategorie II einen Stundentakt zu schaffen, halten wir für dringend geboten, um die Akzeptanz des ÖPNV weiter zu forcieren.		X	Kenntnisnahme
143	Stadt Schwäbisch Gmünd - CDU-Fraktion	<b>Ausreichend Platz in den Bussen</b> Insbesondere zur Kombination von ÖPNV und Fahrrad sind in den Bussen die erforderlichen Stellmöglichkeiten für Fahrräder zu schaffen. Ebenso werden im Zuge der Barrierefreiheit des ÖPNV auch neben den Umbauten der Bushaltestellen und entsprechenden Anforderungen an die Zustiege in den Bus natürlich auch Stellflächen für Rollstuhlfahrer, Rollatoren und auch Kinderwagen benötigt.		X	In den meisten Bussen (mit Ausnahme der Reisebusse) sind Aufstellflächen vorhanden. Die Fahrradmitnahme ist bei OAM außerhalb der morgendlichen HVZ möglich.

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
144	Stadt Schwäbisch Gmünd - CDU-Fraktion	<b>Park and Ride für Pendler</b> Um den Individualverkehr mit dem Auto möglichst von den Innenstädten fern zu halten, sind genügend Park and Ride Parkplätze am Stadtrand erforderlich, die dann im ¼ Stundentakt die Innenstadt anbinden. Dazu haben wir derzeit in Schwäbisch Gmünd kaum geeignete Flächen. Lediglich der Schießtalplatz und temporär das Gleisareal am früheren Güterbahnhof sind vorhanden, diese sind derzeit jedoch nicht optimal in den ÖPNV Fahrplan eingebunden. Inwieweit hier weitere geeignete Flächen vor dem Hintergrund möglichst geringen Flächenverbrauchs geschaffen werden können, sehen wir jedoch kritisch.		X	Umsteigepunkte am Güterbahnhof/Schießtalplatz schwierig, da bereits sehr zentral gelegen (Erfolg nur bei deutlich erhöhten Parkgebühren, teilweiser Pkw-Sperrung der Innenstadt und ggf. kostenloser Shuttle-Nutzung der Busse denkbar)
145	Stadt Schwäbisch Gmünd - CDU-Fraktion	<b>Vernetzung von Bahn und Bus</b> Zur besseren Vernetzung von Bahn und Bus sind bahnsseitig auch neue Zughalte und Bahnlinien im Gespräch. Für eine neue Bahntrasse von Schwäbisch Gmünd nach Göppingen muss der Bedarf genau eruiert werden. In Aalen ist ein Zughalt im Westen in Planung. Ähnliche Überlegungen sind für Schwäbisch Gmünd im Osten denkbar. Durch das Industriegebiet Gügling, zukünftige Ansiedlung Aspen aber auch durch Berufsschulzentrum und Pädagogische Hochschule ist ein hohes Pendleraufkommen im Südosten der Stadt entstanden, das weiter zunehmen wird. Dies sollte möglichst über die leistungsfähige Buchauffahrt gelenkt werden. Über einen Zughalt im Bereich des B29 Verteiler Ost und entsprechende gezielte ÖPNV-Linienführung könnte für viele Pendler der Umstieg auf den ÖPNV äußerst attraktiv werden.		X	Zuständigkeit liegt beim Land
146	Stadt Schwäbisch Gmünd - CDU-Fraktion	<b>Günstige Fahrpreise / 365 € Ticket</b> Ein großes Potenzial für die ÖPNV Nutzung auch überregional sehen wir in der Einführung eines 365 Tickets für die Schülerinnen und Schüler, das landesweit genutzt werden kann. Wünschenswert wäre, wenn dieses Angebot der gesamten Bevölkerung angeboten werden kann. Gerade die 1 Strategie in den Abendstunden und an den Wochenenden zeigt uns, dass bei entsprechender Preisgestaltung das ÖPNV Angebot verstärkt genutzt wird.		X	Die Einführung des landesweiten Jugendtickets wird vom Ostalbkreis engagiert vorangetrieben.
147	Stadt Schwäbisch Gmünd - CDU-Fraktion	<b>Mitfinanzierung durch das Land</b> Wichtig hierzu ist jedoch eine ausreichende Mitfinanzierung durch das Land. Nur durch entsprechende Unterstützung durch die Landesregierung können auch deren Ziele der Mobilitätsstrategie realisiert werden. Der Ostalbkreis und unsere Kommunen dürfen hier nicht allein gelassen werden.		X	Kenntnisnahme
148	Stadt Schwäbisch Gmünd - CDU-Fraktion	<b>Mangel an Fahrpersonal / Busfahrer Ausbildungs offensive</b> Durch eine verstärkte Nutzung und höhere Frequenz der Angebote, steigt jedoch auch der Aufwand der Busunternehmen. Insbesondere wird dazu auch zusätzliches Fahrpersonal erforderlich. Hierzu sollte eine Landesweite Ausbildungs- und Werbeoffensive für Busfahrer gestartet werden.		X	Taktverkehr soll Attraktivität der Dienste vor allem im heute ausgedünnten Regionalverkehr steigern (weniger unbezahlte Pausen und geteilte Dienste)

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			not-wendig	nicht not-wendig	
149	Stadt Schwäbisch Gmünd - CDU-Fraktion	<b>Umweltbelastung durch ÖPNV reduzieren</b> Daneben soll bei höherer Frequenz jedoch die Umweltbelastung nicht erhöht sondern reduziert werden. Deshalb werden für die Zukunft neue Antriebstechniken für die Busse erforderlich. Gerade für die Innenstadtbereiche sollten die Busse auf emissionsfreie E-Mobilität umgestellt werden, zumindest mit Hybridbussen, die in den Ortslagen dann elektrisch fahren und auf der Strecke über Land mit herkömmlichen Verbrennungsmotoren. Eine öffentliche Förderung der Beschaffungskosten für diese doch wesentlich teureren Fahrzeuge wird unumgänglich sein.		X	siehe CVD (Kapitel 1.1.1.)
150	Stadt Schwäbisch Gmünd - CDU-Fraktion	<b>Leichtigkeit und Beschleunigung des Busverkehrs</b> Zur Leichtigkeit und Beschleunigung des Busverkehrs sind verschiedene Maßnahmen denkbar. An Bushaltestellen mit Ampelgesteuerter Fußgängerquerung sollten die Bushaltestellen immer nach der Ampel angeordnet werden, sodass der Bus bereits wegfahren kann, während die Fußgänger hinter dem Bus die Straße queren. Im Besonderen bitten wir zu prüfen, ob der nördliche Fußgänger Zebrastreifen am Pfitzer Kreisverkehr entbehrlich ist. Dadurch könnte die Fahrbahnverengung zurückgebaut werden und Busse und PIV könnten zweispurig in den Kreisverkehr einfahren, rechtsabfahrende Fahrzeuge könnten so direkt wieder in die Remsstraße ausfahren. Für spezielle Busspuren fehlt in Schwäbisch Gmünd leider der erforderliche Straßenraum.		X	Zuständigkeit liegt bei Stadt (vgl. auch Kapitel 2.5.5.)
151	Stadt Schwäbisch Gmünd - CDU-Fraktion	<b>Verlässliche und einprägsame Fahrpläne</b> Wichtig zur Leichtigkeit im Umgang mit dem ÖPNV sind verlässliche Fahrpläne. Hierzu ist eine abgestimmte Taktung zwischen den einzelnen Buslinien und auch den Eisenbahnlinien unausweichlich erforderlich. Auch sind die Takte so zu gestalten, dass diese eingängig zu merken sind. An den einzelnen Haltestellen sind deshalb die Haltezeiten immer zur gleichen Minute innerhalb der Stunden anzustreben, z.B. 9.05/10.05/11.05/12.05		X	Ist vorgesehen
152	Stadt Schwäbisch Gmünd - CDU-Fraktion	Die Fahrpläne sollten per App einfacher einzusehen sein. Derzeit unzureichend ist, dass der Nutzer die erforderlichen Linien zum Zielort aus den unterschiedlichen Fahrplänen zusammensuchen muss. Die Leichtigkeit des ÖPNV wird nur erreicht, wenn der Nutzer seine Verbindung schnell und zielführend aufrufen kann.		X	Die OstalbMobil-App gibt eine Linienübergreifende Information.
153	Stadt Schwäbisch Gmünd - CDU-Fraktion	Dies wäre zum Beispiel über Google Maps möglich, wenn alle Fahrpläne dort eingepflegt sind. Beispielfhaft wird dort die Busverbindung von Schwäbisch Gmünd nach Göppingen über Lorch bereits dargestellt. Siehe beiliegende Reiseplanung Anlage 1.		X	Projekt wird gestartet.
154	Stadt Schwäbisch Gmünd - CDU-Fraktion	Als Vorbild kann hier auch die Fahrplanauskunft der DB genannt werden. Diese erstellt den Fahrplan vom Ausgangspunkt zum Zielort mit allen Umsteigehalten, Umsteigezeiten, Umsteigezugbenennung und erforderliche Gehzeiten bis zum Ziel. Gleichzeitig werden Varianten angeboten und auch die zugehörigen Ticketpreise. Gleichzeitig kann gebucht und per elektronischem Zahlssystem bezahlt werden.		X	Ist in OstalbMobil-App ebenfalls möglich.

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
155	Stadt Schwäbisch Gmünd - CDU-Fraktion	<p><b>ÖPNV on Demand/Ruftaxi</b></p> <p>Natürlich gibt's auch äußerst schwache Verkehrszeiten. In späten Abendstunden oder Sonntagvormittags sind die Busse oftmals leer. Zu diesen Zeiten wäre ein Verkehr on demand (auf Anforderung) zu prüfen. Wichtig dabei ist, dass auch dieser Verkehr zu den fahrplanmäßigen Zeiten fährt und die Anforderung recht kurzfristig möglich ist. Auch hier ist eine digitale Anforderung per App, aber auch per Telefon wünschenswert.</p> <p>Beispielhaft ist hier, dass der Bus nach Straßdorf spät abends bei Bedarf auch nach Rechberg weiterfährt, trotz dass dies im Fahrplan nicht enthalten ist. Diese Funktion wäre auch für die Strecke von Hussenhofen nach Zimmern und von Weiler nach Degenfeld wünschenswert.</p>		X	Ist vorgesehen (vor allem für Regionalverkehr und sehr kleine Stadtteile).
156	Stadt Schwäbisch Gmünd - CDU-Fraktion	<p><b>Problem Anbindung Lindach</b></p> <p>Ein großes Problem im derzeitigen Fahrplan sehen wir in der Anbindung von Lindach. Diese erfolgt über den Umweg Mutlangen mit Umsteige Erfordernis in Mutlangen. Dadurch dauert eine Busfahrt von Schwäbisch Gmünd Lindach zum Marktplatz in Schwäbisch Gmünd u. U. über eine Stunde. Mit dem Auto dauerts 10 Minuten. Hier ist dringend eine direkte Anbindung des Teilortes Lindach über das Schießtal an die Stadt Schwäbisch Gmünd erforderlich. Eine Ringlösung GD Lindach Herlikofen GD und umgekehrt wäre hier sicher eine gute Lösung.</p>		X	Neue Standards sehen zwei umsteigefreie Verbindungen pro Stunde vor. Direkte Anbindung über Schießtal wird in der Umsetzungsplanung geprüft.
157	Stadt Schwäbisch Gmünd - CDU-Fraktion	<p><b>Entlastung Schmiedgassen/Kappelgasse:</b></p> <p>Eine Frequenzerhöhung des ÖPNV bringt jedoch zwangsläufig auch vermehrte Busfahrten mit sich. Diese haben zwischenzeitlich in der Innenstadt von Schwäbisch Gmünd schon eine kritische und belästigende Größenordnung erreicht. Deshalb ist zu prüfen, wie insbesondere die zentralen Lagen in Schmiedgassen, Kappelgasse, Ledergasse und auch Kalter Markt vom Busverkehr durch gezielte und intelligente Umlegung der Routen entlastet werden können.</p> <p>Beispielhaft könnte hier eine neue Bushaltestelle an der Remsstraße beim Röther geschaffen werden. An dieser Bushaltestelle sollten dann alle Regional Busse aus dem nördlichen und nordöstlichen Kreisgebiet und von Welzheim kommend halten. Von dort ist es nur wenige Meter in die Innenstadt, ggfs. zum Umstieg auf die innerstädtischen Buslinien.</p> <p>Buslinien von Süden kommend (z.B. Linie 4) könnte anstatt über den Kalten Markt und Kappelgasse über die Parlerstraße/Robert v Ostertagstrasse zur Ledergasse mit Halt an der Remsgalerie geführt werden.</p>		X	Linienführungen über die Remsstraße oder Klösterlestraße bringen durch hohes Verkehrsaufkommen große betriebliche Risiken (regelmäßig hohe Verspätungen, Fahrtausfälle). Durch den Wegfall der zentralen Busachse entlang der Ledergasse/Kappelgasse/Schmiedgassen ist ein erheblicher Fahrgastverlust zu fürchten. Eine Entlastung der Altstadt soll mithilfe von Durchmesserlinien/ mehr durchgebundenen Fahrten sowie mehr ÖPNV entlang der Rektor-Klaus-Straße erfolgen.
158	Stadt Schwäbisch Gmünd - CDU-Fraktion	Daneben gibt es sicher noch weitere Verbindungen, deren Linien im Detail in ähnlicher Weise zu überdenken sind.		X	Kenntnisnahme
159	Stadt Schwäbisch Gmünd - B90/ Die Grünen-Fraktion	zu 2.3.2. Bedienungsqualität (Bedienungshäufigkeiten und Bedienungszeiten): Nachtbusse: Der Plan sieht im Entwurf eine Erweiterung der Busfrequenz in den „Schwachlastzeiten“ vor. Wir regen an, die Schwachlastzeiten und damit die Busverkehrszeiten am Wochenende über Mitternacht auszudehnen z. B. am Samstag bis 2 Uhr	X		Thema Nachtbusse wird ergänzt.

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
160	Stadt Schwäbisch Gmünd - B90/ Die Grünen-Fraktion	zu 2.3.4. Verbindungsqualität (Verknüpfung der Linien und Systeme): Die Umsteigezeiten am ZOB Schwäbisch Gmünd von Bahn zu Bus und umgekehrt müssen konsequent verlässlich, taktgetreu und schnell gestaltet werden.		X	Ist im Umsetzungskonzept vorgesehen.
161	Stadt Schwäbisch Gmünd - B90/ Die Grünen-Fraktion	Zu 2.4.3. Ausstattung von Fahrzeugen: Langfristiges Ziel der Nahverkehrsplanung für die kommenden Jahre ist der emissionsfreie ÖPNV. Busse sollten für die Mitnahme von Fahrrädern und anderen geeigneten Verkehrsmitteln (z.B. E-Scooter) nachgerüstet und bei Neubeschaffung eingerichtet sein.		X	In den meisten Bussen (mit Ausnahme der Reisebusse) sind Aufstellflächen vorhanden. Die Fahrradmitnahme ist bei OAM außerhalb der morgendlichen HVZ möglich.
162	Stadt Schwäbisch Gmünd - B90/ Die Grünen-Fraktion	zu 2.5.5. Busbeschleunigung und Busbevorrechtigung: Bei der Einrichtung von Busspuren zur Beschleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV sollten Synergien mit dem Radverkehr mitgedacht werden insofern, dass an geeigneten Streckenabschnitten kombinierte Bus- und Rads Spuren vorgesehen werden		X	Kenntnisnahme
163	Stadt Schwäbisch Gmünd - B90/ Die Grünen-Fraktion	Weiterhin ist bis zur Neuausschreibung des Linienbündels Schwäbisch Gmünd Stadt eine geeignete Lösung für die Buslinien durch die Schmiedgassen zu finden.		X	Wird bei Umsetzungsplanung berücksichtigt.
164	Stadt Schwäbisch Gmünd - Protokoll Strategie-workshop am 09.12.2021	Vorrang und kurze Fahrtzeiten für den Bus, schnelle Verbindungen, günstige und einfache Tarife, gute Ausstattung der Haltestellen (inkl. Barrierefreiheit), Zusammenspiel von Push & Pull Maßnahmen, Digitalisierung und Kommunikation/Werbung		X	Kenntnisnahme
165	Stadt Schwäbisch Gmünd - Protokoll Strategie-workshop am 09.12.2021	Vorrangmaßnahmen ÖPNV, vor allem Infrastrukturmaßnahmen bspw. Busspuren, am Stau vorbeifahren		X	In Kapitel 2.5.5 werden Maßnahmen zu Bevorrechtigung und Busbeschleunigung formuliert.
166	Stadt Schwäbisch Gmünd - Protokoll Strategie-workshop am 09.12.2021	Gewohnheiten ändern/Push & Pull, gebührenpflichtige Parkplätze an Hochschulen		X	Kenntnisnahme, Zuständigkeit liegt bei Stadt
167	Stadt Schwäbisch Gmünd - Protokoll Strategie-workshop am 09.12.2021	Werbung/Kommunikation, Imagekampagne		X	In Kapitel 2.5.2 werden diese Themen behandelt.

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
168	Stadt Schwäbisch Gmünd - Protokoll Strategie-workshop am 09.12.2021	Tarife/Kosten, günstiger ÖPNV – hohe Parkgebühren		X	Kenntnisnahme
169	Stadt Schwäbisch Gmünd - Protokoll Strategie-workshop am 09.12.2021	Ausstattung der Haltestellen, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität		X	In Kapitel 2.4 werden diese Themen behandelt.
121	Gemeinde Spraitbach	Der Einzug von digitalen Möglichkeiten (ePayment, On Demand Service) ist sehr zu begrüßen. Berücksichtigt werden sollte auch die Bezahlungsmöglichkeit per NFC vor Ort.		X	Wird bei der Umsetzungsplanung im Anschluss an den NVP berücksichtigt.
122	Gemeinde Spraitbach	Da die Haltestellen digital aufgenommen werden, sollten diese Daten den Kommunen zur Verfügung gestellt werden, damit sie ins jeweilige Geoinformationssystem eingepflegt werden können. Auf die Dienstleistung von geeigneten StartUps zur Datenerfassung wird hingewiesen.		X	Es wird geprüft, wie die Daten den Kommunen zur Verfügung gestellt werden können. Ggf. nach Veröffentlichung über EFA-BW.
123	Gemeinde Spraitbach	Der Teilort Hinterlital ist aufgrund seiner Größe nicht explizit erwähnt. Es wird darauf hingewiesen diesen Ort später in der weiteren Planung entsprechend zu berücksichtigen. Schon allein deshalb, weil auch der Ort Schlechtbach von dieser Haltestelle profitiert und eine wichtige Route nach Gschwend besteht.		X	Der Teilort liegt auf der Regionalverkehrsachse der Kategorie II ist mit einem Stundentakt berücksichtigt.
124	Gemeinde Spraitbach	Die Ortsteile Hinterlital und Vorderlital sollen im selben Umfang angefahren werden, wie der Hauptort Spraitbach.		X	Die Teilorte liegen auf der Regionalverkehrsachse der Kategorie II und werden mit einem Stundentakt berücksichtigt.
125	Gemeinde Spraitbach	Der Fahrscheinerwerb sollte weiterhin auch ohne Smartphone möglich sein.		X	Kenntnisnahme
104	Gemeinde Stöttlen	der Gemeinderat von Stöttlen hat in seiner Sitzung vom 20.01.2022 die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes beraten und sein Einvernehmen dazu erteilt.		X	Kenntnisnahme
105	Gemeinde Stöttlen	Dabei kam auch zum Ausdruck, dass der in unserer Raumschaft installierte StadtLandBus eine sehr große Verbesserung des ÖPNV erbracht hat. In diesem Zusammenhang bitten wir zu überprüfen, ob das StadtLandBus-System auch zu einer Verbindung in die nahe gelegene Stadt Dinkelsbühl ausgebaut werden kann.		X	Prüfung erfolgt im Rahmen der Umsetzungsplanung.
70	Gemeinde Täferrot	Als Kommune, die bisher – vor allem in den Teilorten Utzstetten und Tierhaupten – über eine ungenügende Anbindung an das ÖPNV Netz verfügt, begrüßen wir die Planungen ausdrücklich. Wir würden uns grds. über eine Umsetzung – wie geplant – sehr freuen, bitten jedoch zu berücksichtigen, dass auch die Schulstandorte Täferrot und Leinzell gut und zeitnah erreichbar sein sollten.		X	Kenntnisnahme
170	Gemeinde Tannhausen	Die Gemeinde Tannhausen hat zum Verfahren folgende Vorschläge:		X	Kenntnisnahme



Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
171	Gemeinde Tannhausen	Eine getaktete Busverbindung von Unterschneidheim über Tannhausen und Mönchsroth nach Dinkelsbühl zum dortigen ZOB einzurichten.		X	Ist bisher nicht vorgesehen, nur in Abstimmung mit Landkreis Ansbach und als Rufbus denkbar.
172	Gemeinde Tannhausen	Die Fahrzeiten von Montag bis Freitag sollten auch außerhalb der Schulferien nach Ellwangen und Aalen stattfinden.		X	Für Tannhausen ist auch an Ferientagen und am Wochenende eine stündliche Verbindung nach Ellwangen und Bopfingen vorgesehen. Dort ist dann eine Umstieg in Richtung Aalen vorhanden.
173	Gemeinde Tannhausen	Es sollten auch die täglichen Anfahrten zu den Berufsschulen sowie auch eine gesicherte Rückfahrt in die Dörfer von den Zentren Ellwangen und Aalen für die Berufsschüler und alle anderen Nutzer verlässlich gesichert sein.		X	Der Schulverkehr soll - soweit möglich - in den Taktverkehr integriert werden. Bei Bedarf werden zusätzliche Schulverkehrsfahrten vorgehalten.
290	Gemeinde Unterschneidheim	1. Allgemeines Die Gemeinde Unterschneidheim begrüßt die Anstrengungen des Ostalbkreises bzw. der Landkreisverwaltung zur ganzheitlichen Weiterentwicklung des ÖPNV. Als Flächengemeinde mit 68 km <sup>2</sup> und sieben Teilorten ist der Gemeinde Unterschneidheim bewusst, dass eine den Ansprüchen der Bevölkerung genügende Abdeckung in räumlicher und zeitlicher Hinsicht eine große Herausforderung darstellt, nicht zuletzt aus Gründen der Finanzierbarkeit. Umso mehr ist der Gemeinde Unterschneidheim daran gelegen, diese Teilfortschreibung konstruktiv zu begleiten, da sie gute, neue Ansätze für einen attraktiven ÖPNV im ländlichen Raum liefert.		X	Kenntnisnahme
291	Gemeinde Unterschneidheim	2. Kreisweiter Takt (Ziffer 2.3.4) Die Schaffung eines integralen Taktfahrplanes wird ausdrücklich begrüßt. Die Gemeinde Unterschneidheim sieht wie der Landkreis hierin einen elementaren Baustein, um auch in der Fläche und in den ländlichen Gebieten die Attraktivität des ÖPNV zu steigern.		X	Kenntnisnahme

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
292	Gemeinde Unterschneidheim	<p>3. Schülerverkehr (Ziffer 2.3.6) Es ist nachvollziehbar, dass der Schülerverkehr möglichst in den Taktverkehr integriert werden soll. Allerdings ist zu beachten, dass unter dieser Integration in den Taktfahrplan weder die Schülerinnen und Schüler, noch die Attraktivität der Schulstandorte im Bereich des Regionalverkehrs erheblich leiden dürfen. Für die Gemeinde Unterschneidheim bedeutet dies beispielsweise, dass sowohl die weiterführenden Schulen in Bopfingen und Ellwangen für die Schülerinnen und Schüler aus der Gemeinde, als auch die Sechta-Ries-Schule in Unterschneidheim für die Schülerinnen und Schüler aus der Gemeinde und auch aus dem Umland gut zu erreichen sein müssen. Bei einer kreisweiten Vertaktung in Richtung der definierten Verknüpfungspunkte darf die komfortable und einfache Erreichbarkeit beispielsweise einer weiterführenden Schule wie der Sechta-Ries-Schule nicht außer Acht gelassen werden. Mit Hinblick auf die ggf. erforderlichen gestaffelten Unterrichtsbeginne ist nach Auffassung der Gemeinde Unterschneidheim zu befürchten, dass von solchen verstärkt die Schulen im Bereich des Regionalverkehrs betroffen sein werden, da diese bereits planmäßig mit weniger ÖPNV-Anbindungen bzw. einer weiteren Taktung versorgt sind. Dies würde die Attraktivität der Schulstandorte im Bereich des Regionalverkehrs im Vergleich zu denen im Stadtverkehr schmälern, was kritisch zu hinterfragen ist. Es wird ferner zu klären sein, wie groß die geforderte hinreichende Nachfrage im Schülerverkehr sein muss, um im Regionalverkehr Kategorie III „Studentakt On-Demand“ einen Festverkehr etabliert zu bekommen. Wir appellieren dafür, an diese Nachfrage keine allzu strengen Maßstäbe anzulegen. Wir weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Schülerinnen und Schüler als langjährige Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV eine nicht zu vernachlässigende Zielgruppe darstellen. Negative Erfahrungen, die diese Zielgruppe ggf. macht, werden selbst durch ein sehr gutes Angebot nur schwer wieder zu revidieren sein.</p>		X	Im Schulverkehr sollen möglichst keine Verschlechterungen durch eine Unterrichtszeitenstaffelung und die Integration in Taktverkehre entstehen.

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
293	Gemeinde Unterschneidheim	<p>4. Regionalverkehr Kategorie III „Studentakt On-Demand“ insbesondere mit Hinblick auf die Ortschaft Zöbingen (Ziffern 2.3.1, 2.3.2)</p> <p>Nach der Teilfortschreibung wird lediglich die Ortschaft Unterschneidheim dem Regionalverkehr der Kategorie II „Studentakt“ zugeordnet. Dies ist insofern nachvollziehbar, da lediglich die Ortschaft Unterschneidheim die grundsätzlich erforderlichen 1.000 Einwohner vorweisen kann.</p> <p>Allerdings wird das weitere erklärte Ziel, insgesamt 90% der Kreisbevölkerung im Studentakt im Festverkehr zu bedienen, in der Gemeinde Unterschneidheim bei weitem nicht erreicht. Hierbei wird nicht verkannt, dass diese 90% kreisweit zu betrachten sind. Allerdings ist für die Gemeinde Unterschneidheim mit einer Bedienung im Studentakt im Festverkehr von nicht einmal 40% der Bevölkerung eine derart erhebliche Diskrepanz zu den erklärten Zielen feststellbar, dass diese aus Sicht der Gemeinde Unterschneidheim nicht mehr insgesamt und uneingeschränkt befürwortet werden kann.</p> <p>Dies ist nicht zuletzt deshalb nicht nachvollziehbar, da beispielsweise die Ortschaft Zöbingen zwar stündlich durchfahren, aber nicht im Festverkehr bedient werden soll. Noch unverständlicher macht dies die Tatsache, dass die Ortschaft Zöbingen mit 970 Einwohnern (Stand: 31.12.2021) nur sehr knapp die geforderten 1.000 Einwohner unterschreitet. Wir bitten diesbezüglich zu beachten, dass die im Angebotsvergleich genannten 930 Einwohner unseres Erachtens nicht aktuell sind.</p> <p>Der Angebotsvergleich zeigt auf, dass auch zahlreiche wesentlich kleinere Ortschaften stündlich im Festverkehr bedient werden sollen bzw. können, sodass selbst der Unterschneidheimer Teilort Zipplingen insbesondere mit Hinblick auf das 90%-Ziel unseres Erachtens überdacht werden müsste. Umso mehr gilt dies für die Ortschaft Zöbingen. Es ist beispielsweise in keinster Weise nachvollziehbar, weshalb Zöbingen auf dieser Linie trotz wesentlich mehr Einwohnern schlechter bedient werden soll als beispielsweise Kerkingen.</p> <p>Würden die Ortschaften Unterschneidheim, Zipplingen und Zöbingen im Studentakt im Festverkehr bedient werden, könnten immerhin 70% der Gemeindeeinwohner den Studentakt im Festverkehr nutzen.</p> <p>Würden die Ortschaften Unterschneidheim und Zöbingen stündlich im Festverkehr bedient werden, entspräche dies ca. 59% der Gemeindeeinwohner. Bereits dies wäre für die Gemeinde eine deutliche Verbesserung mit Hinblick auf die aktuell geplanten knapp 40%.</p> <p>Ausdrücklich begrüßt wird der geplante Ausbau des Angebotes insbesondere in der Schwachverkehrszeit.</p>		X	Beim Entwurf der Taktachsen muss ein Mittelweg zwischen einer wirtschaftlichen Lösung im Einklang mit einer hohen Erschließungswirkung und gleichzeitig möglichst direkten Linienführung gefunden werden. In diesem Zusammenhang sollen einheitliche, stündliche Linienwege mäandrierenden, zweistündlichen Optionen vorgezogen werden. Im bisherigen Entwurf der Liniennetzkarte wird Zöbingen berücksichtigt, indem als Kompromiss eine Bedienung der Haltestelle "Schneidheimer Straße" am Ortsrand im Festverkehr erfolgen soll.
294	Gemeinde Unterschneidheim	<p>5. Barrierefreiheit (Ziffer 2.4.1)</p> <p>Der beabsichtigte Ausbau der Barrierefreiheit im ÖPNV auch in der Fläche wird seitens der Gemeinde Unterschneidheim ausdrücklich begrüßt und unterstützt. Die Akzeptanz des ÖPNV-Angebotes lebt maßgeblich von der breiten bzw. allgemeinen Nutzbarkeit desselben. Die Gemeinde Unterschneidheim ist gerne bereit, ihren Beitrag zum Ausbau der Barrierefreiheit im ÖPNV zu leisten.</p>		X	Kenntnisnahme

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
295	Gemeinde Unterschneidheim	<p>6. Zusammenfassung</p> <p>Die Gemeinde Unterschneidheim begrüßt und unterstützt die Kernanliegen der vorliegenden Teilfortschreibung 2021 des Nahverkehrsplans für den Ostalbkreis. Auf den Schülerverkehr und insbesondere auf die Attraktivität der Schulstandorte im Bereich des Regionalverkehrs ist hinreichend Rücksicht zu nehmen. Die Sechta-Ries-Schule in Unterschneidheim ist unbedingt belastbar und attraktiv an die weiteren Teilorte und das Umland anzubinden.</p> <p>Die Ortschaft Zöbingen muss an den Stundentakt im Festverkehr angebunden werden. Die Ortschaft Zipplingen sollte nach Möglichkeit ebenfalls an den Stundentakt im Festverkehr angebunden werden.</p>		X	siehe Nr. 292 und 293.
248	Gemeinde Waldstetten - CDU	Die Bedienungsfähigkeit der Stadtverkehr Kategorie 1, sehen wir für Waldstetten, als ideale Kategorie an, um der Bevölkerung einen Anreiz zum Umstieg auf die öffentlichen Verkehrsmittel zu bieten. Die Verbindung zwischen Schwäb. Gmünd und Waldstetten sollte unbedingt in einer solchen regelmäßigen Taktung bedient werden.		X	Ist im NVP so vorgesehen.
249	Gemeinde Waldstetten - CDU	Die wenig nachgefragten Verbindungen, in den Schwachverkehrszeiten oder am Wochenende, wäre mit kleineren Bussen, anstatt mit Linienbussen unserer Meinung nach ausreichend. wichtig wäre in jedem Fall auch hier eine regelmäßige Taktung.			Taktung ist so vorgesehen.
250	Gemeinde Waldstetten - CDU	In den Schwachverkehrszeiten, am Wochenende sollte die Verbindung möglichst bis spät in die Nacht angeboten werden um Jugendlichen und jungen Erwachsenen eine sichere Alternative für den Nachhauseweg zu bieten. Dies gilt vor allem für die Direktverbindung zwischen Schwäbisch Gmünd und Waldstetten.		X	Die Verkehrszeiten sind an allen Tagen von 5 - 24 Uhr (vgl. Kap. 2.3.2)
251	Gemeinde Waldstetten - CDU	Die Variante des On-Demand-Verkehrs halten wir vor allem für Wißgoldingen für sehr gut. Eine Alternative dazu, bzw. eine Ergänzung wäre unserer Ansicht nach eine Verbindung zwischen Waldstetten-Weilerstoffel-Tannweiler-Wißgoldingen. Da es keine direkte Verbindung zwischen unseren Teilorten und dem Hauptort gibt, würde eine solche Linie auch den Wirtschaftsstandort, von Waldstetten und somit auch den Ostalbkreis stärken, da derzeit sicherlich viele Wißgoldingen im Bereich des Einzelhandels Richtung Filstal abwandern. Eine eingeschränkte Verbindung an einem oder mehreren Tagen nicht mit Linienbussen, sondern kleineren Fahrzeugen wäre unseres Erachtens eine Sinnvolle Variante.		X	Die genannten Bereiche sind im Teilbereich der On-Demand-Verkehre enthalten (vgl. Karte Zielnetz). Genannte On-Demand-Achse wurde den Verkehrsunternehmen bei Umsetzungsplanung bereits vorgeschlagen, jedoch Bedenken wegen Befahrbarkeit im Winter auch mit kleinen Bussen.
252	Gemeinde Waldstetten - CDU	Flexible Bedienungsformen wären sicherlich auch für Waldstetten im Hinblick auf Berufspendler nach Schwäbisch Gmünd eine echte Alternative. Hierbei sollte der Bedarf abgefragt werden z.B. zu großen Industriezentren wie Gügling oder Bosch.		X	Umsetzung zur HVZ schwierig, für Tagesrandlagen (z. B. Schichtzeiten) denkbar
253	Gemeinde Waldstetten - CDU	Die Ideen für die Teilfortschreibung des Nahverkehrsplanes halten wir grundsätzlich für sehr gut und die angedachten Maßnahmen sind eine echte Aufwertung des Ländlichen Raumes und ein wichtiger Baustein zur Verkehrswende.		X	Kenntnisnahme

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
254	Gemeinde Waldstetten - UB_FWV	Wir haben einige Anregungen und Vorschläge für die Verbesserung des ÖPNV: 1. Voraussetzung, damit auch Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer, Familien mit Kinderwagen den ÖPNV nutzen bzw. überhaupt nutzen können ist, dass auf allen Linien barrierefreie Busse (keine Reisebusse, wie aktuell) eingesetzt werden.		X	Im NVP können Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit formuliert werden. Im Kapitel 2.4.3 werden für Fahrzeuge, die ausschließlich im Schulverkehr und als Verstärkerfahrzeuge eingesetzt werden, diese Ausnahmen formuliert.
255	Gemeinde Waldstetten - UB_FWV	2. Die Fahrpläne der Schulbusse müssen zeitnah - möglichst zum Schuljahr 2022/2023-überarbeitet werden. Die aktuell bestehenden Lücken im Fahrplan müssen geschlossen werden. Schüler*innen müssen auch die Möglichkeit haben zur 2.Schulstunde in die Schule, sowie auch nach der 4., 8.,9.,10. Stunde nach Hause zu kommen ohne den Unterricht vorher verlassen zu müssen oder 30-60 Minuten auf den nächsten Bus zu warten. Diesbezüglich wäre eine Rücksprache mit den Schulen/Schulleitern wünschenswert. Siehe beigefügte Exceltabelle. Viele Elterntaxis könnten dadurch ersetzt werden!!!		X	Regelmäßige Anbindung der Schulen durch Taktverkehr wird angestrebt und Verbesserungsmöglichkeiten bei der Umsetzungsplanung geprüft.
256	Gemeinde Waldstetten - UB_FWV	3. Die vom Ostalbkreis geforderte Taktung löst auch folgende Probleme: - die Fahrpläne mit den Stundenplänen abzustimmen. Aktuell fährt oft kein Bus, wenn die Schüler*innen Schulende haben bzw. es fahren keine Busse, wenn der Schulbeginn erst zur 2. oder 3. Stunde ist. Dabei ist zu überlegen im ¼ h Takt alle Schulzentren an den Linienverkehr anzuschließen, dass Schüler*innen zumindest zeitnah an ÖPNV Knotenpunkte kommen. - die Fahrpläne mit dem Zugverkehr abzustimmen. - die Fahrpläne mit Querverbindungen im Flächenlandkreis besser oder überhaupt zu verbinden.		X	Ist so vorgesehen und soll bei der Umsetzungsplanung weitestgehend berücksichtigt werden.
257	Gemeinde Waldstetten - UB_FWV	4. Bis die geplante ¼ h Taktung flächendeckend umgesetzt wird, sollte schon vorher eine 1/2h Taktung in Betracht gezogen werden. Zu überlegen wäre ebenfalls, ob stündlich alle Haltestellen im Ortsgebiet und Weilerstoffel angefahren werden können.		X	Umsetzungsplanung im Raum Gmünd bereits gestartet, deshalb keine Vorstufen möglich.
258	Gemeinde Waldstetten - UB_FWV	5. Um den innerörtlichen ÖPNV zu stärken und auszubauen, sollte in Betracht gezogen werden weiter Haltestellen im Gewerbegebiet Fehllacker zu schaffen. Auch, um den Arbeitnehmern aus den umliegenden Gemeinden und Städten ein besseres Angebot für den Umstieg in den ÖPNV zu machen, sollen zusätzliche Haltestellen und Taktzeiten im Gewerbegebiet angedacht werden, die mit den Arbeitszeiten der großen Betriebe abgestimmt werden sollten.		X	Regelmäßige Anbindung vorgesehen, Einrichtung geeigneter Haltestellen muss durch Gemeinde in Abstimmung mit Verkehrsunternehmen und Landkreis erfolgen.
259	Gemeinde Waldstetten - UB_FWV	6. Aktuelle Änderungen im Fahrplan oder auch aktuelle Ankünfte oder Verspätungen sollten über eine App einsehbar sein, die in Verbindung mit dem Kauf des OstalbAbos zur freien Nutzung zu Verfügung steht.		X	Über die kostenlose OAM-App können ebenfalls Echtzeitdaten angerufen werden, wenn diese durch die Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt werden. Mit den neuen Bordrechnern werden deutlich mehr Echtzeitdaten vorliegen.
260	Gemeinde Waldstetten - UB_FWV	7. Jeder Bus sollte eine Haltestellen Anzeige oder Ansage im Fahrgastraum haben.	X		Kapitel 2.4.3 wird entsprechend ergänzt.

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
261	Gemeinde Waldstetten - UB_FWV	8. Durch den fehlender Anschluss an den VVS, fahren viele Pendler mit dem Auto nach Lorch, da die Kosten für VVS und zusätzliches OstalbAbo zusammen zu hoch sind! Sind Möglichkeiten sich an den VVS anzuschließen in Aussicht? Wie stehen die Planungen zum 365€ Baden-Württemberg Ticket???		X	Tarifpolitische Vorstellungen werden politisch definiert und sind abhängig von der Bereitschaft die nachhaltige Finanzierung durch die öffentliche Hand zu übernehmen.
262	Gemeinde Waldstetten - UB_FWV	9. Des Weiteren sollte es schnellstmöglich abends ab 19 Uhr weitere geregelte Taktungen im halb bzw. stunden Takt. So-Do bis 23 Uhr, Fr und Sa bis 24 Uhr geben.		X	Laut Bedienungszeitfenstern vorgesehen, siehe Nr. 257.
263	Gemeinde Waldstetten - Nachhaltige Zukunft Waldstetten e.V.	1. TAKTUNG, NETZ UND LINIEN • 15-Minuten-Takt nach Gmünd, in Hauptzeiten und 30 Minuten in Nebenzeiten, denkbar als 2 Rundverkehre, gegen den Uhrzeigersinn: Waldstetten, Gmünd, Straßdorf. Aber auch getaktet im Uhrzeigersinn = deckt als Express auch Straßdorf mit ab, Schülerverkehr. Beides feste Linien. Hohe Frequenz zwischen Gmünd und Waldstetten.		X	Im NVP und bei der Umsetzungsplanung in ähnlicher Form vorgesehen.
264	Gemeinde Waldstetten - Nachhaltige Zukunft Waldstetten e.V.	• Taktung versetzt mit den Ankunfts-Abfahrtszeiten des ÖSNV. Bei 20 Minuten-Takt ist keine Abstimmung mehr notwendig, da ja auch die Bahn in Gmünd in 2 Richtungen unterschiedlichste Haltezeiten hat.		X	20-Minuten-Takt ist im NVP nicht vorgesehen. Eine Abstimmung zwischen Bus und Bahn ist eine wesentliche Grundlage des NVP.
265	Gemeinde Waldstetten - Nachhaltige Zukunft Waldstetten e.V.	• Busse sollten nie vor der geplanten Abfahrtszeit abfahren und bei Verzug z.B. des SPNV auch bis 5 Minuten warten. Nur wenn der Zug mehr Verspätung hat gleich fahren, sonst kommt der weitere Fahrplan durcheinander. Heißt auch, dass es diese 5 Minuten Wartezeit mind. Bei solchen Haltestellen geben muss.		X	Wartezeiten bei Stadtverkehr/dichten Takten schwierig umsetzbar und nicht zwingend notwendig. Abends und am Wochenende durch geringeres Angebot und weniger Verkehr sinnvoll und eher möglich.
266	Gemeinde Waldstetten - Nachhaltige Zukunft Waldstetten e.V.	• On-Demand für alle Wohngebiete in der Gemeinde, also auch mit Weilerstoffel und Wißgoldingen, immer zentral zum Zentrum in Waldstetten, dort Umstieg zu Express nach Gmünd = Gute Versorgung im Stundentakt innerhalb ganz Waldstetten zu, Einkaufen, Freibad, Schulen, Musikschulen und Vereinen, enge Anbindung nach Gmünd ohne lange Wartezeiten an den Express, zu prüfen ob feste aber weitreichende Linie, ggf. mit Buchung abweichend, Halt auf Zuruf an der Linie oder viele theoretische Halte bei Bedarf (verringert auch die Entfernung zum Bus)		X	Für Weilerstoffel vorgesehen, Wißgoldingen siehe Nr. 251.
267	Gemeinde Waldstetten - Nachhaltige Zukunft Waldstetten e.V.	• Beispiel-Skizze für 4 Schleifen On-Demand in Waldstetten (= 4 Farben): siehe Originaldatei		X	Zur Kenntnis, dient als grobe Vorlage bei der Umsetzung.
268	Gemeinde Waldstetten - Nachhaltige Zukunft Waldstetten e.V.	• Schulzeit-Staffelung (wenige Minuten) um das Volumen zu entzerren zwischen Schule und Bahnhof z.B.		X	Ist vorgesehen.

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
269	Gemeinde Waldstetten - Nachhaltige Zukunft Waldstetten e.V.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ggf. Ringbus um Gmünd interessant (Bedarf)? Z.B. statt von Mutlangen nach Gmünd, und dann nach Lindach, ein Ring konzentrisch um Gmünd, also direkt von Mutlangen nach Lindach im Ring (ggf. im Uhrzeigersinn und umgekehrt)</li> </ul>		X	Für Waldstetten vorgesehen.
270	Gemeinde Waldstetten - Nachhaltige Zukunft Waldstetten e.V.	<b>2. AUSSTATTUNG, BUS, HALTESTELLE</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Barrierefreiheit               <ul style="list-style-type: none"> <li>o Einstieg in Bus (entweder hohes Board (hohe Kosten Umbau) oder tiefer (abgesenkter) Einstieg Bus</li> <li>o Platz hintere Tür für Rollator, Kinderwagen, Fahrrad (nachrangig)</li> <li>o Zugang auch für sehbehinderte Fahrgäste ermöglichen (s. auch Fahrplan, Haltestelle)</li> </ul> </li> </ul>		X	vgl. Kapitel 2.4.
271	Gemeinde Waldstetten - Nachhaltige Zukunft Waldstetten e.V.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aufgrund der höheren Frequenz kleine Busse (vgl. Sprinter)</li> </ul>		X	Sofern Fahrzeuge bereits vorhanden, vor allem für Direktlinie GD-Waldstetten in der NVZ/SVZ denkbar. Für Routen über Straßdorf/Bettringen nicht geeignet, da höhere Nachfrage zu erwarten.
272	Gemeinde Waldstetten - Nachhaltige Zukunft Waldstetten e.V.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ggf. alternative Fahrzeuge für die Zeiten Schwachverkehr oder erweiterter Schwachverkehr, auch Taxi, Sammeltaxi oder Fahrdienste auf Ruf-Basis</li> </ul>		X	Für SV I eher nicht vorgesehen (mindestens stündlicher Festverkehr).
273	Gemeinde Waldstetten - Nachhaltige Zukunft Waldstetten e.V.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrzeuge emotionsfrei (E oder H2)               <ul style="list-style-type: none"> <li>o Klimatisierung für Fahrer und Fahrgäste</li> <li>o DFI im Bus: Linie, Fahrtrichtung, nächste 2 Stationen und in wie vielen Minuten werden diese erreicht, wann das Ziel erreicht, wann wichtige Zwischenziele wie Umstiegsmöglichkeiten oder Bahnhöfe). Umstiegsmöglichkeiten mit Wartezeit bis zur nächsten Abfahrt des nächsten ÖN+                   <ul style="list-style-type: none"> <li>o WLAN im Bus, ggf. auch USB-Laden</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>		X	Die Mobilfunknetzabdeckung deckt weite Bereiche des Ostalbkreises ab und soll sich in den restlichen Gebieten verbessern. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis von W-LAN ist zu berücksichtigen.
274	Gemeinde Waldstetten - Nachhaltige Zukunft Waldstetten e.V.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rad-Abstellanlagen je nach Bedarf: mind. Halter zum Abschließen, besser überdacht, am Bahnhof noch mehr gesichert, an frequentierten Haltestellen inkl. funktionierender Werkstatt</li> </ul>		X	Zuständigkeit liegt bei Stadt/Gemeinden

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
275	Gemeinde Waldstetten - Nachhaltige Zukunft Waldstetten e.V.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Haltestellen               <ul style="list-style-type: none"> <li>o eher statt 400m besser 300m max. entfernt (bei on-demand ggf. einfacher gestaltbar)</li> <li>o mit elektronischer Info (DFI): Name Haltestelle, Uhrzeit, nächster Bus wohin und in wie vielen Minuten zu erwarten. Mind. in Kategorie ein an Express-Verbindungen, auch in On-Demand-Bussen (wann an Umstieg, wann fährt der nächste ÖN weiter)</li> <li>o Karte mit Standort, Linien und Richtungen</li> <li>o Fahrplan mit wenigen Kürzeln, leicht lesbar, auch an „Freitag in Schulferien außer wenn Feiertag“</li> <li>o Namen ggf. überarbeiten, wenn z.B. kein Straßename, sondern auf Gebäude, das es nicht mehr gibt und man das auch nur in der Umgebung noch kannte, ggf. Erweiterung durch Nummern (auch auf Karte)</li> <li>o wo notwendig mit Notruf, ggf. auch mit Kamera ausgestattet</li> <li>o Einfache Sitzgelegenheit auch bei einfachen Haltestellen</li> </ul> </li> </ul>		X	Zur Kenntnis
276	Gemeinde Waldstetten - Nachhaltige Zukunft Waldstetten e.V.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• DFI am Bahnhof für ankommende Fahrgäste: welcher Bus fährt in wieviel Minuten wohin ab und wo- (z. B: in die Mobilitätsäule integriert)</li> </ul>		X	Ist in Kapitel 2.4.2. so formuliert.
277	Gemeinde Waldstetten - Nachhaltige Zukunft Waldstetten e.V.	<p>3. BUCHUNG UND FAHR-INFORMATIONEN</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• DFI notwendig in Bussen (s. oben) und an den meisten Haltestellen</li> </ul>		X	Ist in Kapitel 2.4. so formuliert.
278	Gemeinde Waldstetten - Nachhaltige Zukunft Waldstetten e.V.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• App zur Buchung mit Hinweisen auf Verspätung, Zeit bis Ankunft an Haltestelle, für Fahrgäste, die damit Schwierigkeiten das in der Fortschreibung genannte Info-Telefon, Anbindung an die Bahn-App wg. Anschlüssen und Verzögerungen / alternativen Verbindungen</li> </ul>		X	Buchung ist über die App DB Navigator möglich. Mit den neuen Bordrechnern werden deutlich mehr Echtzeitdaten vorliegen.
279	Gemeinde Waldstetten - Nachhaltige Zukunft Waldstetten e.V.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bus ggf. in App verfolgbar (vgl. DPD oder Villnius)</li> </ul>		X	Kenntnisnahme
280	Gemeinde Waldstetten - Nachhaltige Zukunft Waldstetten e.V.	<p>4. TARIFE UND TICKET</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Buchung über App, Bahn-App, online, zentrales Telefon, am Fahrkartenautomaten, im Bus. Und für Strecken im Kreis und auch darüber hinaus in Kombi mit SPNV.</li> </ul>		X	Buchung ist über die App DB Navigator möglich.
281	Gemeinde Waldstetten - Nachhaltige Zukunft Waldstetten e.V.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zahlung in Bar, per Karten (mind. EC, auch Kreditkarten, Ostalbmobil-Karte damit auch an Automaten des SPNV), Check-in und -out per Smartphone oder Karte, Abbuchung nach Fahrstrecke (verlässt man die Linie und vergisst check-out stoppt die App)</li> </ul>		X	CiCo-Projekt durch Land



Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			not-wendig	nicht not-wendig	
282	Gemeinde Waldstetten - Nachhaltige Zukunft Waldstetten e.V.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tarife               <ul style="list-style-type: none"> <li>o Einfache Preisstruktur: wenige Zonen, einheitlich in BW</li> <li>o Tarife für Familien: Eltern zahlen, Kinder bis 14 fahren kostenlos = leichter Umstieg</li> <li>o Einkaufs-Tickets: wer was einkauft bekommt Rabatt im Ladengeschäft vor Ort oder sammelt Punkte, die man beim Ticketkauf einlösen kann (via App, Stempel, etc.)</li> <li>o Sozialtarife: Geringverdiener, Behinderte, etc.</li> <li>o Umsteiger: wer ein Auto abmeldet und 1 Jahr keines anmeldet</li> <li>o Ggf. besonderes Angebot für ältere Verkehrsteilnehmer</li> <li>o Arbeitgeber-Tickets: kann Tickets vergünstigt anbieten, wenn Beschäftigte den ÖN nutzen (auch für die Kommunal-Verwaltung)</li> <li>o Zeit-Tickets: Monat, Semester, Ausbildungs- oder Schuljahr, Jahr (ggf. als „365 Euro-Ticket“)</li> </ul> </li> </ul>		X	Tarifpolitische Vorstellungen werden politisch definiert und sind abhängig von der Bereitschaft die nachhaltige Finanzierung durch die öffentliche Hand zu übernehmen.
283	Gemeinde Waldstetten - Nachhaltige Zukunft Waldstetten e.V.	5. WERBUNG FÜR DEN ÖPNV <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erst die Erhöhung des Angebots, dann auf die Nachfrage einwirken</li> </ul>		X	Kenntnisnahme
284	Gemeinde Waldstetten - Nachhaltige Zukunft Waldstetten e.V.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Push/pull um MIV unattraktiver zu machen</li> </ul>		X	Kenntnisnahme
285	Gemeinde Waldstetten - Nachhaltige Zukunft Waldstetten e.V.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Massive Aufklärung zu Kosten MIV im Vergleich zu ÖPNV, Vorteile des ÖPNV gegenüber MIV</li> </ul>		X	Kenntnisnahme
286	Gemeinde Waldstetten - Nachhaltige Zukunft Waldstetten e.V.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Testangebote wie 10 verbilligte Tickets oder 10 Euro Guthaben-Karte und Umfrage zu Ergebnissen</li> </ul>		X	Kenntnisnahme
287	Gemeinde Waldstetten - Nachhaltige Zukunft Waldstetten e.V.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flankierende Maßnahmen:               <ul style="list-style-type: none"> <li>o Busbevorrechtigung: eigene Fahrbahn (ggf. mit Taxi und Rad), an Ampeln, als Kaphaltestelle mit Überholverbot, Schaffung Fahrbahn oder Abbiegespur, oder Ampelbevorrechtigung durch Entfernung von Parkplätzen</li> <li>o Weniger Parkplätze machen Busverkehr auch interessanter (ins Zentrum ohne außerhalb Parken oder das so teure Parkhaus)</li> <li>o Ggf. Ringbusse im Mittelzentren, verteilt Fahrgäste in der Stadt in einer Art Kreisverkehr, wo Autos nicht hin dürfen, ggf. aber Strecken „zu weit“ sind</li> </ul> </li> <li>um Zeiten einzuhalten braucht es verlässliche Strecken</li> </ul>		X	Kenntnisnahme

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
288	Gemeinde Waldstetten - Nachhaltige Zukunft Waldstetten e.V.	6. SONSTIGES • IC-Verbindung Karlsruhe-Stuttgart-Aalen-Nürnberg Muss beibehalten werden als rasche Anbindung an die Strecke München nach Berlin oder Hamburg, bzw. Karlsruhe oder weiter nach Basel		X	Der SPNV ist nicht Bestandteil des Nahverkehrsplans des Ostalbkreises und nur nachrichtlich aufgeführt.
289	Gemeinde Waldstetten - Nachhaltige Zukunft Waldstetten e.V.	• Bürgermobil: Fahrgäste sollten möglichst lange selbständig mobil bleiben können und möglichst lange ein gut ausgebautes ÖN-Netz nutzen können o für die Kosten eines Bürgermobils wäre die Beauftragung von Taxis / Fahrdiensten bei einer Verlagerung von Fahrten auf den Bus denkbar o Ehrenamtliche Fahrer könnten als Fahrer für die On-Demand-Busse zu Spitzenzeiten Aufgaben übernehmen, oder für den Fahrdienst (die Fahrerlaubnis für die Personenbeförderung wäre zu übernehmen) o Bürgermobile dürfen auch nicht in gesperrte Bereiche und müssen sich an die StVO halten o Ggf. auch Ehrenamtliche als Begleiter beim Bus fahren o Busse fahren neu auch öfter und müssen nicht an- und abgemeldet werden		X	Kenntnisnahme
73	Gemeinde Westhausen	Entsprechend dem Gemeinderatsbeschluss vom 19. Januar 2022 stimmt die Gemeinde Westhausen der Verbesserung des ÖPNV-Angebots für Westhausen einschließlich Teilorten auf Basis des vorgelegten Angebotsvergleichs zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Ostalbkreis zu.		X	Kenntnisnahme
74	Gemeinde Westhausen	Es wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass sowohl die Buslinien Aalen - Nördlingen, als auch die Bahnverbindung Aalen - Donauwörth (Riesbahn) parallel erhalten bleiben müssen und beide Angebote erweitert werden sollten.		X	Parallele Busfahrten allenfalls im Schulverkehr und zur Bedienung nicht von der Bahn erschlossener Bereiche sinnvoll, da in der Regel längere Fahrzeiten. Alternierender Stundentakt (= zusammen Halbstundentakt) im Bereich Lauchheim - Nördlingen vorgesehen.
75	Gemeinde Westhausen	Neben den Verbesserungen im Busverkehr sollte für die Riesbahn zwischen Aalen und Donauwörth ebenfalls der Halbstundentakt eingeführt werden, welcher bereits bei den jeweiligen Zuganschlüssen von Aalen in Fahrtrichtung Stuttgart und von Donauwörth in Fahrtrichtung München besteht.		X	Der SPNV ist nicht Bestandteil des Nahverkehrsplans des Ostalbkreises und nur nachrichtlich aufgeführt.

## Stellungnahmen der Verkehrsunternehmen

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
325	Friedrich Müller Omnibus- unternehmen GmbH	Seite 19 Regiobus: Das vom Land geförderte Produkt Regiobus bietet Chancen auf eine cofinanzierte Einführung attraktiver neuer Verkehrsangebote. Allerdings bestehen auch Risiken. Die Wirtschaftlichkeit vorhandener Linien kann durch die vom Land gewünschte Verlagerung von Fahrgästen auf das neue Angebot gefährdet werden. Die strikten Vorgaben zur Angebotsgestaltung können pragmatische und wirtschaftlich sinnvolle Lösungen verhindern (z.B. unterschiedliche Linienführung in der Schwachverkehrszeit um Zusatzverkehre überflüssig zu machen).		X	Die Anwendung eines Regiobusstandards ist unter Abwägung der Vor- und Nachteile (spezielle Anforderungen des Landes an einen Regiobusverkehr gegenüber finanzielle Unterstützung durch das Land) vorzunehmen. Vorliegend überwiegen die Vorteile.
326	Friedrich Müller Omnibus- unternehmen GmbH	Die vorgeschlagene Linie Schwäbisch Gmünd – Gschwend – Gaildorf – Schwäbisch Hall sieht auf den ersten Blick interessant aus, hat aber in der dargestellten Form auch deutliche Schwächen. Durch das Auslassen von Mutlangen wird großes Potential vernachlässigt. Das Klinikum in Mutlangen ist auch für den Verkehrsraum Gschwend und dahinter ein wichtiger Zielort, den man nicht außen vorlassen sollte. Die Weiterführung von Gschwend nach Gaildorf bedient eine bis auf den Schülerverkehr zu den Gaildorfer Schulen einen sehr nachfrageschwachen Verkehrsraum. Die Weiterführung der Regiolinie bis Schwäbisch Hall steht im Konflikt zur Linie 16 unseres Unternehmens. Die Linie 16 verkehrt Mo-Fr annähernd im Stundentakt zwischen Schwäbisch Hall ZOB und Gaildorf und bindet die Teilorte von Rosengarten sowie Ottendorf an die Metropolexpresslinie Gaildorf-Stuttgart-Freudenstadt an. Eine Konkurrenzierung dieser Linie durch einen Regiobus bedarf zwingend einer vorherigen Einigung unter Einbeziehung des Aufgabenträgers Landkreis Schwäbisch Hall. Wenn kreisüberschreitende Busverbindungen nach Regiobusstandard oder abgeschwächt untersucht werden sollen, begrüßen wir das vom Grundsatz. Als mögliche Strecken für eine Aufgabenträgerkooperation seien beispielhaft die Achsen Aalen – Untergröningen – Gaildorf und Ellwangen – Bülhertann – Schwäbisch Hall genannt.		X	Die Erschließung Mutlangens erfolgt durch andere Linien, zu denen eine Verknüpfung hergestellt werden soll. Die Detaillösung ist Gegenstand der Umsetzungsplanung. Über den Abschnitt Gschwend - Gaildorf muss der dortige Aufgabenträger entscheiden.
327	Friedrich Müller Omnibus- unternehmen GmbH	Seite 19ff Bedienungsqualität: Grundsätzlich empfehlen wir bei der Umsetzung der „ausreichenden Bedienung“ nach den genannten Grundsätzen eine pragmatische Herangehensweise.		X	Aussage wird unterstützt.
328	Friedrich Müller Omnibus- unternehmen GmbH	Der Einsatz von flexiblen Bedienungsformen muss so gestaltet sein, dass keine negativen wirtschaftlichen Auswirkungen auf den Linienverkehr entstehen. Dies umfasst nicht nur die Erlösseite, sondern auch die Schicht- und Umlaufplanung der Linienverkehre. Es ist auszuschließen, dass die Fahrer und Fahrzeuge des Linienverkehrs durch Umstellung auf flexible Bedienungsformen nur noch zu den Spitzenzeiten eingesetzt werden. Das würde die Produktion dieser Verkehre erheblich verteuern und zudem den bestehenden Fahrermangel durch unattraktive Schichtgestaltungen noch verstärken.		X	Aussage wird unterstützt. Die formulierte Vertaktung verfolgt zudem das Ziel, vernünftige Dienstpläne zu entwickeln. In den Spitzenzeiten des Schulverkehrs erfolgt der Einsatz eines Schulbusses in Kombination mit anschließender Rufbusbedienung.

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
329	Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH	Seite 23/24 Verknüpfungspunkte: Vorhandene Verknüpfungspunkte im regionalen Busverkehr, wie zum Beispiel Röhlingen, Wört oder Ellenberg fehlen hier. Der Verknüpfungspunkt Jagstzell leidet aktuell unter fehlenden Wendemöglichkeiten für in Jagstzell endende/beginnende Fahrten. Die Haltestellen sind für Bus-Bus-Verknüpfungen zu knapp dimensioniert.		X	Die genannten Verknüpfungspunkte sind im Taktverkehr nicht vorgesehen. Verknüpfungsnotwendigkeiten außerhalb des Taktverkehrs, z.B. im Schulverkehr, werden im NVP nicht explizit erwähnt.
330	Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH	Seite 29ff Ausstattung von Haltestellen Wir empfehlen die zwingende Vorgabe der Ausstattungsmerkmale Tariffinformation und Liniennetzplan an Haltestellen der Kategorie III zu streichen. Der Aufwand für das Auswechseln der Pläne bei Änderungen steht in keinem Verhältnis zum tatsächlichen Nutzen für den Fahrgast, insbesondere, wenn Fahrplan- und Tarifwechsel zu unterschiedlichen Terminen stattfinden. Kaum ein Fahrgast wird sich erst an der Haltestelle über das Liniennetz oder das Tarifangebot informieren.		X	Harmonisierung / Standardisierung ist anzustreben. Verweis auf OAM AG.
331	Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH	Die Bordsteinhöhe von Hochborden sollte die 18 cm nur im Ausnahmefall überschreiten. Höhere Borde sind für viele Fahrzeugtypen ungeeignet, weil ein Überfahren der Fläche vor allem beim Ein- und Ausfahren in die Haltestelle oder bei Kurvenlage zu Karoserieschäden führen kann. Schon bei leichter Neigung der Straßenfläche besteht für Busse mit nach außen öffnenden Türen ebenfalls ein Schadensrisiko. Entsprechende Umbaupläne für den barrierefreien Ausbau einer Haltestelle sollen verpflichtend vorab mit den Linienbetreibern abgestimmt werden.	X		Eine entsprechende Formulierung wird im NVP Kapitel 2.4 ergänzt.
332	Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH	An zentralen Omnibusbahnhöfen und Endhaltestellen ist die Vorhaltung ausreichender Abstellflächen für pausierende Fahrzeuge/Fahrer vorzusehen.		X	Aussage wird unterstützt.
333	Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH	Seite 32ff Ausstattung von Fahrzeugen und Marketing Auch bei Fahrzeugen im Taktverkehr müssen Ausnahmen von der vorgegebenen OstalbMobil-Bugmaske möglich sein. Gerade bei unseren und anderen kreisüberschreitenden Linien in Verbundgebiete mit abweichenden Vorgaben ist die strikte Einhaltung der Vorgabe sonst aus betrieblichen Gründen nicht ohne Vorhalten zusätzlicher Fahrzeuge realisierbar.		X	Die Vorgabe zum Erscheinungsbild der Fahrzeuge bei kreisgrenzenüberschreitenden Linien wird im Rahmen der Fortschreibung des Linienbündelungskonzeptes überarbeitet.
334	Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH	Seite 37 Linienbündelung Die Linie 7866 Aalen-Röhlingen sollte dem Bündel Ellwangen-Ost zugeordnet werden, da diese Linie verkehrlich und betrieblich eng mit den Linien 7865 und 7867 verknüpft ist.		X	Eine Überarbeitung der Linienbündel (Fortschreibung) erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt.
335	Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH	Die Vorplanung der Nahverkehrsplanung Südwest für das Liniengebiet Ellwangen Ost/Virngrund sieht eine durchgehende Linie von Ellwangen nach Bopfingen über Tannhausen – Unterschneidheim und Kirchheim vor. Diese Linie durchquert, wie mit abweichender Linienführung schon heute, zwei Linienbündel mit unterschiedlichem Harmonisierungszeitraum. Wir bitten dies zu prüfen.		X	Eine Überarbeitung der Linienbündel (Fortschreibung) erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt.

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
336	OVA-Omnibus-Verkehr Aalen Dipl. Ing. Rau GmbH + Co KG	<p><b>1. Übergeordnete Festlegungen, Aussagen und Zuständigkeiten des Nahverkehrsplans</b></p> <p>Leider wurde die Erstellung der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes in einem Lenkungskreis (bestehend aus Kreisräten, Kreisverwaltung, Berater) ohne frühzeitige Einbindung der vorhandenen Verkehrsunternehmen gestartet. Damit wurde gegen die Vorschrift des geltenden Personenbeförderungsgesetzes PBefG (§8 Abs.3) („Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmen frühzeitig zu beteiligen“) verstoßen.</p> <p>Am 17.09.2019 wurde die Beraterleistung an die Nahverkehrsberatung Süd-West vergeben und am 22.10.2019 der Lenkungskreis zur „inhaltlichen Bearbeitung und adäquaten kommunalpolitischen Beteiligung“ ohne Beteiligung der vorhandenen Verkehrsunternehmen eingesetzt. Die Verkehrsunternehmen wurden erstmalig am 03.03.2021 zu einer Informationsveranstaltung „Fortschreibung Nahverkehrsplan“ eingeladen.</p>		X	Aussage trifft nicht zu.
337	OVA-Omnibus-Verkehr Aalen Dipl. Ing. Rau GmbH + Co KG	<p><b>1.3. Teilfortschreibung 2021</b></p> <p>Die Aussage/Entscheidung „Die Bestandsaufnahme und Verkehrsprognose in Kapitel 5 (des alten NVP aus 2014) wird weiterhin als weitgehend zutreffend eingestuft und soll daher nicht aktualisiert werden“ ist zumindest für den Bereich der OVA in Aalen falsch, da sich hier in den letzten 7 Jahren beim ÖPNV einiges geändert/verbessert hat (Fahrplanangebot, einzelne Linienverläufe und die Einführung/Nutzung der „Echtzeit“-Daten).</p>		X	Ob und wie weit Fortschreibungsbedarf besteht, obliegt den Kreisgremien. Sie haben hierzu eine Einschätzungsprärogative.
338	OVA-Omnibus-Verkehr Aalen Dipl. Ing. Rau GmbH + Co KG	<p><b>2.1. Leitbild</b></p> <p>Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) hat sicher eine wichtige Funktion im Ostalbkreis, aber das Rückgrat für Personenbeförderung im ÖPNV vor Ort ist der Buslinienverkehr und dem muss unter Berücksichtigung lokaler Belange bei der Planung Rechnung getragen werden!</p>		X	Kenntnisnahme
339	OVA-Omnibus-Verkehr Aalen Dipl. Ing. Rau GmbH + Co KG	<p>Es ist absolut sinnvoll und notwendig, „Angebotsstrukturen [...] laufend dahingehend zu überprüfen, ob diese den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger und der derzeitigen und in absehbarer Zeit zu erwartenden Verkehrsnachfrage entsprechen und [...] gegebenenfalls anzupassen.“ Dazu ist es aber zwingend nötig, bei allen Bestellungen/Dienstleistungsaufträgen die entsprechenden Daten laufend zu erheben und transparent den Gremien sowie der Öffentlichkeit mindestens 1 x jährlich zu präsentieren/veröffentlichen. Nur dann können auch die gewählten Gremien sich aktuell und nachprüfbar informieren und faktenbasierte Entscheidungen treffen.</p>		X	Informationen dazu werden u. a. einmal jährlich im Rahmen des Gesamtberichts des Ostalbkreises gem. Art. 7 EG (VO) 1370/2007 in der Fassung der EG (VO) 2016/238 veröffentlicht. Permanente Evaluationen sind vorgesehen.
340	OVA-Omnibus-Verkehr Aalen Dipl. Ing. Rau GmbH + Co KG	<p><b>2.3. Ziele für das Bedienungsangebot im Busverkehr</b></p> <p>Bei den Bedienungskategorien wird mit einem rein theoretischen Modell (Taktangebot im Festverkehr in Korrelation zur Zahl erschlossener Einwohner je Fahrzeugumlauf) gearbeitet – ohne Bezug auf vorhandene Strukturen und Angebote. Dies halten wir für nicht sachgerecht. Ebenso halten wir die Festlegung des Verdichtungsraumes Aalen ohne die wichtigen Ortsteile Dewangen und Fachsenfeld für falsch. Zudem widerspricht diese neue Festlegung den (im für diesen Bereich weiterhin geltenden alten NVP) festgelegten Linienbündel.</p>		X	Für die Definition der Bedienungskriterien in Nahverkehrsplänen werden generell abstrakte Kriterien herangezogen.

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
341	OVA-Omnibus-Verkehr Aalen Dipl. Ing. Rau GmbH + Co KG	Die Aufnahme der Linien „Aalen–Dewangen“ und „Aalen–Fachsenfeld“ in die Stadtverkehr-Kategorie II führt zu einer Verschlechterung der ÖPNV-Anbindung (30-Minuten-Takt statt des bisherigen 20-Minuten-Takts) – diese signifikante ÖPNV-Verschlechterung lehnen wir ab.		X	Verweis auf Stellungnahme der Stadt Aalen mit der entsprechenden Begründung.
342	OVA-Omnibus-Verkehr Aalen Dipl. Ing. Rau GmbH + Co KG	Es ist nicht ersichtlich, wie die Anbindung der Wohnsiedlungen in Wasseralfingen (West/Ost) erfolgen soll – sind das weiterhin umsteigefreie Verbindungen?		X	Aus dem Ziel der Fortschreibung des NVP, den ÖPNV wirtschaftlich zu gestalten, können sich auch Umsteigeverbindungen ergeben. Wird bei der Umsetzungsplanung im Anschluss an den NVP berücksichtigt.
343	OVA-Omnibus-Verkehr Aalen Dipl. Ing. Rau GmbH + Co KG	Hofen, Attenhofen und Oberalfingen werden nur noch durch den Regionalverkehr angebunden, der logischer Weise NICHT mehr (regelmäßig) durch die Siedlungen fährt. In diesen drei Teilorten wohnen fast 2.000 Personen, für die der ÖPNV aufgrund der dann langen Fußwege zu den Haltestellen an der L1029 unattraktiv wird. Auch diese ÖPNV-Verschlechterung lehnen wir ab.		X	Im NVP wird u. a. aus wirtschaftlichen Gründen ein integrierter Ansatz zwischen Stadt- und Regionalverkehr verfolgt, d. h. die heute tlw. vorhandene parallele Bedienung von Stadt- und Regionalverkehr soll zugunsten eines besseren Taktverkehrs abgebaut werden. Die Anbindung der genannten Stadtteile ist jeweils im Stundentakt vorgesehen.
344	OVA-Omnibus-Verkehr Aalen Dipl. Ing. Rau GmbH + Co KG	Die Erschließung der Teilorte Oberrombach, Rauental und Forst ist nur noch im Bedarfsverkehr (On-Demand) vorgesehen. Dank des bisherigen Angebotes gibt es aktuell etliche ABOs (auch für Schüler), die vermutlich in Zukunft wegfallen würden. Ob man die Wirtschaftlichkeit erhöht, wenn man Schülerverkehr „On-Demand“ durchführt, und ob sich die Zahl der ÖPNV-Nutzer dadurch steigern lässt, zweifeln wir an.		X	In den Spitzenzeiten des Schulverkehrs erfolgt der Einsatz eines Schulbusses als Festbedienung. Verweis auf Stellungnahme der Stadt Aalen bzw. Gemeinde Essingen mit der entsprechenden Begründung.
345	OVA-Omnibus-Verkehr Aalen Dipl. Ing. Rau GmbH + Co KG	Die für Aalen wichtigen „touristischen“ Linien zum Thermalbad und zum Tiefen Stollen fehlen komplett.	X		Das Thema Freizeitlinien wird in Kapitel 2.3.1 eingefügt.
346	OVA-Omnibus-Verkehr Aalen Dipl. Ing. Rau GmbH + Co KG	Zusätzlich fehlt komplett die von Essingen seit vielen Jahren gewünschte innerörtliche Verbesserung der Anbindung von Forst und Lauterburg an Essingen.		X	Die Anbindung von Lauterburg an Essingen ist als Regionalverkehr Kategorie II enthalten (vgl. Kapitel 2.3). Der Schulverkehr von Forst nach Essingen ist weiterhin vorgesehen. Die übrigen Verbindungen finden stündlich als On-Demand-Verkehr statt.
347	OVA-Omnibus-Verkehr Aalen Dipl. Ing. Rau GmbH + Co KG	Die Direktverbindung von Aalen nach Bartholomä soll es nicht mehr geben – vor allem für die Schüler nach Aalen (ins Berufsschulzentrum) eine klare Verschlechterung.		X	In Daten von 2018 6 Schüler aus Bartholomä zum BSZ. Umstieg in Lauterburg, aber deutlich höhere Frequenz

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
348	OVA-Omnibus-Verkehr Aalen Dipl. Ing. Rau GmbH + Co KG	Der erfolgreiche Stadtverkehr Bopfingen mit dem IPF-EX-PRESS fehlt komplett.	X		Der Stadtverkehr Bopfingen wird im NVP ergänzt.
349	OVA-Omnibus-Verkehr Aalen Dipl. Ing. Rau GmbH + Co KG	<b>Einsatz flexibler Bedienformen</b> Dies kann in Schwachlastzeiten und im ländlichen Raum als Ergänzung zum Linienverkehr sinnvoll sein. Klar muss aber allen Beteiligten sein, dass dies eine relativ teure Bedienform ist und meist nur eine Auslastung wie im Taxiverkehr erreicht. Es ist deshalb zwingend erforderlich, dass für alle Dienstleistungsaufträge für „On-Demand“-Verkehre die Gesamtkosten (Kosten für Planung/Software/Disposition/Fahrleistung), die Fahrkilometer, die Anzahl Fahrgäste, die Fahrgeldeinnahmen und alle Zuschüsse von öffentlicher Hand jährlich erhoben und veröffentlicht werden. Nur dann kann verglichen und nachjustiert werden.		X	vgl. Stellungnahme Nr. 339 der OVA.  Der Landkreis vertritt die Auffassung einer maximale Transparenz. Die von der öffentlichen Hand zur Verfügung gestellten Gelder müssen zielgerichtet und effizient eingesetzt werden.
350	OVA-Omnibus-Verkehr Aalen Dipl. Ing. Rau GmbH + Co KG	<b>Verbindungsqualität</b> Bisher wurden in Aalen und Bopfingen die Schüler aus allen Siedlungen/Ortsteilen meist direkt an die Schule gebracht – pünktlich zu den Schulanfangszeiten und genauso wieder zurück. Eine konsequente Ausrichtung der Taktverkehre auf den Schienenverkehr OHNE Berücksichtigung der Schulanfangs- und -endzeiten wird für (viele?) Schüler zu (ggf. viel) längeren Wartezeiten führen. Vor allem im Stadtverkehr (mit relativ kurzen Wegen) werden Schüler auf Alternativen umsteigen (zu Fuß, Fahrrad, Mama-Taxi).		X	Aus dem Ziel der Fortschreibung des NVP, den ÖPNV wirtschaftlich zu gestalten, können sich auch Umsteigeverbindungen ergeben: Grundsätzlich soll gelten: Direktverbindungen werden verfolgt, wenn die vorhandenen Schulverkehrsströme die Fahrzeuge ausschöpfen. Für längere Distanzen mit geringerer Nachfrage können auch Umsteigeverbindungen notwendig werden.
351	OVA-Omnibus-Verkehr Aalen Dipl. Ing. Rau GmbH + Co KG	Die Vorgabe, dass „an den definierten Verknüpfungspunkten [...] Umsteigezeiten von maximal 10 Minuten einzuhalten und entsprechend abzusichern“ seien, kann nicht pauschal für alle möglichen Relationen eingehalten werden, solange es Linien mit weniger als 4 Fahrten pro Stunde gibt. Auch wenn damit nur Umstiege Zug-Bus gemeint sein sollten, ist dies nicht für alle Buslinien im Stadtverkehr umsetzbar. An „Verknüpfungspunkten“ sollen in Zukunft Fahrzeitreserven eingebaut werden, um das Abwarten geringfügiger Verspätungen zu ermöglichen. Außer bei den ZOBs kann das zu neuen Problemen führen: zusätzlicher Platzbedarf an Haltestellen für mehrere Busse, zusätzlicher Zeitbedarf (Reserve) führt zu längeren Reisezeiten und höheren Betriebskosten.		X	Die Abstimmung/Verknüpfung der Fahrpläne sind zwingend notwendig und bspw. in Aalen durch Konzentration der Züge zur Minute .0 und .30 auch sehr gut umsetzbar.  Fahrzeitreserven sind für einen stabilen Fahrplan sehr wichtig. Weitere Details werden bei der Umsetzungsplanung im Anschluss an den NVP berücksichtigt.
352	OVA-Omnibus-Verkehr Aalen Dipl. Ing. Rau GmbH + Co KG	<b>3. Linienbündelung</b> Die neue Zuordnung des Stadtverkehrs Hüttlingen in das Bündel „Ellwangen West“ ist nicht nachvollziehbar und widerspricht der Zuordnung von Hüttlingen in den Verdichtungsraum Aalen (s. NVP S.15) – das muss geändert oder zumindest nachvollziehbar begründet werden. Die Linienbündelung insgesamt lehnen wir nach wie vor ab und verweisen auf unsere Stellungnahme zum Nahverkehrsplan von 2014.		X	Eine Überarbeitung der Linienbündel (Fortschreibung) erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt.

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
353	OVA-Omnibus-Verkehr Aalen Dipl. Ing. Rau GmbH + Co KG	<b>4. Wirtschaftlichkeit und Finanzierung</b> Wir gehen davon aus, dass die geplanten „erheblichen Einsparungen im Schülerverkehr“ NICHT realisiert werden können, da die Schüler/Eltern die Verschlechterungen nicht akzeptieren und die Schulen die Staffelung der Schulanfangszeiten nicht umsetzen wollen.		X	Diese Einschätzung wird nicht geteilt.
354	OVA-Omnibus-Verkehr Aalen Dipl. Ing. Rau GmbH + Co KG	Wir erwarten, dass die durchschnittliche Kapazitätsauslastung der Busse (als Indikator für die Nutzungshäufigkeit und die Wirtschaftlichkeit) sinken wird, wenn <ul style="list-style-type: none"> <li>• durch einen stringent über den ganzen Tag umgesetzten Takt in den Randzeiten viele Busse (fast) leer fahren</li> <li>• durch die ausschließlich auf den Schienenverkehr abgestimmten Abfahrts- und Ankunftszeiten (und die dadurch verschlechterten Fahrmöglichkeiten zu den Schulen) Schüler auf andere Verkehrsmittel umsteigen.</li> </ul> Der Spagat „Angebotsausbau/bessere Taktung versus Wirtschaftlichkeit und Auslastung“ wird so nicht gelingen.		X	Das Ziel der Landesregierung ist die Verdopplung der Fahrgastzahlen. Der NVP möchte dieses Ziel unterstützen.
355	OVA-Omnibus-Verkehr Aalen Dipl. Ing. Rau GmbH + Co KG	Zusätzlich fehlt die komplette Planung und ein abgestimmtes Vorgehen bei der politisch auf EU-, Bundes- und Landesebene beschlossenen Dekarbonisierung des ÖPNV (Umsetzung der CVD). Dafür werden auch im Ostalbkreis erhebliche zusätzliche Finanzmittel benötigt werden, die an anderer Stelle dann fehlen. Eine „Vogel-Strauß-Politik“ (wir haben eigenwirtschaftliche Verkehre, deshalb müssen wir nichts machen) wird schon aus klimapolitischen Gründen NICHT funktionieren.		X	Das Thema CVD wird im NVP Kapitel 1.1.1 behandelt.
356	OVA-Omnibus-Verkehr Aalen Dipl. Ing. Rau GmbH + Co KG	Vor allem im ländlichen Raum wird mit dieser Fortschreibung des NVP eine unrealistische Erwartungshaltung in den ÖPNV-Ausbau aufgebaut, die auf Dauer nicht finanzierbar sein und zu großen Enttäuschungen führen wird.		X	Diese Einschätzung wird nicht geteilt.



Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			not-wendig	nicht not-wendig	
357	OVA-Omnibus-Verkehr Aalen Dipl. Ing. Rau GmbH + Co KG	<p>Derzeit ist der ÖPNV im Ostalbkreis gut und nachweislich und auch vergleichsweise günstig. Aber natürlich wollen auch wir zu einer ökologischen und wirtschaftlichen Weiterentwicklung – wie bisher – beitragen und schlagen – immer unter Beachtung einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung – deshalb vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Der vorhandene ÖPNV-Nutzer und der umworbene, potentielle Kunde müssen im Mittelpunkt aller Anstrengungen stehen. Diese erwarten ein ordentliches Angebot und günstige Fahrpreise.</li> <li>- weitere Verbesserung der Zusammenarbeit/Kooperation im Verbund OstalbMobil und Nutzung von Synergien</li> <li>- der ÖPNV ist von den Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich zu erbringen – wie gesetzlich vorgeschrieben (§8 Abs.4 PBefG)</li> <li>- die Hauptfinanzierung des ÖPNV muss durch Fahr-scheinverkauf mit Spitzabrechnung erfolgen</li> <li>- Soweit der Ostalbkreis als Aufgabenträger für den ÖPNV darüber hinaus zusätzliche Angebote (z.B. Fahrplan und Tarif) wünscht, kann er dies bei den vorhandenen Verkehrsunternehmen und der staatlichen Genehmigungsbehörde einfordern und im Rahmen der europäischen Beihilfe-Vorschriften (VO(EG) Nr. 1370/2007) durch „Allgemeine Vorschriften“, die unabhängig vom Verkehrsunternehmen gelten, beschließen.</li> <li>- Betriebsindividuelle ÖPNV-Förderungen über öffentliche Dienstleistungsaufträge sollten nur noch in Ausnahmefällen vereinbart werden. Sie müssen dann ebenfalls den europäischen Beihilfe-Vorschriften (VO(EG) Nr.1370/2007) entsprechen, d. h. transparent sein und jährlich detailliert öffentlich bekannt gemacht werden.</li> <li>- dass die Verkehrsunternehmen an der Erfüllung der vom Ostalbkreis im Nahverkehrsplan rechtssicher definierten Anforderungen an das ÖPNV-Angebot unter Beachtung einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung mitwirken und ggf. durch eigenwirtschaftliche Anträge beitragen</li> </ul>		X	Aussage wird unterstützt.
358	OVA-Omnibus-Verkehr Aalen Dipl. Ing. Rau GmbH + Co KG	<p>Für das Vorgehen nach dieser Zielsetzung ist eine Linienbündelung und damit ein unumkehrbarer Systemwandel nicht erforderlich! Die Ersetzung/Vernichtung von unternehmerischer Verantwortung, Initiative und Risiko durch Verwaltung/Berater bringt erfahrungsgemäß keine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit, aber auf Dauer eine Erhöhung der Ausgleichszahlungen/Zuschüsse der öffentlichen Hand.</p>		X	Diese Einschätzung wird nicht geteilt.
359	OVA-Omnibus-Verkehr Aalen Dipl. Ing. Rau GmbH + Co KG	<p>Ob mit den in dieser Fortschreibung des Nahverkehrsplans enthaltenen Verschlechterungen für Schüler und den teilweisen Angebotsreduzierungen die umfassende Mobilitätswende gelingen kann, bezweifeln wir sehr.</p>		X	Diese Aussage kann nicht nachvollzogen werden.
360	OVA-Omnibus-Verkehr Aalen Dipl. Ing. Rau GmbH + Co KG	<p>Wir erwarten, dass diese Stellungnahme zu den einzelnen Punkten in die Vorlage für den Kreistagsbeschluss aufgenommen wird.</p>		X	Dies wird entsprechend erfolgen.

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
100	Regional Bus Stuttgart GmbH RBS	bei der Sichtung der Unterlagen zur Teilfortschreibung des NVP Ostalbkreis ist mir aufgefallen, dass die Linie 7914 Lorch – Weitmars nicht erwähnt wird. Die Linienkonzession wird zwar vom RP Stuttgart erteilt, aber meines Erachtens wäre es sinnvoll die Linie 7914 dem Linienbündel 7 zu zuordnen und entsprechende Bedienstandards zu definieren.		X	Eine Überarbeitung der Linienbündel (Fortschreibung) erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt.
296	Severin Abt GmbH & Co. KG	Das Ziel, durch eine höhere Angebotsqualität die Attraktivität des ÖPNV und somit die Fahrgastzahlen zu erhöhen, wird von uns unterstützt. Der Vertaktung des Verkehrs im Sinne eines integralen Taktfahrplans stehen wir grundsätzlich positiv gegenüber. An der Entwicklung eines Verkehrskonzepts für den Raum Schwäbisch Gmünd arbeiten wir intensiv mit. So finden regelmäßig Besprechungen zwischen den Verkehrsunternehmen in Zusammenarbeit mit den Verkehrsplanern statt.		X	Kenntnisnahme
297	Severin Abt GmbH & Co. KG	Die auf die Raumschaft Schwäbisch Gmünd bezogene Planung auf Basis der durch die Nahverkehrsberatung Südwest erstellten Teilraum-Konzeption ist noch nicht abgeschlossen, so dass zum jetzigen Zeitpunkt keine konkrete Stellungnahme, insbesondere zur Linienführung, zur Fahrplangestaltung und zu den On-Demand-Verkehren, abgegeben werden kann.		X	Kenntnisnahme
298	Severin Abt GmbH & Co. KG	Im Rahmen der Arbeitstreffen vor Ort unter Beteiligung der Verkehrsplaner ist allerdings deutlich geworden, dass die Verkehrsverhältnisse in Schwäbisch Gmünd ein schwerwiegendes Hemmnis zur Umsetzung eines ITF darstellen.		X	Grundlegende Voraussetzung für einen ITF sind verlässliche verkehrliche Verhältnisse. Die Stadt muss für die Einrichtung eines Viertelstudentaktes die Voraussetzungen für einen wirtschaftlichen Umlauf schaffen (gewisse Durchschnittsgeschwindigkeit), andernfalls können nur Halbstundentakte umgesetzt werden.
299	Severin Abt GmbH & Co. KG	Voraussetzung zur Einführung eines funktionierenden Taktverkehrs sind verlässliche Taktzeiten. Daher wurden in Abstimmung mit der Nahverkehrsberatung Südwest zwischenzeitlich auf allen Linien über den ganzen Tag hinweg wiederholt aktuelle Fahrzeiten gemessen. Da das Verkehrsaufkommen über den Tag verteilt sehr unterschiedlich ist, ergeben sich teils erhebliche Differenzen hinsichtlich der Reisezeiten für ein und dieselbe Fahrstrecke. Nicht zuletzt deshalb werden Maßnahmen zur Busbeschleunigung bzw. Busbevorrechtigung von uns ausdrücklich begrüßt.		X	Grundlegende Voraussetzung für einen ITF sind verlässliche verkehrliche Verhältnisse. Die Stadt muss für die Einrichtung eines Viertelstudentaktes die Voraussetzungen für einen wirtschaftlichen Umlauf schaffen (gewisse Durchschnittsgeschwindigkeit), andernfalls können nur Halbstundentakte umgesetzt werden.
300	Severin Abt GmbH & Co. KG	In Schwäbisch Gmünd besteht allerdings die große Gefahr, dass solche Maßnahmen aufgrund der städtebaulichen Struktur und der verkehrlichen Situation nicht annähernd umsetzbar sind und somit auch das ITF-Projekt scheitert. Ohne Vorliegen der im Entwurf des Nahverkehrsplans beschriebenen Rahmenbedingungen ist ein ITF nicht umsetzbar.		X	Die verkehrlichen Herausforderungen in Schwäbisch Gmünd sind sehr hoch. Die Stadt signalisiert diesbezüglich jedoch eine gute Bereitschaft, deshalb werden diese Ziele weiter verfolgt.

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
301	Severin Abt GmbH & Co. KG	<p>Schülerverkehr:</p> <p>Der Erwartung, dass durch eine Ausweitung des Angebots mittels Vertaktung und eine Schulzeitenstaffelung der Schülerverkehr überwiegend über den allgemeinen Linienverkehr abgewickelt werden kann und somit durch den Einsatz von weniger Bussen ein Einsparpotential entsteht, müssen wir entgegentreten. Bei den Teilraumgesprächen hat sich gezeigt, dass auch von Seiten des Verkehrsplaners davon ausgegangen wird, dass im Raum Schwäbisch Gmünd neben dem ausgeweiteten Taktverkehr zusätzlich ein gesonderter Schülerverkehr erforderlich sein wird. Wir befürchten zudem, dass eine auf den Taktverkehr ausgerichtete optimale Schulzeitenstaffelung nicht gelingt und damit das laut Entwurf des Nahverkehrsplans erwartete Einsparpotential im Schülerverkehr schon deshalb nicht zu realisieren ist. Es wird vielmehr mit höheren Kosten zu rechnen sein.</p>		X	<p>Der Schulverkehr wird, wo nötig, auch in Ergänzung zum Taktverkehr (z. B. aus Kapazitätsgründen) notwendig sein.</p> <p>Bisher gibt es keine Anzeichen, dass das Einsparpotential von etwa 30 Bussen im Rahmen einer Schulzeitstaffelung nicht zu erreichen wäre. Dazu bedarf es jedoch sehr großer Anstrengungen (Schulen etc...).</p>
302	Severin Abt GmbH & Co. KG	<p>Linienbündelung:</p> <p>Die Anhebung der Standards insbesondere durch die vorgesehene Umstellung der Antriebstechnologie im Stadtverkehr ist mit Investitionen in Millionenhöhe verbunden. Es kommen nicht nur beträchtliche Mehraufwendungen für die Anschaffung neuer Busse, sondern auch erhebliche Kosten für die Schaffung der erforderlichen Infrastruktur auf die Verkehrsunternehmen zu. Zusätzlich anfallende finanzielle Belastungen durch den Ausbau des Taktverkehrs oder erhebliche Folgekosten im Zusammenhang mit dem neuen Bordrechner-Projekt tragen ebenfalls zu einem stetig anwachsenden wirtschaftlichen Risiko bei. Dies erfordert jedoch jetzt erstrecht Planungs- und Investitionssicherheit.</p>		X	<p>Eine Überarbeitung der Linienbündel (Fortschreibung) erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt.</p>
303	Severin Abt GmbH & Co. KG	<p>Angesichts der nach wie vor im Nahverkehrsplan enthaltenen Linienbündelungskonzeption und der damit verbundenen befristeten Restlaufzeit der Genehmigungen stellen Investitionen für die Verkehrsunternehmen ein unkalkulierbares Wagnis dar. Das Linienbündelungskonzept ist daher ein Hindernis für die Weiterentwicklung des ÖPNV hin zu mehr Nachhaltigkeit und Klimaschutz.</p>		X	<p>Eine Überarbeitung der Linienbündel (Fortschreibung) erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt.</p>
304	Severin Abt GmbH & Co. KG	<p>Tarif:</p> <p>Aus Sicht des Fahrgastes ist das Angebot von einfachen, verständlichen und günstigen Tarifen zweifellos sehr zu begrüßen. Problematisch erscheint allerdings, dass bei den Tarifangeboten die Differenz zwischen Nutzerfinanzierung und der Finanzierung durch den Aufgabenträger immer größer wird. Bei allen Tarifangeboten sollte daher die dauerhafte Finanzierbarkeit gesichert sein, so dass auch die wirtschaftliche Grundlage der Verkehrsunternehmen gewährleistet bleibt.</p>		X	<p>Tarifpolitische Vorstellungen werden politisch definiert und sind abhängig von der Bereitschaft die nachhaltige Finanzierung durch die öffentliche Hand zu übernehmen.</p>
305	Severin Abt GmbH & Co. KG	<p>Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit:</p> <p>Eine Ausweitung des Angebots hat regelmäßig keine Kosteneinsparungen zur Folge. Wie bereits zuvor dargestellt, ist nach den neuesten Erkenntnissen des Verkehrsplaners in den Gesprächen zur Weiterentwicklung des ITF mit erheblichen Einsparungen im Schülerverkehr nicht zu rechnen. Auch die Erhöhung der Standards der eingesetzten Busse führt zu Mehrkosten. Eine Kosten-Nutzen-Abschätzung gemäß § 11 Abs. 4 ÖPNVG fehlt im vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplans, was zweifeln lässt, ob die angestrebten Maßnahmen nachhaltig finanzierbar sind.</p>		X	<p>Die Kosten können erst beziffert werden, wenn die Detailkonzepte stehen.</p> <p>Der verfolgte Ansatz mit ITF, Schulzeitstaffelung, bessere Fahrzeugauslastung, Arbeitszeiten etc. lässt jedoch eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit erwarten.</p>

## Stellungnahmen der Nachbaraufgabenträger

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
8	Landratsamt Donau-Ries	Wir haben den Textentwurf gesichtet und können diesem in der vorliegenden Form zustimmen.		X	Kenntnisnahme
243	Landratsamt Göppingen	1. Kreisüberschreitende Verbindungen und deren Bedienungshäufigkeit/-qualität  In den Kapiteln 2.3.1 und 2.3.2 werden auf den Seiten 17 bis 22 Bedienungskategorien und -qualitäten auch von Verbindungen im regionalen Busverkehr beschrieben. Dies betrifft die beiden Korridore Schwäbisch Gmünd – Göppingen und Lorch – Göppingen. Ersterer wird heute durch die Linie 932, letzterer durch die Linien 931 und X93 bedient. Während sich die Linien 931 und 932 in der direkten Verantwortung des Landkreises Göppingen befinden, wurde die Linie X93 an den Verband Region Stuttgart übergeben.		X	Zur Kenntnis
244	Landratsamt Göppingen	Die dargestellten Bedienungshäufigkeiten unterscheiden sich von den heute auf den beiden genannten Korridoren durch die Omnibusverkehr Göppingen (OVG) Bliederrhäuser GmbH & Co. KG erbrachten Leistungen, insbesondere im Fall der Linie 932. Hier ergäben sich Taktverdichtungen am Wochenende (1-Std.-Takt statt 2-Std.-Takt) und eine Ausweitung der Fahrzeiten Mo-Fr, sowie Sa/So. Die vorgesehene Möglichkeit zum Einsatz flexibler Bedienungsformen wird angesichts der jetzigen Nachfragestrukturen begrüßt.	X		Zuständigkeit und Finanzierung obliegt dem Landkreis Göppingen. Landkreisübergreifende Relationen werden gesondert dargestellt.
245	Landratsamt Göppingen	Aus Sicht des Landkreises Göppingen ist es vorstellbar, die vorgesehenen Angebotsverbesserungen auf dem Korridor Schwäbisch Gmünd – Göppingen durch die Überlagerung mehrerer Linien zu erbringen. Die Erfüllung der vorgesehenen Bedienungsstandards ist im Rahmen eines konkreten Fahrplankonzeptes zwischen den beiden Landkreisen zu klären.		X	Wird bei Umsetzung berücksichtigt.
246	Landratsamt Göppingen	Die Anforderungen zur Bedienungsqualität auf dem Korridor Lorch – Göppingen werden im Wesentlichen bereits heute durch die Linien 931 und X93 erbracht. Teilweise ergibt sich hier heute bereits ein dichteres Angebot als im vorliegenden Entwurf vorgesehen. Anpassungen in der Ausgestaltung der Linie 931 (Takt, Linienführung und flexible Bedienungsform) sind im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Landkreises Göppingen zu prüfen. Der Landkreis Göppingen befürwortet, die Linienführung der Linie 931 zwischen Wäscheneuren und Lorch auf die Direktverbindung über die B 297 zu beschränken und die Bedienung der Lorcher Ortsteile Waldhausen und Rattenharz über die Linie 14 sicherzustellen.		X	NVP gestattet "bei hinreichender Nachfrage" auch dichteres Angebot, deshalb unkritisch
247	Landratsamt Göppingen	2. Regiobus / Schnellbus X93  Die Aufgabenträgerschaft für die Linie X93 zwischen Lorch und Göppingen wurde rückwirkend zum 01. Januar 2021 an den Verband Region Stuttgart übergeben. Der Landkreis Göppingen unterstützt diese Linie im Rahmen einer Anteilsfinanzierung. Den Großteil der anfallenden Kosten trägt allerdings der Aufgabenträger. Wir bitten den entsprechenden Satz auf S.19 im Abschnitt „Regiobus“ anzupassen.	X		Kapitel wird entsprechend ergänzt.

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
310	Landratsamt Rems-Murr-Kreis	Wir haben zum Entwurf der Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans vom Ostalbkreis keine Einwände.		X	Kenntnisnahme
26	Landratsamt Schwäbisch Hall	Bei den Zielen für das Bedienungsangebot im Busverkehr ist u. a. bei uns betreffenden kreisüberschreitenden Verbindungen die Einführung eines Stundentakts On-Demand (Schwäbisch Gmünd – Spraitbach – Gschwend – Gaildorf und Ellwangen – Rosenberg – Schwäbisch Hall) aufgeführt. Ferner gibt es Überlegungen zur Einrichtung einer kreisüberschreitenden Regiobuslinie von Schwäbisch Gmünd nach Schwäbisch Hall über Gschwend – Gaildorf. Wir bitten uns und die KreisVerkehr Schwäbisch Hall GmbH bei diesen kreisüberschreitenden Projekten frühzeitig in den Planungsprozess einzubinden.		X	Wird bei der Umsetzungsplanung im Anschluss an den NVP berücksichtigt.

## Stellungnahmen der sonstigen Beteiligten

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
430	Bündnis 90/Die Grünen - Frau Garreis	<ul style="list-style-type: none"> <li>Eine Zusammenstellung der touristischen Ziele (auch Wanderparkplätze) im Ostalbkreis mit ihrer heutigen Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Sowie die Aufnahme dieser Ziele in den Nahverkehrsplan mit einer mindestens stündlichen Anbindung on Demand bei kurzfristiger Buchbarkeit (eine Stunde vor Fahrtantritt).</li> </ul>	X		Das Thema Freizeitlinien wird in Kapitel 2.3.1 eingefügt. Der Bedarf wird im Rahmen der Umsetzungsplanung ermittelt.
431	Bündnis 90/Die Grünen - Frau Garreis	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aufnahme einer Busverbindung in den Nahverkehrsplan entlang der L1060 von Rosenberg nach Bopfingen in der Hauptverkehrszeit im 30-Minuten-Takt</li> </ul>		X	Prüfung erfolgt bei der Umsetzungsplanung
185	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<p><b>Grundsätzliche Überprüfung der Linienführungen zum Abbau von Nutzungsbarrieren.</b></p> <p><u>Begründung:</u> Die Linien sind vor vielen Jahrzehnten eingerichtet und seither kaum adaptiert und verändert worden. In diesen vielen Jahren entstanden neue Baugebiete, Ärztehäuser, Betreuungseinrichtungen, Pflegeheime, öffentliche Gebäude und vieles mehr. Sofern diese nicht in der Nähe von bereits bestehenden Buslinien errichtet wurden, sind sie mit dem ÖPNV schlecht oder gar nicht zu erreichen.</p> <p><u>Durchführung:</u> Für die grundsätzliche Überprüfung der Buslinien ist eine Bürger-Befragung in jeder Gemeinden des Ostalbkreises unerlässlich. Dies sollte durch Bürgerversammlungen, Online-Umfragen und schriftliche Umfragen, z.B. in den örtlichen Mitteilungsblättern, erfolgen. So ist auch gewährleistet, dass die älteren Bürger und Bürgerinnen, die nicht digital unterwegs sind, sich einbringen können. Menschen unterschiedlichen Alters haben unterschiedliche Bedürfnisse. Ältere Menschen gehen zum Beispiel öfter auf den Friedhof zur Grabpflege, während das jüngere fast kaum tun. Auch die Sinnhaftigkeit von den bereits vorhandenen Bushaltestellen muss überprüft und ggf. neue Bushaltestellen ausgewiesen werden. Dabei sollte auch überprüft werden, ob die Bezeichnungen der einzelnen Bushaltestellen noch aktuell und sinnvoll sind. Zum Beispiel wurde in Lauchheim ein neues Pflegeheim errichtet. Die Bushaltestelle davor heißt „Friedhof“. Hier wäre zu überlegen, ob man die Haltestelle nicht in „Friedhof/Pflegeheim“ umändern sollte.</p> <p><u>Ziel:</u> Die Menschen, die den ÖPNV nutzen sollen, müssen von Anfang an eingebunden und ihre Bedürfnisse, ihre Berufstätigkeit und ihr Alltag berücksichtigt werden. Nur wenn der ÖPNV gut und schnell erreichbar ist, oft und regelmäßig fährt, auch am Wochenende und in den Schulferien, mit dem SPNV (Schienenpersonennahverkehr) vertaktet ist und die Fahrscheine nicht teuer sind, kann er zu einer adäquaten Alternative zum motorisierten Individualverkehr werden und damit zum Klimaschutz beitragen.</p>		X	Kenntnisnahme, kommunale Bürgerbefragungen Aufgabe der Kommunen

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
186	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<p>Seite 2 „Wer bezahlt letztlich für die angedachte Verbesserung des ÖPNV Angebotes?“</p> <p><b>Ausgestaltung des Mobilitätspasses</b></p> <p>Neben der öffentlichen Hand und dem Fahrgast als Finanzierungsquellen fehlt das vom Land geschaffene Instrument des „Mobilitätspasses“ im Nahverkehrsplan. Dabei bezahlt nicht die öffentliche Hand aus Steuergeldern oder der Fahrgast, sondern die Bürger und Bürgerinnen oder eine Untergruppe für das Angebot, das er dann nutzen kann oder nicht. Erfreulicherweise hat sich der Ostalbkreis hier als Modellregion beworben und diese Option sollte damit Teil des NVP sein.</p>		X	Ostalbkreis ist Modellregion zur Berechnung eines möglichen Mobilitätspasses, belastbare Ergebnisse werden für den Herbst 2022 erwartet, hieran schließt sich die öffentliche Diskussion hinsichtlich einer möglichen Einführung an.
187	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<p>Seite 3 „Warum bekommt der Aspekt „Barrierefreiheit“ so viel Gewicht?“</p> <p><b>Verbot von Reisebussen im ÖPNV</b></p> <p>Begründung: Es kommt immer wieder vor, dass Reisebusse im ÖPNV eingesetzt werden. Der Einsatz von Reisebussen im ÖPNV ist seit dem 1. Januar 2022 verboten. Dies müssen die Busunternehmen auch bei ihren Subunternehmen einhalten. Deshalb sollte das Verbot in deren Verträgen verankert werden.</p>		X	Im NVP können Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit formuliert werden. Im Kapitel 2.4.3 werden für Fahrzeuge, die ausschließlich im Schülerverkehr und als Verstärkerfahrzeuge eingesetzt werden diese Ausnahmen formuliert.
188	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<p><b>Barrierefreie Bushaltestellen bedeutet Sicherheit und Schnelligkeit</b></p> <p>Das Aus- und Einsteigen an den Bushaltestellen wird für Mobilitätsbehinderte sicherer und bedeutet zudem eine kürzere Verweildauer des Busses an der Bushaltestelle.</p>		X	Kenntnisnahme
189	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<p>Seite 9 Zu Kapitel 1.3: „Die Bestandsaufnahme und Verkehrsprognose in Kapitel 5 (des NVP 2014) wird weiterhin als weitgehend zutreffend eingestuft und soll daher nicht aktualisiert werden.“</p> <p>Der Fahrgastbeirat OstalbMobil ist hier ganz anderer Ansicht. Die damalige Verkehrsprognose ist obsolet, da für 2025 im Modal Split eine Abnahme des ÖSPV (Öffentlicher Straßen-Personen-Verkehr) um 6% angenommen wird! Zudem hat das Land Baden-Württemberg als Zielvorgabe eine Verdoppelung des ÖPNV bis 2030 vorgegeben. Es fehlt deshalb ein aktuell festgestellter Zielwert für den Modal Split (Mobilitätsverhalten) in 2030.</p>		X	Kenntnisnahme, zu Pandemiezeiten einen Modal Split festzustellen, ist nicht aussagekräftig

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			not-wendig	nicht not-wendig	
190	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<p>Seite 11 „Leitbild der Gestaltung“</p> <p><b>Auch der Fahrgastbeirat OstalbMobil fordert: „Schienenverkehr und Busverkehr müssen gut verknüpft sein.“</b></p> <p><b>Begründung und Durchführung:</b> Der Ostalbkreis ist mit vier Bahnlinien durchzogen und somit gut an die Schiene angebunden. Das Problem liegt oft an der fehlenden Vertaktung mit den Bussen. Im Rahmen der Landesgartenschau wurde in Schwäbisch Gmünd am ZOB eine Ampelanlage installiert, die signalisiert, wenn der Zug angekommen ist. So wissen die Busfahrer*innen, ob sie noch warten müssen oder nicht. An den anderen Bahnhöfen, besonders in Aalen und in Ellwangen fehlen solche Infos. Es ist fraglich, ob diese aufwändigen Installationen noch gemacht werden müssen oder ob eine hoffentlich bald zur Verfügung stehende App den Fahrgästen und den Busfahrer*innen die notwendigen Informationen liefern kann. Eine Vertaktung von Schiene und Bus ist für die Nutzung des ÖPNV eminent wichtig. Nichts ist ärgerlicher als dass ein Zug ein paar Minuten Verspätung hat und man dadurch den Bus verpasst, weil der Busfahrer oder die Busfahrerin nicht weiß, dass er nur ein paar Minuten warten müsste. Es ist dabei auch zu bedenken, dass wir in einem Breitengrad liegen, in dem es öfter Regen und ein Winterhalbjahr gibt. Außerdem können Fahrgäste während der Wartezeit auf ihren nächsten Anschlussbus oft noch nicht mal im Bahnhofsgelände warten, weil diese verkauft und anderweitig genutzt oder meistens abends abgeschlossen werden.</p> <p><u>Ziel:</u> Das Vertrauen in einen zuverlässigen ÖPNV mit möglichst kurzen Wartezeiten soll gestärkt werden. Außerdem wird durch eine gute Vertaktung eine spontane Mobilität gut umsetzbar und kommt im Vergleich der ständigen Verfügbarkeit eines Autos nahe.</p>		X	Die konsequente Vertaktung und Verknüpfung der Buslinien untereinander sowie mit dem SPNV mit kurzen Übergangszeiten ist ein wesentliches Ziel, das durch den NVP erreicht werden soll (vgl. Kapitel 2.3.2 und 2.3.4)



Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			not-wendig	nicht not-wendig	
191	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<p>Ortsbusse und Regionalbussen mit Vertaktung zur Schiene Beispiel: Ipf-Express in Bopfingen</p> <p><b>Begründung:</b> Der Ortsbus Ipf-Express fährt seit 2 Jahren und wird immer besser angenommen. Allerdings sollten die Abfahrtszeiten so geändert werden, dass der Ortsbus auch als Zubringer und Abholer für die Riesbahn (ggf. für den RBS Umstieg Bushaltestelle "Grüner Baum") genutzt werden kann, was bis heute nicht möglich ist. Der Zug aus Nördlingen kommt um XX:56 Uhr in Bopfingen an und fährt um XX:01 Uhr weiter nach Aalen. Der Zug aus Aalen kommt um XX:59 Uhr in Bopfingen an und fährt um XX:01 Uhr weiter nach Nördlingen. Der Ipf-Express hält am Bopfinger Bahnhof um XX:04 und um XX:31. Der Ipf-Express fährt zwar den Bahnhof 2 Mal in der Stunde an, doch beide Züge sind nicht in einer akzeptablen Zeit erreichbar. Es entsteht ein Zeitfenster von XX:56 und XX:01 Uhr in Höhe von 5 Minuten.</p> <p><b>Durchführung:</b> Am Marktplatz wartet der Ipf-Express in der Stunde 2 Mal 5 Minuten lang. Wenn man diese Wartezeit auf den Bahnhof verlegt, sind die beiden Züge locker erreichbar.</p> <p><b>Ziel:</b> Der Bopfinger Bahnhof soll in den nächsten Jahren barrierefrei ausgebaut werden. Wenn mehr als 1.000 Fahrgäste am Tag den Bopfinger Bahnhof nutzen, dann übernimmt die Kosten für den Umbau die Deutsche Bahn. Liegt die Nutzerzahl darunter muss die Kommune einen Großteil davon bezahlen. Das wären im Fall von Bopfingen über 3 Mio. Euro (Stand 2021). Den Bopfinger Bahnhof nutzen jeden Tag 722 Fahrgäste (2021). Durch die Vertaktung des Ortsbusses (Ipf-Express) mit der Riesbahn könnte die Fahrgastzahl deutlich erhöht werden. Wenn dann noch in den Pendlerzeiten morgens und abends ein Bus-On-Demand eingerichtet wird, der auch an den Wochenenden von morgens bis abends konstant fährt, könnten die 1.000 Fahrgäste erreicht werden. Es entstünde eine Win-Win-Situation: Die Bürger*innen von Bopfingen bekommen mehr Mobilität und die Stadt Bopfingen würde viel Geld sparen.</p>		X	Wird in der Umsetzungsplanung mit berücksichtigt.
192	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<p><b>Störfall-Management</b></p> <p>Es gibt viele Gründe, warum ein Zug ausfallen kann. Oft wird dann vom Zugbetreiber ein Schienen-Ersatzverkehr eingerichtet. Doch vielen Fahrgästen ist nicht bekannt, wo der Bus hält, der sie weiterbringen soll. In der Regel kennt man ja nicht jeden Bahnhof und den ZOB/die nächstgelegene Bushaltestelle auf einer Zugstrecke. Deshalb schlägt der Fahrgastbeirat vor, dass in Absprache mit dem Zugbetreiber an jedem Bahnhof im Ostalbkreis ein Leitsystem angebracht wird, das die Fahrgäste zum Abfahrtsort des Schienen-Ersatzverkehrs leitet. Zumindest aber kann eine Bushaltestelle ausgesucht und markiert werden, wo der Ersatzbus immer wartet und abfährt.</p> <p>Die Beschilderung sollte für alle Menschen, ob groß oder klein, ob deutschsprachig oder nicht, ob man lesen kann oder nicht, verständlich sein.</p> <p>Als Beispiel hat Ingrid Gottstein folgendes entworfen: siehe Original-Schreiben</p>		X	Nicht Inhalt NVP

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
193	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<p>Seite 11 Zu Kapitel 2.2: „Ziele für den Schienenverkehr“</p> <p><b>Es fehlen in den Zielen, angestrebte weitere Bahnhalte: AA-West, SG Ost, OK-Süd, AA-Süd, Essingen</b></p> <p>Es fehlen Ziele für die Nahverkehrsbedienung der Bahnhalte im Ostalbkreis. Auch wenn dieser für die Umsetzung nicht zuständig ist, so ist der Nahverkehr der Bahn doch integraler Bestandteil des ÖPNV und entsprechende Zielvorstellungen müssen hier formuliert werden.</p> <p>Ziele sollten sein:</p> <p>Aalen-Bopfingen halbstündiger Takt (im NVP 2014 enthalten!)</p> <p>Aalen-Ellwangen halbstündiger Takt (evtl. Inkl. Fernverkehr)</p> <p>Ellwangen-Crailsheim stündlicher Takt im Regionalverkehr</p> <p>Notwendige Infrastruktur hierfür:</p> <p>Jagstbahn Goldshöfe – Schwabsberg: ist im NVP als notwendiger zweigleisiger Ausbau vorgesehen. Diese Forderung sollte beibehalten werden.</p> <p>Brenzbahn: Elektrifizierung und zweigleisiger Ausbau ist dringend notwendig, um ein adäquates Angebot zu gewährleisten</p> <p>Riesbahn: entsprechende Ertüchtigung</p>	X		Ausbau der SPNV-Haltpunkte werden parallel gutachterlich geprüft. Kapitel 2.2. wird ergänzt.
194	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<p>Seite 12 „Infrastruktur“</p> <p><b>Bahnhalt Aalen-West</b></p> <p>Der sich in Planung befindliche Bahnhalt West und dessen Vertaktung mit den Busverkehren und die Auswirkungen auf die bestehende Linienführung des Busverkehrs müssen jetzt schon festgelegt und geplant werden. Dazu gehören vertaktete Angebote in die Weststadt, Dewangen und Fachsenfeld, nach Essingen und ins Industriegebiet.</p> <p>Aalen-Hofherrnweiler wird mit dem Bus in einer Ring-Linie angebunden. Die Ankommenden mit dem Zug könnten somit nur die Strecke über den Gmünder Torplatz zum Aalener Hauptbahnhof fahren. Dann könnten sie gleich im Zug sitzen bleiben. Hier muss in einer Bürgerbefragung der betroffenen Teilorte eine sinnvolle und akzeptable Lösung für den ÖPNV in Verbindung mit dem Bahnhalt Aalen-West erarbeitet werden.</p>	X		Kapitel 2.2. wird ergänzt. Anbindung erfolgt bei Umsetzungsplanung.
195	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<p><b>Diese notwendige Infrastruktur muss ausgebaut werden:</b></p> <p>Jagstbahn Goldshöfe – Schwabsberg: zweigleisig (im NVP 2014 enthalten)</p> <p>Brenzbahn: Elektrifizierung und zweigleisig, um Angebot zu gewährleisten</p> <p>Riesbahn: entsprechende Ertüchtigung</p> <p>ggf. Klepperlesbahn von Schwäbisch Gmünd nach Göppingen: Gleise verlegen (Machbarkeitsstudie ist in Arbeit)</p>	X		Kapitel 2.2. wird ergänzt.
196	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<p><b>Stadtbahnsystems, z.B. Regio-S-Bahn Ostalb</b></p> <p>Der Fahrgastbeirat OstalbMobil bittet die Verantwortlichen, in Betracht zu ziehen, dass die Einführung eines regionalen Stadtbahnsystems mit allen neuen potenzialträchtigen Zusatzhalten, wie Schwäbisch Gmünd-Ost, Schwäbisch Gmünd-Hussenhofen, Essingen und Aalen-West, Aalen Süd und Oberkochen Süd/Zeiss, Aalen-Lederhosen, Rainau-Buch und Bopfingen-West nachhaltige Vorteile mitbringen würde.</p>	X		Kapitel 2.2. wird ergänzt.

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
197	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<b>Vorfahrt für den Busverkehr</b> Durch Pfortnerampeln auf den Hauptachsen und/oder Busspuren soll dem Bus Vorfahrt gewähren. Das schnellere Fortkommen trägt zur Attraktivität des ÖPNVs bei.	X		In Kapitel 2.5.5 werden Maßnahmen zu Bevorrechtigung und Busbeschleunigung formuliert. Pfortnerampeln werden ergänzt
198	Fahrgastbeirat OstalbMobil	Seite 13 2.3: „Ziele für das Bedienungsangebot im Busverkehr“ <b>Option des Mobilitätspasses</b> „Finanzielle Möglichkeiten des Landkreises“ sind politisch durch die Kreisumlage veränderbar und damit keine fixe Begrenzung“. Auch hier fehlt die Option des Mobilitätspasses. Die „höhere Standards eigenwirtschaftlich durch die Verkehrsunternehmen“ aufbringen zu lassen ist eine Festlegung auf eigenwirtschaftliche Leistungserbringung. Obwohl die Option auf „Linienbündelung“ und damit auf andere Ausschreibungsmodelle explizit offen gehalten werden soll.		X	Ostalbkreis ist Modelregion zur Berechnung eines möglichen Mobilitätspasses, belastbare Ergebnisse werden für den Herbst 2022 erwartet, hieran schließt sich die öffentliche Diskussion hinsichtlich einer möglichen Einführung an.
199	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<b>Transparenz und Zahlen</b> Das Land Baden-Württemberg gibt die Verdoppelung der Verkehrsleistung bis 2030 als Ziel vor. Laut Gerd Hickmann, Leiter der Abteilung Öffentlicher Verkehr (Schiene, ÖPNV) des Verkehrsministeriums in Stuttgart, kann im örtlichen Nahverkehr ersatzweise auch eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen genommen werden. Der Ausgangspunkt ist das Fahrgastaufkommen von 2010. Öffentlich sind diese Zahlen für den Ostalbkreis aber nicht bekannt. Wie waren die Zahlen 2010 und wie haben sie sich bis heute entwickelt? Welches Fahrgastaufkommen müssten und wollen wir bis 2030 erreichen?		X	Aus dem Jahr 2010 liegen keine entsprechenden qualitativen Daten vor. Aus den OAM Jahresberichte sind für das Jahr 2012 18.854.087 Beförderungsfälle und für das Jahr 2018 20.142.288 Beförderungsfälle zu entnehmen. Die Verdoppelung der Fahrgastzahlen ist ein rein politisches Ziel.
200	Fahrgastbeirat OstalbMobil	Seite 15 Bilder 2.3.1 „Es ergeben sich hieraus folgende Verdichtungsräume der Städte Aalen und Schwäbisch Gmünd (2. Absatz) <b>Verdichtungsräume:</b> Nimmt man die Verdichtungsräume, wie für den Raum Schwäbisch Gmünd zu Grunde gelegt als Basis, würden zu Aalen auch Waldhausen, Ebnat, Fachsenfeld und Dewangen und Abtsgmünd gehören.		X	Definition der Verdichtungsräume orientiert sich an den Bevölkerungszahl bzw. der Dichte der Bevölkerung in Abhängigkeit der Entfernung zum Zentrum
201	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<b>Kategorisierung:</b> - Ist Pelzwasen nicht eher Kategorie I zuzuordnen? - Aalen Dewangen, Fachsenfeld sollte in Stadtverkehr II, ebenso Aalen Waldhausen, Ebnat - Abtsgmünd sollte im Bedienungsangebot mindestens Kategorie I Regionalverkehr sein - (Aalen-) Ebnat – Neresheim sollte Regionalverkehr Kategorie I sein - Querverbindungen: Essingen – Forst – Dewangen, Neresheim – Bopfingen fehlen - In der Karte fehlt Anbindung Forst komplett, ebenso die Strecke Essingen – Mögglingen - Nach dem Bau des Bahnhaltes-West sollte eine direkte Busanbindung an Essingen erfolgen. Eine Verschlechterung des Angebotes durch die Einführung des Halb-Stunden-Takts ist nicht akzeptabel und zielführend.		X	Wirtschaftlichkeitskriterien sind notwendig, um vergleichbare Maßstäbe für ein finanzierbares Angebot zu schaffen. Andere Aspekte bergen die Gefahr, nicht objektiv und klar definiert genug zu sein. Konkrete Ausgestaltung wird bei Umsetzungsplanung bearbeitet.

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
202	Fahrgastbeirat OstalbMobil	Seite 19 Regiobus „Weiteres Potenzial für Regiobuslinien im Ostalbkreis sind die Anbindungen von Heubach, mit den nächstgelegenen Schienenhalten in Böbingen/Mögglingen sowie von Neresheim an den Schienenknoten in Aalen. Beide Linien sind im Regionalverkehr der Kategorie II (Stundentakt) zugeordnet und entsprechen im Grundsatz den Anforderungen für einen Regiobus.“ (letzter Absatz) Diese Aussage trifft leider nur „als flexible Bedienungsform“ zu und ist damit weit von Regiobus Standard entfernt. Entsprechend gehören diese Strecken unter Kategorie I gefasst.		X	Regionalverkehr II beinhaltet die flexible Bedienungsform optional an Sonntagen und in der Schwachverkehrszeit. Bei einer entsprechend vorhandenen regelmäßigen Nachfrage kann diese Verbindung in den Festverkehr überführt werden.
203	Fahrgastbeirat OstalbMobil	Seite 19 2.3.2: „ <i>Bedienungsqualität (Bedienungshäufigkeiten und Bedienungszeiten)</i> “ <b>Bedienungshäufigkeit</b> Tabelle Seite 20: Es ist begrüßenswert, dass die Normalverkehrszeiten gegenüber dem NVP 2014 ausgeweitet wurden. Es ist nicht nachvollziehbar, wenn in der Tabelle bei den Bedienungshäufigkeiten in der Normalverkehrszeit zwischen Sa, So und Werktags unterschieden wird. Damit geht die propagierte Einheitlichkeit wieder verloren. Die Bedienungsart sollte in den höchsten Kategorien (Stadtverkehr I und II, sowie Regionalverkehr I) in allen Zeiten als Linie und nicht als flexible Bedienungsform geführt werden.		X	Bei allen Aufwertungsbestrebungen ist es notwendig sich nach Nachfrage und Wirtschaftlichkeit zu orientieren. Bei einer entsprechend vorhandenen regelmäßigen Nachfrage kann eine Aufwertung stattfinden.
204	Fahrgastbeirat OstalbMobil	Seite 22 „ <i>Einsatz flexibler Bedienungsformen</i> “ Der Fahrgastbeirat OstalbMobil findet das Projekt Bus-On-Demand toll. Dadurch konnten viele Erfahrungen gemacht werden. Das Busunternehmen OK.GO zeigt sich sehr engagiert und flexibel. Durch die Rückmeldungen der Fahrgäste möchte der Fahrgastbeirat bei den Bus-On-Demand-Angeboten folgendes vorschlagen: <b>Das Bedienverbot von, aber auch das vorgeschriebene Halten nur an den Bushaltestellen muss abgeschafft werden.</b> <u>Begründung:</u> Der StadtLandBus fährt bisher nur die bestehenden Bushaltestellen an. Das bedeutet, dass viele Wohngebiete gar nicht angefahren werden. Beispiel: Vom Bopfinger Wohngebiet „Kirchheimer Berge“ muss man erst mal 2 km gehen, bis man an die nächste Bushaltestelle „B29“ kommt. Das ist nicht zumutbar schon gar nicht in der Dunkelheit und gleich gar nicht für Frauen. <u>Durchführung:</u> Der Bus-On-Demand kann alle Straßen in seinem Einzugsgebiet anfahren, soweit es die Größe des Busses und die Straßenverhältnisse zulassen. Er muss auch zudem alle Bushaltestellen anfahren können unabhängig von der vergebenen Konzession.		X	Im Bedienungsbereich des heutigen StadtLandBusses werden alle Bushaltestellen (Orte > 300) angefahren, konzessionsunabhängig. Ziel der Umsetzungsplanung ist es, den StadtLandBus entsprechend den definierten Zielsetzungen weiterzuentwickeln.
205	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<b>Schichtfreundlichere Buchung vom On-Demand-Bus</b> Für die Buchung des On-Demand-Bus muss mindestens 1 Stunde vor Abfahrt angerufen werden. Für Schichtarbeitende sollte die Möglichkeit eingerichtet werden, mit einem Anruf den Bus für mehrere Abende zu buchen. So muss nicht jeden Tag angerufen werden. Beim StadtLandBus wurde diese Anregung bereits positiv aufgenommen worden.		X	Kenntnisnahme
206	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<b>Bus-On-Demand auch von Aalen nach Heubach</b> Eine Anbindung abends von Aalen nach Heubach geht zur Zeit nur, wenn man mit dem Zug nach Schwäbisch Gmünd fährt und dann mit dem Bus nach Heubach. Dies ist sowohl zeitlich, als auch finanziell nicht akzeptabel.		X	Planung sieht vor, den Bus aus Heubach in Böbingen/Mögglingen mit dem Zug in Richtung Aalen zu verknüpfen.

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
207	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<p><b>Bus On-Demand soll früh morgens und spät abends und das täglich fahren</b></p> <p>Der StadtLandBus fährt ab dem Bahnhof Bopfingen von Montag- bis Freitagabend ab etwa 20 Uhr laut Flyer. Am Samstag und Sonntag schon ab 18 Uhr. Wer zum Beispiel von Montag bis Freitag um 19 Uhr vom Bahnhof Bopfingen nach Kirchheim am Ries möchte, hat keine Busanbindung. Mit dem Bus On Demand sollen Lücken im regulären Fahrplan abgedeckt werden und zwar im vorgegebenen Ein-Stunden-Takt.</p>		X	Bei der Umsetzungsplanung im Raum Ellwangen/ Bopfingen werden diese Punkte berücksichtigt.
208	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<p><b>Bekannt machen des Bus-On-Demand</b></p> <p>Da diese Art Bus nur auf Anruf fährt, muss der Bus On Demand gut beworben und erklärt werden. Leider funktioniert die Auskunft über <a href="http://www.bahn.de">www.bahn.de</a> und <a href="http://www.efabw.de">www.efabw.de</a> nicht gut. Hier sind dringend Verbesserungen notwendig. Beispiel: Wenn man in <a href="http://www.bahn.de">www.bahn.de</a> an einem Sonntag um 20 Uhr eingibt, dass man vom Bahnhof Bopfingen nach „Kirchheim am Ries Hüftenstraße“ fahren möchte, wird einem keine Verbindung angezeigt, obwohl der StadtLandBus fährt.</p>		X	Wird an entsprechende Stelle weitergegeben.
209	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<p><b>App für den Ostalbkreis mit Bus-On-Demand-Angebot</b></p> <p>Eine App über die Verbindungsmöglichkeiten des ÖPNV im Ostalbkreis ist seit Kurzem verfügbar. Der Fahrgastbeirat begrüßt, dass, soweit im Bus GPS vorhandenen ist, eine Echtzeitinformation gegeben wird. Diese gibt eine wichtige Information der Fahrgäste im ländlichen Raum und schafft Vertrauen und Verlässlichkeit. Begrüßenswert wäre eine Bezahlmöglichkeit mit dem Ostalb-App. Dann könnte auch eine „Check in – Check out“-Funktion installiert werden. Fahrgäste können dadurch den ÖPNV nutzen und das App rechnet dann den günstigsten Tarif am Ende des Tages ab.</p>		X	HandyTickets sind über die App DB Navigator erhältlich. Das Projekt CiCo (Checkin Checkout) des Landes soll im Jahr 2022 auf alle Verbände ausgedehnt werden.
210	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<p>Seite 23 2.3.4: <i>Verbindungsqualität (Verknüpfung der Linien und Systeme)</i></p> <p><b>Verknüpfungspunkte</b></p> <p>Die Bahnhöfe Lauchheim und Jagstzell sollten als wichtige Verknüpfungspunkte klassifiziert werden. Westhausen fehlt und sollte ebenfalls als wichtiger Verknüpfungspunkt klassifiziert werden. Der Bahnhof AA-West kommt nicht vor und sollte als Verknüpfungspunkt gekennzeichnet werden.</p>		X	Lauchheim und Jagstzell: Sind als Verknüpfungspunkte definiert; ausreichend bei dem vorhandenen Angebot. Westhausen: Bahnhof kann vom Bus nicht angefahren werden und kann deshalb kein Verknüpfungspunkt sein.
211	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<p><b>Entwicklung zum Linien-Netz</b></p> <p>Neben den hauptsächlich sternförmig aufgebauten Strukturen müssen Tangenten ergänzt werden wie ein Spinnen-Netz. Beispiel ist hier im Gmünder Raum die Linie 3 mit ihrer Tangente um die Gmünder Innenstadt (GD-Bettingen - Waldstetten - GD Straßdorf). Diese Linie mit ihrem Arm Richtung Heubach kann im Übrigen zusätzliche Bedeutung im Zusammenhang mit der Entwicklung "Aspen" als neuem Industriegebiet gewinnen.</p>		X	Durch Verknüpfung der Linien an definierten Umsteigepunkten ist ein Fahren im System möglich und damit auch tangentielle Verbindungen vorhanden. Zusätzliche direkte Tangenten würden einen deutlich höheren Kostenbedarf mit sich bringen. Ggf. Prüfung im Rahmen der Umsetzungsplanung.
212	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<p><b>Spätverkehre und Nachtbusse</b></p> <p>Intelligente Verknüpfung der Spätverkehre und Nachtbusse eventuell mit leicht veränderter Linienführung und insbesondere auch "Treffen" der Busse mehrerer Linien, um den nahtlosen wechselseitigen Umstieg zu gewährleisten. Dies dürfte nachts mangels Stau und Individualverkehr gut planbar sein.</p>	X		Thema Nachtbusse wird ergänzt.

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
213	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<p><b>Die Ergänzung der Takte durch "Schnellbusse"</b></p> <p>Die Schnellbusse sind nicht zu verwechseln mit den Regio-Bussen. Hier wird die Linie 3 als Beispiel gewählt, um an einem kleinen Ausschnitt die neue zukunftsfähige Gesamtkonzeption deutlich zu machen: Bahnhof Schwäbisch Gmünd über Straßdorf nach Waldstetten. Hierdurch werden einwohnerstarke Bereiche zusätzlich angebunden. Dies entlastet einerseits die Innenstadtbereiche und beschleunigt die Pendler.</p> <p>Als Schnellbus sollten dann nur einige, möglichst als Buskap angelegte Haltestellen angefahren werden.</p> <p>Am Beispiel: Ein Schnellbus fährt ab Bahnhof Gmünd über die Rektor Klaus-Straße (parallel zur Linie 11 GP) und dann Richtung Straßdorf (parallel zu Linien 4/11) und dann weiter nach (parallel zur Linie 3) nach Waldstetten und ist damit Ergänzung zu Linie 4 und 21 (Waldstetten/Betz). Die weiteren Busse der Linie 21 und 2, die (auch) die Innenstadt bedienen, bleiben auf ihrem Linienverlauf, wobei hier aber dann auf andere Bedingungen Rücksicht genommen werden kann als der Bahnanschluss für Pendler.</p>		X	Schnellbusse aufgrund der raumstrukturellen Gegebenheiten und aus wirtschaftlichen Gründen nicht zielführend.
214	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<p>Seite 25 2.3.5. „Erschließungsqualität“</p> <p><b>Anschluss der Baugebiete an den ÖPNV</b></p> <p>Die Gemeinde Lauchheim hat vor kurzem das Baugebiet „Kalvarienberg“ zwischen B29 und Bopfinger Straße ausgewiesen. Es stehen auch schon einige Häuser darauf. Die Buslinie RBS 7696 fährt durch Lauchheim und auf der Bopfinger Straße direkt am neuen Wohngebiet „Kavarienberg“ vorbei. Leider wurden dort keine Bushaltestellen eingerichtet. Die Bewohner*innen müssen jetzt etwa 1 km nach Lauchheim reinlaufen, um an der nächsten Bushaltestelle „Friedhof“ vor dem Pflegeheim in den Bus nach Bopfingen einzusteigen. Der fährt dann an ihrem Wohngebiet vorbei. Dies ist nur ein Beispiel und soll verdeutlichen, dass die Gemeinden wie im Nahverkehrsplan hingewiesen, bei Wohngebieten an die Anbindung an den ÖPNV achten sollen.</p> <p>Alle Neubaugebiete in den Städten und Gemeinden müssen auf ihre Anbindung an den ÖPNV mitgeplant werden, um den motorisierten Individualverkehr deutlich zu verringern. Die nächstgelegene Bushaltestelle muss unter 5 Minuten aus den Wohngebieten erreichbar sein. Dies gilt im Besonderen für Neubaugebiete.</p>		X	Der Geschäftsbereich Nachhaltige Mobilität wird seit 2022 in die Erweiterungsplanung mit einbezogen.
215	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<p>Seite 26 „Fahrgäste sollen so nah wie möglich an ihr Ziel gebracht werden.“</p> <p><b>Halt auf Zuruf ab 20 Uhr</b></p> <p>Alle Busunternehmen haben sich auf Anfrage des Fahrgastbeirats auf den Halt auf Zuruf ab 21 Uhr geeinigt. Dafür ist der Fahrgastbeirat sehr dankbar. Gerade Frauen, die in der Dunkelheit den ÖPNV nutzen und weite Wege von der Bushaltestelle zu ihrer Haustüre zurücklegen müssen, bekommen durch den Halt auf Zuruf mehr Sicherheitsgefühl. Gerade die Bahnhöfe und die dortigen ZOBs, z.B. in Bopfingen, Lauchheim, Westhausen sind weiter weg von der Bebauung und vermitteln den Frauen ein Gefühl der Unsicherheit. Deshalb hofft der Fahrgastbeirat OstalbMobil, dass die Busunternehmen der Vorverlegung von 21 auf 20 Uhr beim Halt auf Zuruf zustimmen und auch darauf achten, dass die von ihnen beauftragten Subunternehmen darüber informiert sind.</p>		X	Vgl. Kapitel 2.3.5

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			not-wendig	nicht not-wendig	
216	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<p><b>Seite 26 „Rahmenvorgaben für den Schülerverkehr“</b>  <b>Anfangszeiten der Schulen im Kreis überdenken</b>            Seit in Aalen in der Stiewigstraße der Kreisverkehr mit der Abbiegemöglichkeit zum IHK-Bildungszentrum gebaut wurde, staut sich jeden Morgen von Ellwangen kommen vor dem Kreis der Verkehr. Die Schüler*innen kommen ständig zu spät zum Unterricht. Deshalb schlägt der Fahrgastbeirat vor, die Anfangszeiten in der Aalener Berufsfachschule zu überdenken. Eine Verschiebung um 10 Minuten würde das Problem lösen, wenn die Abfahrtszeiten der Busse aus Ellwangen bleiben. Eine frühere Abfahrtszeit ist aus organisatorischen Gründen nicht machbar.</p>		X	Verkehrsbehinderungen und Schulanfangszeiten werden bei der Umsetzungsplanung im Teilraum Aalen betrachtet.
217	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<p><b>Anfangszeiten von allen Schulen grundsätzlich überdenken</b>            Nicht nur in der Corona-Pandemie sollten die Anfangszeiten aller Schulen zusammen mit den andienenden Busunternehmen auf den Prüfstand gestellt werden. Eine Verzerrung der Anfangszeiten würde eine Verbesserung des Schülerverkehrs bewirken.</p>		X	Schulzeitstaffelung ist ein Ansatz des NVP, die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV zu verbessern (vgl. Kapitel 2.3.6).

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
218	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<p>Seite 27 2.4. „Ziele für die Infrastruktur“ 2.4.1. „Barrierefreiheit im ÖPNV“</p> <p><b>Schulungen der Planer*innen über das Blindenleitsystem bei Buchtbushaltestellen und bei Cupbushaltestellen nach DIN 32984 und barrierefreier Gestaltung von Bushaltestellen DIN 18040-3 „Öffentlicher Verkehr und Freiraum“ sind dringend erforderlich.</b></p> <p><u>Begründung:</u> Die Vorgaben der DIN 32984 (2020-12) werden oft nicht richtig umgesetzt. An vielen Bushaltestellen sehen die Blindenleitlinien und-Aufmerksamkeitsfelder unterschiedlich aus. Zum Teil machen sie keinen Sinn oder sind sogar gefährlich für die blinden Fahrgäste. Es reicht nicht nur Kessler-Borde einzubauen.</p> <p><u>Durchführung:</u> Der baden-württembergische Blinden- und Sehbehinderten-Verband kann hier mit Schulungen und Infos weiterhelfen. Bereits bei der Planung muss das Busunternehmen, das die Bushaltestelle regelmäßig anfährt, eingebunden werden. Nur sie wissen, welche Busse sie nutzen und welche Anforderungen daraus an die Bushaltestelle entstehen. Die bauliche Ausführung muss mit der ausführenden Baufirma genau besprochen und nach Fertigstellung bei der Abnahme die Umsetzung der Vorgaben genau geprüft werden. Zum Teil muss auch überlegt werden, ob der barrierefreie Ausbau an der vorhandenen Bushaltestelle überhaupt sinnvoll ist und ob eine Verlegung nicht zielführender wäre. Als Beispiel dazu die Bushaltestelle im Kirchheimer Ortsteil Benzenzimmern namens „Benzenzimmern“ in Richtung Kirchheim. Dort führt über die Bushaltestelle die Zufahrtsstraße zu einem Haus. Menschen mit Behinderung, Rollator, Rollstuhl oder Fahrrad müssen im hintern Eingang im Bus ein- und aussteigen. Der Bus hält an dieser Bushaltestelle, so dass sich die hintere Tür genau an der Zufahrt befindet, wo auch wegen der Zufahrtsstraße die flachste Stelle der Bushaltestelle ist. Die Einstiegshöhe beträgt dort etwa 28 cm. Das ist etwa die Höhe von 2 Treppenstufen.</p> <p><u>Ziel:</u> Es steht auf Seite 3 „Warum bekommt der Aspekt „Barrierefreiheit“ so viel Gewicht? Ein barrierefreier ÖPNV ist gemäß Bundeswirtschaftsministerium</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- für 10 % der Bevölkerung unentbehrlich</li> <li>- für 30 – 40 % der Bevölkerung notwendig</li> <li>- für 100 % der Bevölkerung komfortabel</li> </ul> <p>Auf den Fotos sind Bushaltestellen, die alle 2020/21 angeblich barrierefrei umgebaut wurden. Es gibt die DIN 18040-3 „Öffentlicher Verkehr und Freiraum“ und die DIN 32984 für „Blindenleitsysteme“ und trotzdem sieht jede Bushaltestelle anders aus. Wie kann das sein?</p>		X	Aussage wird unterstützt, bei Umsetzungsplanung durch Kommunen zu beachten
219	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<p><b>Einbeziehung der Busunternehmen bei der Planung</b></p> <p>Bei der Planung von neuen Bushaltestellen und beim barrierefreien Umbau von bereits bestehenden Bushaltestellen muss mit dem anbietenden Busunternehmen abgesprochen werden. Nur dieser weiß mit welchen Bussen die Haltestelle angefahren wird und welcher Verkehrsfluss zu berücksichtigen ist, z.B. bei einer Cup-Haltestelle.</p>		X	Aussage wird unterstützt, bei Umsetzungsplanung durch Kommunen zu beachten



Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
220	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<p>Seite 28 „Definition von Ausnahmen“</p> <p><b>Fehlende Finanzmittel für barrierefreien Umbau von Bushaltestellen nicht hinnehmbar.</b></p> <p>2013 beschloss die damalige Bundesregierung, dass bis zum Januar 2022 die Bushaltestellen barrierefrei umgebaut sein müssen. Nach 8 Jahren sich zurückzulehnen und zu sagen es ist kein Geld da, ist nicht hinnehmbar und kein Grund für eine Ausnahme.</p>		X	Der NVP soll Orientierung geben hinsichtlich eines sukzessive zu erfolgenden barrierefreien Umbaus. Naturgemäß sind stärker frequentierte Haltestellen mit Priorität auszubauen. Darüber hinaus strebt der Ostalbkreis eine vollständige Barrierefreiheit an, die über den Zeitplan des NVP hinausgeht.
221	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<p><b>Offizielle Bestätigung, dass kein barrierefreier Umbau möglich ist</b></p> <p>Es gibt topographische Gegebenheiten, die einen barrierefreien Umbau einer Bushaltestelle nicht möglich machen. In den meisten Fällen ist es aber möglich. Die Verantwortlichen müssen sich aber von der Vorstellung trennen, dass nur Busbuchten für Bushaltestellen in Frage kommen. Diese benötigen viel Platz und sind teuer. Bus-Cups, also Haltestellen mit Kassler-Bord, bei denen der Bus auf der Straße hält, sind hervorragend für den ländlichen Raum geeignet. Sollte eine Kommune zu dem Ergebnis kommen, dass eine Bushaltestelle nicht barrierefrei umgebaut werden kann, soll die Kreisbehindertenbeauftragte eine Stellungnahme dazu abgeben.</p>		X	Nicht Thema des NVP
222	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<p><b>Zeitplan für den barrierefreien Umbau der Bushaltestellen</b></p> <p>Nachdem 8 Jahre Übergangszeit vergangen sind bevor das Gesetz jetzt greift, muss ein Zeitplan für den barrierefreien Umbau der Bushaltestellen zusammengestellt werden, damit der barrierefreie ÖPNV auch Tatsache wird.</p>		X	Der Zeitplan obliegt den jeweiligen Kommunen bzw. Straßenbausträgern.
223	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<p>Seite 29 2.4.2. „Ausstattung von Haltestellen“</p> <p><b>Durch Werbung Geld einnehmen</b></p> <p>In Ludwigsburg wird ein Teil der Wände von Haltestellen-Häuschen als Werbefläche vermietet. So könnte Geld generiert werden.</p>		X	Nicht Thema des NVP
224	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<p>Seite 31 Exkurs zu Bike &amp; Ride</p> <p><b>Fahrrad-Abstellanlagen</b></p> <p>Die Einrichtung von sicheren Fahrrad-Abstellanlagen trifft die volle Zustimmung des Fahrgastbeirats OstalbMobil. Wünschenswert wäre es, die darin ausgesprochenen Kriterien und Empfehlungen auch in der Haltestellenausstattungstabelle wiederzufinden. Insbesondere für die in Kapitel 2.3.4 ausgewiesenen Verknüpfungspunkte sollte die Ausstattung nicht nur als Empfehlung aufgeführt werden. Aber gerade die Haltestellen im ländlichen Raum, die meistens den niedrigeren Kategorien zugeordnet werden, würden durch Fahrrad-Abstellmöglichkeiten die Attraktivität des Nahverkehrs erhöhen. Die Gemeinde Unterschneidheim hat an ihren Bushaltestellen solche Möglichkeiten und könnte aus deren Erfahrung berichten. Die Abstellmöglichkeiten sollten möglichst so gestaltet werden, dass ein Diebstahl der teuren E-bikes minimiert/erschwert wird. Es ist zu überlegen, ob die Abstellmöglichkeiten die Möglichkeit des Ladens von E-bikes bieten können.</p>		X	Fahrradabstellanlagen sind schwer in die Kategorien einzubinden, da es z. B. auch an Haltestellen der Kategorie V sinnvoll sein kann, diese einzurichten. Die Einrichtung der Anlagen ist am sinnvollsten durch die jeweiligen Kommunen festzulegen.

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
225	Fahrgastbeirat OstalbMobil	Seite 32 2.4.3. „Ausstattung von Fahrzeugen“ <b>Im Bus akustische und optische Anzeige der Haltestellen</b> Es gilt das Prinzip der 2 Sinne: akustisch und optisch. In den Bussen muss deshalb auf einem Bildschirm mindestens die nächste Haltestelle zu sehen sein und auch akustisch angesagt werden. Nur so können sich Sehbehinderte und ältere Menschen mit Sehinderung, Gehörlose und Schwerhörige orientieren. Auch Kinder, die noch nicht lesen können oder Migranten mit Sprachproblemen können durch das 2-Sinne-Prinzip selbstständig mobil sein.	X		Kapitel 2.4.3 wird entsprechend ergänzt.
226	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<b>GPS</b> An den stark frequentierten Bushaltestellen in den Städten gibt es oft eine Echtzeit-Anzeige. Für die anderen Bushaltestellen wäre dies zu aufwändig und zu teuer. Mit dem GPS kann ermittelt und auf einem App angezeigt werden, ob der Bus pünktlich oder verspätet kommt. Dies ist für ein komfortables ÖPNV-Angebot unerlässlich.		X	Über die OAM-App können ebenfalls Echtzeitdaten angerufen werden, wenn diese durch die Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt werden. Mit den neuen Bordrechnern werden deutlich mehr Echtzeitdaten vorliegen.
227	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<b>W-Lan fehlt</b> Die Busse müssen über W-Lan verfügen. So kann die Zeit im Bus von den Fahrgästen als nützlich, effektiv und Gewinn erlebt werden. Während die Zeit beim Autofahren nicht für etwas anderes genutzt werden kann und somit verloren ist.		X	Die Mobilfunknetzabdeckung deckt weite Bereiche des Ostalbkreises ab und soll sich in den restlichen Gebieten verbessern. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis von W-LAN ist zu berücksichtigen.
228	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<b>Rufbusse wie Bus-On-Demand müssen barrierefrei sein</b> Die UN-Behindertenrechtskonvention wurde von der Bundesregierung 2009 ratifiziert. Menschen mit Behinderung haben ein Recht auf Teilhabe am Leben. Die geplante Ausnahmeregelung verhindert dies, da Rollstuhlfahrer*innen nie sicher sein können, dass er seine Verabredung rechtzeitig einhalten kann bzw. auch wieder heimfahren kann.		X	Ausnahmen werden lediglich für Fahrzeuge im Schulverkehr und als Verstärkerfahrzeuge zugelassen (Kapitel 2.4.3.)
229	Fahrgastbeirat OstalbMobil	Seite 33 2.5.1. „Tarif“ <b>Einbinden von Bus-On-Demand in einheitliches Tarifsystem</b> Der momentan fahrende StadtLandBus akzeptiert das Tagesticket nicht. Man muss trotzdem noch je nach Fahrstrecke 1 oder 2 Euro bezahlen. Menschen mit Behinderung mit einem Merkzeichen „G“ (Gehbehindert) oder „aG“ (außergewöhnlich Gehbehindert) können beim Landratsamt eine Wertmarke erstehen. Diese gilt 6 Monate oder 1 Jahr. Auch diese wird nicht anerkannt und der Mensch mit Behinderung muss trotzdem nochmal bezahlen. Diese Vorgehensweise ist nicht nachvollziehbar und verständlich.		X	Die jetzige tarifliche Regelung wird als sehr Fahrgastfreundlich erachtet und trägt dazu bei Neukundschaft zu gewinnen.
230	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<b>Flexibles Mobilitätsverhalten besser unterstützen</b> Die Bedingungen haben sich durch die Corona-Pandemie und dem Klimawandel geändert. Mehr und mehr Beschäftigte arbeiten nun zeitweise im Homeoffice. Viele Kinder würden im Sommerhalbjahr mit dem Fahrrad zur Schule fahren oder zu Fuß gehen. Es müssten deshalb auch Zeitkarten angeboten werden, die dem veränderten Mobilitätsverhalten Rechnung trägt.		X	Das vielfältige Fahrscheinsortiment von OstalbMobil bietet zahlreiche unterschiedliche Möglichkeiten. Eine völlig flexible Handhabung ist mit Einführung check-in/check-out erreichbar.

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			not-wendig	nicht not-wendig	
231	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<b>Senioren-Ticket</b> Der Wunsch nach einem Ticket für Senior*innen wird oft von den Fahrgästen an den Fahrgastbeirat herangetragen. Es wäre denkbar, dass das Senioren-Ticket ab 9 Uhr gilt, wenn sowieso die Fahrgastzahlen schwächer sind. Grundsätzlich wäre mit einem zuverlässigen, gut vertakteten und günstigen ÖPNV allen geholfen.		X	Wird geprüft und politisch entschieden.
232	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<b>Mit OstalbMobil Chip-Karte auf Ostalb-App Fahrkarte kaufen können</b> Wer eine Fahrkarte an einem Automaten am Bahnhof kauft, kann für die Bahnfahrt die 20% Ermäßigung durch die OstalbMobil-Karte erhalten. Wenn man über das Handy bei der Bahn-App eine Fahrkarte kauft, geht das nicht. Es wäre für die Fahrgäste von Vorteil, wenn über die Ostalb-App auch eine Fahrkarte mit der Chipkarte gekauft werden könnte.		X	Eine Erweiterung wurde bislang von Unternehmerschaft abgelehnt.
233	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<b>Fahrkarte für Schüler*innen, Azubis und Student*innen</b> Das Land beabsichtigt ab September 2022 ein 365-€-Ticket für den oben genannten Personenkreis und Erwachsene bis 21 Jahren. Die Landkreise könne bis zu 70 % Zuschuss dafür bekommen. Der Fahrgastbeirat hofft, dass der Ostalbkreis ab Herbst dieses Ticket anbietet, das in ganz Baden-Württemberg gültig ist.		X	Die Einführung des landesweiten Jugendtickets wird vom Ostalbkreis engagiert vorangetrieben.
234	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<b>Vereinfachung des Kaufs vom Ostalb-Abo</b> Für das Ostalb-Abo sollte eine Stelle federführend sein, damit die Abonent*innen eine Anlaufstelle haben. Eine Bestellung des Ostalb-Abos über die Ostalb-App wäre dazuführend.		X	Die Einführung des landesweiten Jugendtickets wird vom Ostalbkreis engagiert vorangetrieben. Das Ostalb-Abo wird ersetzt. Ein digitaler Vertrieb ist vorgesehen.
235	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<i>Seite 38 4: Wirtschaftlichkeit und Finanzierung</i> <b>Mobilitätspass</b> Bei der Finanzierung ist das Instrument Mobilitätspass mit zu betrachten. Hierbei ist zu beachten, dass zuerst der Bedarf ermittelt wird und dann die Kosten. Der Mobilitätspass darf nicht dazu missbraucht werden, dass bei der ÖPNV-Planung zu Grunde gelegt wird, wie viel Geld zur Verfügung steht. Ob eine Erhöhung oder Reduzierung der Anzahl der Busse zum Erbringen der im NVP geforderten Verkehrsleistung notwendig ist bzw. wie sie Effizienzgewinne umsetzen, sollte man den Leistungsträgern (Busunternehmen) überlassen und nicht indirekt vorgeben. „Mit dem flächendeckenden Stunden- und Halbstundentakt oder dichter für 60% der Kreisbewohner ...“ steht im Widerspruch zu Kapitel 2.3.1, nach dem für den Stadtverkehr Halbstundentakt für 90% und für den Regionalverkehr „Stundentakt im Festverkehr“ mindestens 90% der Kreisbevölkerung bedient werden sollen (müssen).		X	Ostalbkreis ist Modelregion zur Berechnung eines möglichen Mobilitätspasses, belastbare Ergebnisse werden für den Herbst 2022 erwartet, hieran schließt sich die öffentliche Diskussion hinsichtlich einer möglichen Einführung an.

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
236	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<p><b>Was dem Fahrgastbeirat im Nahverkehrsplan Teilfortschreibung 2021 nach Meinung des Fahrgastbeirats OstalbMobil fehlt:</b>  <b>Berücksichtigung der ÖPNV-Anbindungen bei Veranstaltungen und touristischen Einrichtungen in den Kommunen</b></p> <p>Die Kreisverwaltung und die Kommunen des Ostalbkreises weisen auf ihren Internetseiten kaum auf die Erreichbarkeit der örtlichen, öffentlichen Einrichtungen hin. Auch auf den Flyern zu touristischen Einrichtungen fehlt in der Regel der Hinweis, wie weit ist die nächstgelegene Bushaltestelle entfernt, wie heißt sie und welche Linie hält dort. Viele Gemeinden bieten kulturelle Veranstaltungen an. Hier fehlt oft der Hinweis auf die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV. Zudem werden die Anfangszeiten nicht auf den ÖPNV abgestimmt. Dies muss mehr ins Bewusstsein der Verwaltungen gerückt und angewandt werden, um auch die Besucher*innen zu sensibilisieren.</p> <p>Zum Beispiel könnte der Hinweis für die Veranstaltungen in Bopfingen im Stadtgarten so aussehen:  RBS-Bus-Linie 7696 und Bus-On-Demand StadtLandBus HS „Marktplatz“, Fußweg etwa 100 m und mit der Riesbahn bis zum Bahnhof Bopfingen, Fußweg etwa 100 m. Diese Informationen müssten einmal gesammelt werden und stünden dann immer zur Verfügung.</p>	X		Touristische Verkehre werden ergänzt. Veranstaltungsverkehre sind nicht Bestandteil des NVP.
237	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<p><b>Erreichbarkeit der Kliniken für die Mitarbeitenden</b></p> <p>Der Ostalbkreis hat 3 Kliniken. Die Anbindung an den ÖPNV ist nach Kenntnis des Fahrgastbeirats OstalbMobil zumindest im Ostalbklinikum in Aalen auf Grund der Schichtarbeit nicht gegeben. Der Fahrgastbeirat fordert die Kreisverwaltung auf mit dem Betriebsrat des Ostalbklinikums zu besprechen, wie die mehrere hunderte Mitarbeiter*innen mit dem ÖPNV ihren Arbeitsplatz erreichen und verlassen können. Es gibt von OstalbMobil ein Job-Ticket, das aber die Beschäftigten des Ostalbklinikums nicht nutzen können.</p>		X	Wird bei Umsetzungsplanung berücksichtigt.

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
238	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<p><b>Mehr Werksbusse</b></p> <p><u>Beispiel 1:</u> Die Firma Zeiss hat seit vielen Jahren Werksbusse und hat diese nun auch für andere Firmen nutzbar gemacht. Leider hat die Corona-Pandemie dazu geführt, dass weniger mit den Werksbussen fahren. Bei Schichtende und -anfang dürfen sich die Kolleg*innen nicht mehr begegnen und so sind längere Wartezeiten dazwischen. Das macht die Nutzung des Werkbusses zeitlich unattraktiv.</p> <p><u>Beispiel 2:</u> In der Schwäpo vom 23.12.2021 „Nahverkehrsplan trifft auf Widerspruch“ wird über das Unternehmen JRS in Rosenberg berichtet, zu dem täglich 700 Mitarbeiter*innen ein- und auspendeln. Hier könnte der Ostalbkreis auf diese und andere vergleichbare Firmen zugehen und ein Werksbuskonzept erstellen. Die Firma könnte ihren Beschäftigten z.B. Buszubringen zu den entsprechenden Bahnhöfen und dem Rosenberger ZOB anbieten. Die Firma spart sich so Parklätze, Instandhaltungskosten und Kosten für das Säubern und Schneeräumen. Zudem könnte sie die freie Fläche z.B. für einen Erweiterungsbau nutzen. Das wäre eine Win-Win-Situation für die Firma, die Mitarbeitenden und das Klima.</p> <p><u>Beispiel 3:</u> In der Schwäpo vom 21.01.2022 bedauert Stefan Arnold, Geschäftsführer von Arnold Stahl GmbH, und andere Unternehmensvertreter, dass 100 bis 120 Mitarbeitende des Gewerbegebietes „Streichhoffeld“ in Essingen gerne den ÖPNV nutzen würden, aber es keinen Bahnhof in Essingen gibt. Hier könnte die Kreisverwaltung den dort ansässigen Firmen dabei helfen, einen Werksbus einzurichten. Der Werksbus wäre in kürzester Zeit realisierbar, während ein Bahnhof Essingen, wenn er je kommen würde, in weiter Ferne liegt.</p>		X	<p>Werksverkehre sind nicht Bestandteil des NVP.</p> <p>Der Landkreis unterstützt Firmen bei der Einrichtung von Werksverkehren.</p> <p>Zudem werden im Rahmen der Umsetzungsplanung im Anschluss an den NVP auch Arbeitsplatzstandorte in die Überlegungen mit einbezogen.</p>
239	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<p><b>mehr Ortsbusse einrichten</b></p> <p>Ortsbusse ermöglichen den Menschen alltägliche und ärztliche Versorgung, soziale Kontakte und Begegnungen und stärken den Einzelhandel vor Ort. Durch die Eingemeindungen in den 1970er Jahren bestehen heute viele Gemeinden aus mehreren Teilorten. Oft gibt es dort keine Einkaufsmöglichkeiten mehr. Hier muss ein Konzept erstellt werden. Hier können auch Taxi-Unternehmen eingebunden werden.</p>		X	<p>Mit der landkreisweiten Vortaktung und der Einrichtung von On-Demand-Verkehren werden viele Ortsteile in einen regelmäßigen Verkehr eingebunden.</p>
240	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<p><b>Autonomes Fahren</b></p> <p>Es gibt ja schon einige Ortsbusse im Kreis. Darunter gäbe es sicher eine Möglichkeit, ein Projekt mit autonomen Fahren einzurichten. Es geht dabei nicht nur um das Klima, sondern auch um die Akzeptanz von autonomen Kleinbussen. Der Fahrgastbeirat kann sich vorstellen, dass im Rahmen der Landesgartenschau in Ellwangen 2026 ein Shuttle vom Ellwanger Bahnhof bis zum LGS-Gelände eingesetzt wird. Hier wünscht sich der Fahrgastbeirat OstalbMobil mehr Mut vom Kreis.</p>		X	<p>Prüfung erfolgt im Rahmen der Landesgartenschau Ellwangen.</p>

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
241	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<p><b>Charme-Offensive für den ÖPNV</b></p> <p>Das Busfahren wird oft damit verbunden, dass die Benutzer*innen kein Geld haben für ein Auto und dass nur sozial Schwache mit dem Bus fahren. Dieser Stigmatisierung müssen wir entgegentreten.</p> <p>1. Der Ostalbkreis schreibt einen Wettbewerb aus für die besten Werbe-Slogans für das Busfahren. Das könnte zum Beispiel sein: „Ich fahre 400 PS mit Chauffeur“. Die Einsender*innen der besten 10 Slogans können etwas gewinnen. Auf dem 1. Platz könnte z.B. ein Jahresticket zu gewinnen sein. Auf den weiteren Plätzen könnten eine Monatskarte für OstalbMobil, Chip-Karten, Eintrittskarte für das Thermalbad, etc. sein.</p> <p>2. Alle Kreisräte und -rätinnen bekommen ein kostenloses 6-Monats-Ticket und fahren verstärkt mit Bus und Bahn. So können sie mit guten Beispiel vorangehen und den ÖPNV besser kennenlernen.</p>		X	Interessante Ideen werden aufgenommen und außerhalb des NVP weiter verfolgt.
242	Fahrgastbeirat OstalbMobil	<p><b>direkte Bushaltestelle vor dem neuen Landratsamt-Gebäude in Aalen</b></p> <p>Vor dem neuen Landratsamt-Gebäude soll eine barrierefreie Bushaltestelle gebaut werden. Auch die Vertaktung mit den Zügen soll verbessert und die Kreistagsitzungen und Veranstaltungen darauf abgestimmt werden.</p>		X	Bestehende Haltestelle "Wilhelm-Merz-Straße" liegt in unmittelbarer Nähe des Standortes des neuen LRA. Wird in den Prozess einbezogen.
49	IHK Ostwürttemberg	Selbstverständlich unterstützen wir das Ziel, das ÖPNV-Angebot so anzupassen, dass der Anteil am Gesamtverkehr in den kommenden Jahren merklich erhöht wird. Ein attraktiver ÖPNV kann sicherlich einen gehörigen Teil zur Klimaneutralität des Landes beitragen. Sinnvolle Maßnahmen mit dem Ziel, den Modal-Split-Anteil und damit einhergehend die Fahrgastzahlen (erheblich) zu steigern, werden von uns daher in weiten Teilen unterstützt.		X	Kenntnisnahme
50	IHK Ostwürttemberg	Dazu gehören auch die erforderlichen Infrastrukturausbauten, Fahrzeugbeschaffungen und Personalaufstockungen, die zum Teil wiederum von den Verkehrsunternehmen geleitet werden müssen. Daher sollte mit diesen Unternehmen im Vorfeld Kostenschätzungen zu den einzelnen Maßnahmen besprochen werden.		X	Eine Kostenabschätzung für die Verkehrsunternehmen erfolgt im Rahmen der Umsetzungsplanung.

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
51	IHK Ostwürttemberg	Eine generelle Problematik erkennen wir in dem Bestreben, durch landeseinheitliche Standards - sei es in der Bedienung oder bei den Fahrzeugen - den unternehmerischen Spielraum der Verkehrsbetriebe vor Ort immer weiter einzuengen. Diesen aber braucht es, um der Situation entsprechende, oft sogar eigenwirtschaftliche, Lösungen anzubieten, die auch die Kosten für die öffentliche Hand reduzieren.		X	Der NVP verfolgt das Ziel der Stärkung der Wirtschaftlichkeit. So sollen v. a. durch Glättung der Spitzen (Schulzeitenstaffelung) weniger Busse (Kapital) benötigt werden und durch gleichmäßigere Dienste die Attraktivität für das Fahrpersonal erhöht werden. Daher wird die Eigenwirtschaftlichkeit gestärkt. Soweit aufgrund der allgemeinen Marktlage keine kostendeckenden Fahrgeldern bei dem unterstellten Angebot erhoben werden können, wird der Wettbewerb durch die Ausschreibung gemeinschaftlicher Leistungen gestärkt.
52	IHK Ostwürttemberg	Die landesweiten Mindeststandards als Mobilitätsgarantie könnten in Unter- und Mittelzentren sowie im ländlichen Raum den ÖPNV in vielen Fällen zu einer echten Alternative zur Pkw-Nutzung werden lassen. Eine Ergänzung mit neuen Angebotsformen in den Randzeiten könnte auch im ländlichen Raum den gewünschten Qualitätssprung bringen. Doch dieser Ausbau braucht Zeit und eine Bezifferung der Kosten.		X	Kenntnisnahme
53	IHK Ostwürttemberg	Eine generelle Bevorzugung des ÖPNV gegenüber dem Kfz-Verkehr sollte jeweils vor Ort geprüft und abgewogen werden. Eine Beschleunigung des ÖPNV kann so sicher in vielen Fällen umgesetzt werden. Wir raten aber dringend davon ab, die Verkehrsmittel gegeneinander auszuspielen, da diese sich auch in Zukunft ergänzen müssen. Beispielsweise werden sich ein Teil des Pendlerverkehrs sowie der innerstädtische Lieferverkehr nicht verlagern lassen. Die Bedürfnisse des Wirtschaftsverkehrs sollten daher im Gesamtinteresse immer mitbedacht und berücksichtigt werden. Zudem sollte insgesamt der Verkehrsfluss optimiert werden, um Staus und Abgasbelastungen in den Städten zu reduzieren.		X	Eine gegenseitige Auspielung der Verkehrsmittel ist nicht vorgesehen. Der ÖPNV kann jedoch stark an Attraktivität gewinnen, wenn dieser schnell und zuverlässig ist. Deshalb sind ÖPNV-Bevorzugungen in sinnvollen Bereichen notwendig, um die Verkehrswende voranzubringen.
54	IHK Ostwürttemberg	Wir unterstützen auch Maßnahmen zur Beschleunigung des Schienenverkehrs, die die Reaktivierung von Haltestellen und Schienenstrecken, digitale Systeme für Strecken und Fahrzeuge, das Vorhalten von Redundanzen in der Infrastruktur, eine langfristige Flächensicherungspolitik sowie das Ausschöpfen von Möglichkeiten zur Verfahrensbeschleunigung bei Aus- und Neubau.		X	Der SPNV ist nicht Bestandteil des Nahverkehrsplans des Ostalbkreises. Deshalb sind hier lediglich nachrichtlich das Angebot und die Zielplanungen des Landes aufgeführt.
55	IHK Ostwürttemberg	Des Weiteren sind Maßnahmen zur Erhöhung der Pünktlichkeit und Anschlusssicherung wie zum Beispiel die präventive Instandhaltung der Infrastruktur, die Erstellung von Baustellenfahrplänen und die Erarbeitung von Störfallkonzepten zu begrüßen. Die Vorgabe landesweit einheitlicher Standards für Fahrzeuge kann jedoch auch dazu führen, dass insbesondere private Verkehrsunternehmen finanziell überfordert würden oder diese Fahrzeuge nicht in ihre Umläufe passen und sich die Unternehmen aus dem Markt zurückziehen müssten.			Landesweit einheitliche Standards für Fahrzeuge nicht vorhanden bis auf Förderrichtlinien für Busse

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			not-wendig	nicht not-wendig	
56	IHK Ost-württem-berg	Auch Werbe- und Kommunikationskonzepte können das Image und die Nutzung des ÖPNV positiv beeinflussen und sind daher zu unterstützen. Aus dem Einbruch der Nutzerzahlen während der Corona-Pandemie sollten die entsprechenden Konsequenzen gezogen und der ÖPNV als ein sicherer Transportweg vermarktet werden.		X	Kenntnisnahme
182	Kreisfrauen-rat	<p>Somit ist die 1. Frage schon gestellt:  ÖPNV und ländlicher/dörflicher Raum; wie mit den Parametern der Siedlungsstruktur, aber auch der Infrastruktur umgehen?  Zitat: Ein guter ÖPNV im ländlichen/dörflichen Raum braucht den politischen Willen und die Finanzierungs-bereitschaft auf kommunaler Ebene.  Die Ausführungen unter der Überschrift: „Kostentransparenz über Mobilitätsinvestitionen bei politischen Entscheidungen verbessern“ beinhalten wichtige Aussagen, die wir uneingeschränkt zur Zukunftsfähigkeit der ländlichen Region unterstützen und nicht weiter ausführen müssen.  (Zitat entnommen aus: Empfehlungen aus der Ideenschmiede Mobilität im ländlichen Raum 2020:  Kostentransparenz über Mobilitätsinvestitionen bei politischen Entscheidungen verbessern.  Ein guter ÖPNV im Ländlichen Raum braucht den politischen Willen und die Finanzierungs-bereitschaft auf kommunaler Ebene. Als Grundlage für die Priorisierung der Mittel ist daher mehr Transparenz über Zusammenhänge und die konkrete Modellierung für die Situation vor Ort anzustreben. Dabei greifen reine monetäre Wirtschaftlichkeitsanalysen auf Basis der investiven und betrieblichen Kosten des jeweiligen Angebots und seines Nachfragepotentials in der Regel zu kurz. Während im politischen Diskurs weitgehend Übereinkunft darin besteht, dass externe Kosten und Nutzen im Verkehr für eine nachhaltige Verkehrspolitik berücksichtigt werden müssen, stellt sich deren exakte Berechnung jedoch in der Praxis als schwierig dar. Hier sind pragmatischere Ansätze gefragt, die es Kommunen ermöglichen, die Folgen der Verkehrs- und Infrastrukturplanung, bezogen auf ihre Gemeinde, besser abschätzen zu können. Zu prüfen ist daher, inwieweit beispielsweise auf Basis von definierten Parametern Entscheidungshilfen für Kommunen in der strategischen Verkehrsplanung entwickelt werden können, die neben den Kosten für die Verkehrsinfrastruktur auch den jeweiligen Nutzen, beispielsweise für die Standortattraktivität und Lebensqualität sichtbar machen.“  Zu Frage 1: Kostentransparenz und Mobilitätsinvestitionen auf der erwünschten Grundlage von Nachhaltigkeit und Klimafreundlichkeit muss noch die Bezahlbarkeit und Sozialverträglichkeit für die betroffenen Menschen, ob ÖPNV, SPNV oder MIV, transparenter geplant werden. Akzeptanz in der Bevölkerung ist essentiell, wobei diese Akzeptanz durch Pläne der Landesregierung für eine Mobilitätsabgabe nach unserer Meinung durchaus konterkariert werden (Verkehrsminister Hermann am 27.12.2021 swp lpf- und Jagstzeitung - ... und dafür entweder Autofahrer oder auch alle Bürger durch eine Abgabe zu belasten.) Gerade die außerstädtische Bevölkerung, die in besonderer Weise vom Thema Mobilität betroffen ist, kann mit einer solchen Abgabe eher nicht mitgenommen werden.</p>		X	Kenntnisnahme



Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			not-wendig	nicht not-wendig	
183	Kreisfrauen-rat	<p>Weiter ist damit auch die 2. Frage, nämlich zur Mobilität für alle Menschen außerhalb von Städten zu stellen. Die Mobilitätsfrage außerhalb von Städten ist nicht nur wegen der Lebensqualität für Familien, Erwerbstätige, Kinder und Jugendliche und ältere Menschen, sondern besonders mit dem Thema der wegbrechenden oder gar fehlenden Infrastruktur vor Ort verbunden.</p> <p>Weiteres Zitat: Empfehlungen aus der Ideenschmiede Mobilität im ländlichen Raum 2020:</p> <p>Die Entwicklung eines Erreichbarkeitskoeffizienten kann dabei helfen, die geforderte integrierte Betrachtung zu systematisieren und für die Praxis zu operationalisieren. In dem zu entwickelnden Erreichbarkeitskoeffizienten sollten mindestens folgende Kriterien guter Erreichbarkeit berücksichtigt und mit geeigneten Messgrößen hinterlegt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Berücksichtigung der Anzahl und Art von Einrichtungen der Daseinsvorsorge vor Ort, (Gesundheits- und Bildungseinrichtungen, Nahversorgung, Orte der Begegnung)</li> <li>- nahmobilitätsfreundliche Infrastruktur / Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr (Sind zentrale Einrichtungen der Daseinsvorsorge innerhalb von 20 Minuten zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV erreichbar?)</li> <li>- Anbindung der Wohngebiete, Versorgungseinrichtungen und Arbeitsstätten an den öffentlichen Verkehr (Wieviel Prozent der Einwohner erreichen in weniger als 10 Minuten zu Fuß eine ÖPNV-Haltestelle? Wie hoch ist die Wegezeit zum nächsten ÖPNV-Drehkreuz nach Verkehrsmittel?)</li> </ul> <p>Im Entwurf des Nahverkehrsplans finden sich ausbaufähige Empfehlungen zu Frage 2.</p>		X	Kenntnisnahme
184	Kreisfrauen-rat	<p>Wir wünschen uns, dass im Nahverkehrsplan eine Binnendifferenzierung von ÖPNV, SPNV und MIV für die Städte und dem ländlichen Raum vorgenommen wird, damit die Zielsetzung für den Ostalbkreis gelingt die da lautet: - Klimawandel begegnen - den ländlichen Raum aufwerten - Ermöglichung sozialer Teilhabe und - Zurverfügungstellung erschwinglicher Mobilität.</p> <p>Eine Korrelation mit Ziel 12 aus dem 2. Gleichstellungs-Aktionsplan wird dann gut erkennbar.</p>		X	Kenntnisnahme, es ist Ziel den ländlichen Raum deutlich mit besserem ÖPNV anzubinden.
39	Kreisjugendreferat / Kreisjugendring Ostalb e.V.	<p>1.2. und 2.3.1</p> <p>Wichtig ist zu beachten, dass durch die Etablierung des Halbstundentaktes in größeren Orten/Städten nicht mehr Busse für dörfliche Regionen wegbrechen. In den letzten Jahren passierte es, dass Busse in einer Linie zwar öfters fahren aber dafür einige Orte auslassen. Dies ist gerade auch für Schulkinder im ländlichen Raum von Nachteil, die teilweise bei Stundenentfall nicht von Zuhause /bis nach Hause fahren können, sondern immer auf Eltern o.ä. angewiesen sind, die sie zur nächsten Bushaltestelle/nach Hause fahren. Daher ist es wichtig zu versuchen, dass wenigstens an Schultagen die Busse den Schulweg ermöglichen.</p>		X	Der Schulverkehr wird zu den relevanten Zeiten erfolgen. Außerhalb des Schulverkehrs wird eine landkreisweite Vertaktung vorgeesehen, die dann auch den Schülerinnen und Schülern eine flexiblere Nutzung bietet.

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
40	Kreisjugendreferat / Kreisjugendring Ostalb e.V.	<p>2.3.4.</p> <p>Eine Alternative zu möglichst kurzen Reisezeiten auf möglichst direktem Weg wäre es, einzelne kleine Orte in der Nähe einfach mitanzufahren. Wenn diese Orte gut auf verschiedene Linien verteilt werden, dann fährt kein Bus besonders lange und auch kleinere Orte würden/könnten vielleicht öfters angefahren werden.</p> <p>Wenn sich ein Bus so verspätet, dass der Anschlussbus nicht erreicht werden kann, dann sollte es auch in der Pflicht des/der Fahrer*in liegen, seine Passagiere zu fragen, ob es Umsteigende gibt, die diesen Bus erreichen müssen und notfalls darum bitten (höchstens) 5-10 min zu warten (so, dass sich der Anschlussbus nicht auch noch verspätet).</p>		X	Orte mit mehr als 50 Einwohnerinnen und Wineohnern abseits der Regionalverkehrslinien sollen durch flexible Bedienungsformen stündlich bedient werden. Übergangszeiten von maximal 10 Minuten sind in Kapitel 2.3.4. festgelegt.
41	Kreisjugendreferat / Kreisjugendring Ostalb e.V.	<p>2.3.6.</p> <p>Die bisher in der Satzung des Ostalbkreises festgelegten zumutbaren Wartezeiten für die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln für SchülerInnen sollte unseres Erachtens dringen überarbeitet werden.</p> <p>Vor allem außerschulische Aktivitäten (Vereine/Verbände/Jugendräume etc.), die für Kinder und Jugendlichen für Ihre (soziale) Entwicklung enorm wichtig sind, leiden so darunter, da die SchülerInnen dann u. U. zu spät Zuhause sind um die Angebote wahrnehmen zu können.</p>		X	Der Ansatz des NVP des flächendeckenden Einstundentakts durch feste Taktlinien und durch ein Rufbusangebot garantiert umfassende Mobilität, v. a. auch für schulergänzende Angebot der Jugendliche. Bestandteil der Konzeption ist aber auch eine Abstimmung der Schulzeiten, die v. a. nachmittags eine entsprechende Ausrichtung auf den Stundentakt nahelegt.
42	Kreisjugendreferat / Kreisjugendring Ostalb e.V.	<p>2.4.2.</p> <p>Auch Haltestellen der Kategorie IV und V sollten barrierefrei sein, denn es kann nicht gerechtfertigt werden, dass Menschen von Grund aus ausgeschlossen werden, weil sie in einem Ort wohnen, der nicht dazu verpflichtet ist, sie in der Planung der Haltestellen zu berücksichtigen. Beispielsweise bedeutet auch eine Bordsteinabsenkung für eine Gemeinde keinen besonders hohen Aufwand und wäre so in allen Orte machbar. Genauso wie sich eine Tarifinformation ganz einfach allen Haltestellen anbringen ließ.</p> <p>Ein kleiner Unterstand mit einer Sitzgelegenheit (gerade für ältere Menschen, die nicht mehr mit dem Auto fahren können/wollen) sind an allen Haltestellen wichtig. Gerade im ländlichen Bereich sind viele auf die Busse angewiesen um zum Einkaufen, zum Arzt, zur Schule, etc. zu fahren.</p> <p>Auch eine Beleuchtung und eine Notrufmöglichkeit sollte an allen/jeder zweiten Haltestelle vorhanden sein. Denn Busse halten nur an, wenn sie jemanden an der Bushaltestelle sehen und gerade in kleinen Orten mit wenigen Einwohnern ist eine Notrufmöglichkeit sehr sinnvoll. Gerade in den ländlichen Gebieten ist oft der Mobilfunkempfang noch sehr schlecht.</p>		X	Der NVP soll Orientierung geben hinsichtlich eines sukzessive zu erfolgenden barrierefreien Umbaus. Naturgemäß sind stärker frequentierte Haltestellen mit Priorität auszubauen. Darüber hinaus strebt der Ostalbkreis eine vollständige Barrierefreiheit an, die über den Zeitplan des NVP hinausgeht.
43	Kreisjugendreferat / Kreisjugendring Ostalb e.V..	<p>2.4.3.</p> <p>Zur Ausstattung eines jeden Busses sollten auch ausreichend funktionierende und gut sicht- und erreichbare Stopp-Knöpfe gehören. Diese sollten in einer Höhe angebracht werden, dass sie auch von Kindern problemlos betätigt werden können.</p>	X		NVP wird entsprechend ergänzt.

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			not-wendig	nicht not-wendig	
44	Kreisjugendreferat / Kreisjugendring Ostalbkreis e.V.	2.5.1. Die Verwechslung vom „Ostalbkreis-Abo“ mit dem „Ostalbkreis-Mobil-Abo“ ist tatsächlich ein Problem, das sich mit einer einfachen Umbenennung lösen lassen würde.		X	Kenntnisnahme, Ostalbkreis-Abo wird durch Jugendticket ersetzt
45	Kreisjugendreferat / Kreisjugendring Ostalbkreis e.V.	2.5.2. Es ist sehr bedauerlich, dass Teile des Nahverkehrsplan 2014 bis heute nicht realisiert werden konnten. Fahrgastinformationen sind an einigen Bushaltestellen schlecht zu lesen/nicht mehr vorhanden oder nicht aktualisiert. In Bezug auf die Aktualisierung: Es ist wichtig, deutlich auf Fahrplanänderungen aufmerksam zu machen. Gerade nach den Ferien könnte es nämlich für Schüler problematisch werden. Praktisch wäre hierzu eine App (mit Benachrichtigungen bei Aktualisierungen). Auch wäre es sinnvoll, auf Hygienemaßnahmen und Vorschriften, die das Busfahren (zurzeit) betreffen, besser hinzuweisen, z.B. mit der App.		X	Vgl. Kapitel 2.5.2
46	Kreisjugendreferat / Kreisjugendring Ostalbkreis e.V.	2.5.3. Eine Digitalisierung kann von großem Vorteil sein. Es wäre zum Beispiel sehr sinnvoll eine Plattform mit Meldungen zu Bussen im Ostalbkreis zu erstellen, auf denen Unternehmen z.B. Ausfälle, Verspätungen... mitteilen können oder die Schülerfahrkarten über ein Smartphone laufen zu lassen. Dennoch gibt es auch noch Menschen im Ostalbkreis, die sich lieber in Broschüren informieren oder nicht die Möglichkeit haben, sich digitale Tickets zu beschaffen. Diese dürfen nicht vergessen werden.		X	Störungen sind über die OAM-App bzw. die EFA-BW abrufbar. Wie aktuell diese sind, liegt an den Daten der Verkehrsunternehmen. Die Servicequalität der Betriebsdurchführung ist ein wichtiges Thema. Im eigenwirtschaftlichen Bereich erfolgt dies durch entsprechende Ertragsmotivation der Verkehrsunternehmen, im gemeinwirtschaftlichen Bereich könnte der Landkreis entsprechend konkrete Vorgaben aufstellen
47	Kreisjugendreferat / Kreisjugendring Ostalbkreis e.V.	2.5.4. Laut Berichten von SchülerInnen und StudentInnen kommt es dennoch immer wieder zu Ausfällen von Bussen, die nicht angekündigt werden. Gerade diese Personengruppe (neben den Älteren) ist sehr auf die Zuverlässigkeit des ÖPNV angewiesen.		X	kein Thema für den NVP - wird an Unternehmerschaft weitergegeben
48	Kreisjugendreferat / Kreisjugendring Ostalbkreis e.V.	Zudem erreicht uns von Jugendlichen die Info, dass viele Haltestellen seit langer Zeit verwaist/nicht mehr in standgesetzt sind.		X	Kommune und Straßenbaulastträger zuständig, Haltestelleninfrastruktur wichtiger Bestandteil der Zufriedenheit mit ÖPNV-System
10	Kreisseniorerrat	Die demographische Entwicklung zeigt auf, dass die Menschen immer älter werden. Dieser Faktor muss auch im Nahverkehrsplan seinen Niederschlag finden. Die Mobilität der Seniorinnen und Senioren ist die Grundlage für eine hohe Lebensqualität.	X		Ein Absatz zur demographischen Entwicklung wird mit aufgenommen.
11	Kreisseniorerrat	[...] Unter diesem Aspekt begrüßt der KSR dessen Fortschreibung.		X	Kenntnisnahme
12	Kreisseniorerrat	Die Barrierefreiheit im ÖPNV ist u. A. eine gute Grundlage, dass mehr Senioren auf den ÖPNV umsteigen werden. Dies ist auch im Entwurf entsprechend positiv dargestellt.		X	Kenntnisnahme

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
13	Kreisseniorenrat	Eine landkreisweite Vertaktung im Entwurf auf S. 10 dargestellt ist zu begrüßen und wird vom KSR unterstützt. Grundlage dafür ist der seit 1.1.20 gegründete Vollverbund Ostalb Mobil. Dies ist auch einer Reduzierung des MIV voll zuträglich.		X	Kenntnisnahme
14	Kreisseniorenrat	Die im Entwurf dargestellten Stadtverkehre/Linien Bedienungsformen sowie die erforderliche Infrastruktur sind im Entwurf zielführend aufgeführt. Der Einsatz flexibler Bedienungsformen S. 22 ist bedeutend für die zukünftige Entwicklung. Die Verbindungsqualität S. 23 entspricht voll den Interessen des KSR.		X	Kenntnisnahme
15	Kreisseniorenrat	Begrüßt wird auch S. 29 die Ausstattung der Haltestellen mit dem gut lesbaren Namen der Haltestelle und einem lesbaren und bei Nacht beleuchteten Fahrplan/Netz S. 30.		X	Kenntnisnahme
16	Kreisseniorenrat	Die Digitalisierung S. 34 ist als Fahrgastinformation ebenfalls ein guter Schritt in die richtige Richtung.		X	Kenntnisnahme
17	Kreisseniorenrat	Der Kreisseniorenrat Ostalb e. V. nimmt den Entwurf zum Nahverkehrsplan für den Ostalbkreis zustimmend zur Kenntnis.		X	Kenntnisnahme
1	Kreistag - Bündnis 90/Die Grünen	Im zugesandten elektronischen Erstentwurf vom 15.10.2021 (genannte Seitenzahlen beziehen sich immer auf den Entwurf vom 15.10.2021) war auf Seite 20 unter den Linien Regionalverkehr noch eine Zeile „Achse Regionalverkehr Kategorie IV“ aus der überlegten aber nicht aufgenommenen Begründung für die Linie (Aalen -) Lauchheim - Nördlingen. Diese Kategorisierung IV entfiel in der späteren Druckversion. Kategorie III im Regionalverkehr ist der On-Demand-Verkehr.		X	Hat sich mit dem aktuellen Entwurf vom 27.10.2021 erübrigt.
2	Kreistag - Bündnis 90/Die Grünen	auf Seite 16/17 des elektronischen Entwurfs ist unter Stadtverkehr Kategorie II AA-Dewangen, AA-Fachsenfeld-Waiblingen und auf Seite 19 Aalen-Dewangen, Aalen - Fachsenfeld und Aalen - Waldhausen - Ebnat bei Regionalverkehr Kategorie I enthalten. Diese Zuordnung der Stadtteile zum Regionalverkehr passe nicht. Alle Stadtteile seien nach dem Eingemeindungsvertrag gleich zu behandeln und alle auf Mittelpunkt AA ausgerichtet. Deshalb sollen alle der Kategorie Stadtverkehr I zugeordnet werden. Bewertung: Stadtverkehr Kategorie II entspricht Regionalverkehr Kategorie I mit Halbstundentakt. Doppelte Zuordnung in Stadt- und Regionalverkehr zeigt, dass diese Stadtteile sowohl als auch sind und ein Stadtteile nicht automatisch gleichzuordnen ist mit Stadtverkehr.	X		Die Einstufung der weiter vom Zentrum entfernten kleineren Stadtteile in den Regionalverkehr I hat keine Verschlechterung des vorgesehenen Bedienungsangebotes zur Folge. Die Stadtteile Dewangen und Fachsenfeld werden dem Regionalverkehr zugeordnet. Die Tabelle wird entsprechend der Karte Zielnetz angepasst.
3	Kreistag - Bündnis 90/Die Grünen	Forderung attraktiveren ÖPNV zu gestalten d.h. Viertelstundentakt für alle Stadtteile		X	Eine gestaffelte Bedienungsqualität nach Einwohnern und der damit verbundenen zu erwartenden Nachfrage wird aus Wirtschaftlichkeitsgründen weiterverfolgt.
4	Kreistag - Bündnis 90/Die Grünen	Touristische Linien fehlen im NVP	X		Das Thema Freizeitlinien wird in Kapitel 2.3.1 eingefügt.
5	Kreistag - Bündnis 90/Die Grünen	Vorgabe eines „merkbareren, sauberen, eindeutigen“ Takts an Haltestelle fehlt im NVP bei Bedienungsqualität/Verbindungsqualität. Bspw. kein Ringverkehr gewünscht wie am Grauleshof mit Bedienung in zweierlei Richtungen mit späterem Ziel ZOB, sondern verbindliche Aussage an jeder Haltestelle, dass in 15 Minuten/im Takt weiterer Bus an einer Haltestelle abfährt.	X		Eine klare Vertaktung ist bereits im NVP vorgesehen. Zusätzlicher Textbaustein zur Verdeutlichung wird in Kapitel 2.3.2 eingefügt.

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			not-wendig	nicht not-wendig	
6	Kreistag - Bündnis 90/Die Grünen	Forderung nur 2 Raumschaften Schwäbisch Gmünd und Aalen mit Ellwangen/Virngrund und Härtsfeld zusammenzufassen, um die Übergänge zu minimieren.		X	Die Aufteilung wurde bewusst in kleinere Räume vorgenommen, da diese besser überplanbar sind. Die Überlappungsbereiche werden bei allen Räumen mit berücksichtigt.
7	Kreistag - Bündnis 90/Die Grünen	Eindeutige Formulierungen, korrekte Bezeichnungen im NVP	X		wird übernommen
27	Landratsamt Ostalbkreis - Behindertenbeauftragte	Um Menschen mit Behinderungen begrifflich nicht auf ihre Behinderung zu reduzieren, schlage ich für die endgültige Fassung des Nahverkehrsplans terminologische Änderungen vor: Statt ‚Blinde‘, ‚Sehbehinderte‘, ‚Gehörlose‘ sollte es ‚blinde Menschen‘, ‚sehbehinderte Menschen‘ (oder ‚Menschen mit Sehbehinderung‘), ‚gehörlose Menschen‘ heißen. Diese redaktionellen Änderungen sollten sich auf den gesamten Text beziehen.	X		NVP wird entsprechend angepasst
28	Landratsamt Ostalbkreis - Behindertenbeauftragte	Ebenso sollte durchgängig auf eine gendergerechte Sprache geachtet werden.	X		NVP wird entsprechend Dienstanordnung angepasst.
29	Landratsamt Ostalbkreis - Behindertenbeauftragte	Die im Entwurf angegebenen Nutzergruppen sind nur beispielhaft und darum findet sich dort auch keine Liste, die in sich systematisch abgeschlossen ist. Die Frage nach der Zielgruppe der Barrierefreiheit ist jedoch meines Erachtens eine sehr wichtige. Denn bis vor kurzer Zeit dachte man hauptsächlich an mobilitätseingeschränkte Personen wie zum Beispiel Benutzerinnen und Benutzer von Rollstühlen oder Rollatoren. Eine Ausweitung auf alle Menschen mit Behinderungen muss darum wesentlich umfangreichere und differenziertere Herausforderungen meistern. Darum wird klar, wie wichtig eine genauere Differenzierung der unterschiedlichen Bedarfe bei der konkreten Umsetzung ist: So müsste unter anderem die Gruppe der blinden Menschen von der Gruppe der Menschen mit Sehbehinderungen ebenso in ihren Bedürfnissen abgegrenzt werden, wie bei gehörlosen Menschen und Menschen mit Hörbehinderungen. Denn während für blinde Menschen die taktile und auditive Erschließung ihrer Welt wichtig ist, benötigen sehbehinderte Menschen eher hohe Kontraste und visuelle Informationen in der richtigen Größe. Ebenso ist es wichtig, dass blinde und sehbehinderte Menschen sich im ÖPNV zurechtfinden können. Und zwar durch kontrastreich gestaltete Aufmerksamkeitsfelder, kontrastierende Türen und/oder akustische Signale. Eine weitere wichtige Gruppe ist auch die der Menschen mit seelischen und geistigen Behinderungen. Es ist m.E. unbedingt notwendig, auch diese Zielgruppe bei den Planungen zu berücksichtigen. Auch wenn es strittig ist, ob im PBefG nur ein enger Behinderungsbegriff verwendet wird, der diese Gruppen ggf. ausschließt, verweisen aber eine Reihe anderer Rechtsnormen (z.B. die UN-Behindertenrechtskonvention und das Landes-Behindertengleichstellungsgesetz) auf einen weiteren Behinderungsbegriff im Sinne der International Classification of Functioning, Disability and Health (ICF).	X		NVP wird um entsprechenden Absatz ergänzt.

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
30	Landratsamt Ostalbkreis - Behindertenbeauftragte	Im baulichen Bereich muss dringend darauf geachtet werden, dass tatsächliche Barrierefreiheit entsteht. Da die Baumaßnahmen für Haltestellen hauptsächlich in den Verantwortungsbereich der Kommunen fallen, begrüße ich den Leitfaden „Barrierefreie Bushaltestellen – Empfehlungen für den Aus- und Umbau im Verkehrsverbund Rhein-Neckar“ sehr. Denn die einheitliche Umsetzung der bautechnischen Bestimmungen ist wichtig, damit die Betroffenen sich überall auf die gleiche Weise zuverlässig orientieren können. Hier könnte bestenfalls neben dem Leitfaden noch eine persönliche Beratung eingerichtet werden, um die Gemeinden bei der Arbeit vor Ort zu unterstützen. Ebenfalls ist die Einbeziehung fachkundiger und selbstbetroffener Personen vor Ort ein wichtiger Faktor für gutes Gelingen. In enger Abstimmung mit dem Geschäftsbereich nachhaltige Mobilität wird angestrebt, dass in der Umsetzungsplanung Menschen mit Behinderungen mit einbezogen werden.	X		Verweis auf Leitfaden des VRN wird ergänzt. Die Umsetzung liegt in Zuständigkeit der Kommunen bzw. Straßenbauasträger. Diese werden gebeten, Menschen mit Behinderung vor Ort in die Umsetzungsplanung einzubeziehen.
31	Landratsamt Ostalbkreis - Behindertenbeauftragte	Für die Nutzer ist es zwingend notwendig, dass sie Informationen darüber haben, welche Verkehrsmittel sie nutzen können und welche Haltepunkte barrierefrei ausgebaut sind. Daher begrüße ich das Vorhaben des Landesverkehrsministeriums die Barrierefreiheit digital an den Bushaltestellen zu erfassen. So können alle Menschen passende Informationen über die Nutzbarkeit und Erreichbarkeit erhalten. Ebenso sollte darauf geachtet werden, dass kurzfristige Änderungen, wie Reparaturen an Aufzügen und Umleitungen rechtzeitig und umfangreich bekanntgegeben werden. Und zwar sowohl in den elektronischen und stationären Fahrplanauskünften, als auch durch entsprechende rechtzeitige Durchsagen und Anzeigen an den Haltepunkten und in den Fahrzeugen. Bisher ist die lückenlose Verknüpfung aller Störungsmeldungen in allen Medien noch nicht überall gewährleistet. Hier sind die Betreiber in der Pflicht, alles zu tun, damit diese Informationen auch die betroffene Zielgruppe erreichen, damit frühzeitig eine alternative Reiseplanung erfolgen kann. Davon profitieren auch reisende ohne Behinderung, die sich informieren können, ob ihr Bus planmäßig fährt oder mit Behinderungen auf der Strecke oder beim Umstieg zu rechnen ist.		X	Eine Verbesserung der Situation wird durch die neuen Bordrechner erreicht. Diese Thematik geht über die originäre Zielsetzung eines NVP hinaus.
32	Landratsamt Ostalbkreis - Behindertenbeauftragte	Die Fahrplanauskunft für blinde Menschen ist absolut sinnvoll. Schön wäre es ebenfalls, wenn die Angebote der elektronischen Fahrplanauskunft bzw. die Bedienungsführung der Automaten ebenfalls in Leichter Sprache realisiert würde, damit auch Menschen mit kognitiven Einschränkungen diese benutzen können. Auch für Broschüren und Handreichungen wäre die Verwendung von leichter Sprache oder einfacher Sprache für bestimmte Nutzergruppen hilfreich.	X		NVP wird entsprechend ergänzt.
33	Landratsamt Ostalbkreis - Behindertenbeauftragte	Zu einer guten Nutzbarkeit von Bussen gehören auch Anzeigen und Ansagen, die hauptsächlich in den Bussen nicht immer zufriedenstellend sind. Diese Angebote sind aber für bestimmte Nutzergruppen unbedingt erforderlich und es kann nicht dem Zufall überlassen bleiben, ob diese eingeschaltet sind und funktionieren oder nicht.	X		Kapitel 2.4.3 wird entsprechend ergänzt.

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
34	Landratsamt Ostalbkreis - Behindertenbeauftragte	Barrierefreiheit ist ebenfalls in großem Maße abhängig von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Die meisten Beschwerden zum Bereich des ÖPNV, die mich als Kommunalen Behindertenbeauftragten erreichen, beziehen sich auf nicht hinreichend sensibilisiertes Personal. Einige Schwierigkeiten, mit denen die Betroffenen immer wieder konfrontiert sind, sind die Folgenden: Rampen werden nicht herausgeklappt. Fahrzeuge setzen sich in Bewegung, bevor der Rollstuhlfahrer eine sichere Sitzposition einnehmen kann. Darum ist es sehr zu begrüßen, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter hinreichend sensibilisiert werden sollen und bezüglich der besonderen Bedürfnisse der Fahrgäste mehr in den Mittelpunkt genommen werden.		X	Die Servicequalität der Betriebsdurchführung ist ein wichtiges Thema. Im eigenwirtschaftlichen Bereich erfolgt dies durch entsprechende Ertragsmotivation der Verkehrsunternehmen, im gemeinwirtschaftlichen Bereich könnte der Landkreis entsprechend konkrete Vorgaben aufstellen.
35	Landratsamt Ostalbkreis - Behindertenbeauftragte	Maßnahmen, die dafür sorgen sollen, Verbesserungen bei der Barrierefreiheit zu erreichen, sollten von einer begleitenden Öffentlichkeitskampagne und der Erstellung einer entsprechenden Handreichung begleitet werden, so dass alle Fahrgäste auch über diese verbessernden Maßnahmen unterrichtet sind.	X		NVP wird entsprechend ergänzt.
36	Landratsamt Ostalbkreis - Behindertenbeauftragte	Außerdem muss ein zentrales Beschwerdemanagement geschaffen werden, das Störungen innerhalb kürzester Zeit beheben kann.			Die Servicequalität der Betriebsdurchführung ist ein wichtiges Thema. Im eigenwirtschaftlichen Bereich erfolgt dies durch entsprechende Ertragsmotivation der Verkehrsunternehmen, im gemeinwirtschaftlichen Bereich könnte der Landkreis entsprechend konkrete Vorgaben aufstellen.
37	Landratsamt Ostalbkreis - Behindertenbeauftragte	Die umfangreiche Bestandserhebung der Haltestellen begrüße ich sehr. Ebenso die Kategorisierung der Haltestellen, um eine Priorisierung des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen festzulegen. Anhand dieser Liste kann man den Ausbau planen und den Fortschritt gut überwachen.		X	Kenntnisnahme
311	Landratsamt Ostalbkreis - Gleichstellungsbeauftragte	<b>Pünktlichkeit und Effizienz</b> Trotz der im NVP Entwurf S. 35 festgestellten Beeinträchtigung in Pünktlichkeit und Effizienz ist positiv hervor zu heben, dass im Großen und Ganzen beide Punkte regelmäßig eingehalten werden. Abhilfe könnte in manchen Fällen eine Meldung des Busfahrteams untereinander bringen. <u>NVP Entwurf Seite 35</u> Durch die generelle Zunahme des Verkehrs ist auch der ÖPNV immer häufiger von Verkehrsbehinderungen und damit von Verspätungen betroffen. Zusätzlich zu den generellen Rückstaus stellen auch parkende Fahrzeuge am Fahrbahnrand eine Behinderung dar. Kreisverkehrsanlagen bieten häufig keine Möglichkeit einer Busbevorrechtigung. Der ÖPNV ist damit grundsätzlich in seiner Pünktlichkeit und Effizienz beeinträchtigt.		X	Kenntnisnahme

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			not-wendig	nicht not-wendig	
312	Landrats- amt Ostalb- kreis - Gleichstel- lungsbeauf- tragte	<p><b>Taktung/Frequenz</b></p> <p>Für Personen ohne PKW ist eine hohe Taktung eine Erleichterung im Alltag, die eine gerechte Teilhabe erst ermöglicht.</p> <p>Eine schlechte Taktung/Frequenz ist das Hauptargument im Individualverkehr, welches für eine Ablehnung beim Umstieg von PKW auf Busse und Bahn angebracht wird.</p> <p><u>NVP Entwurf Seite 10</u></p> <p>Grundsatz soll dabei eine landkreisweite Vertaktung des ÖPNV sein. An definierten Verknüpfungspunkten soll dieses Angebot aufeinander abgestimmt sein und im Sinne eines integralen Taktfahrplans (ITF) ein „Fahren im System“ ermöglicht werden.</p> <p><u>NVP Entwurf Seite 13</u></p> <p>Grundlage für die kreisweite Vertaktung ist die Bedienung nachfragestärkerer Achsen mit dem Linienverkehr. In diesen ist der Schulverkehr zu integrieren. Dies bedeutet, dass die Schülerströme so weit wie möglich entlang der Taktlinienwege mit ihren Knoten abgedeckt werden sollen und die Schulzeiten auf den integralen Takt und dessen Taktzeiten und Knotenstrukturen ausgerichtet sind. Soweit kapazitätsbedingt Verstärkerbusse eingesetzt werden, kann spezifischer auf den Schulbedarf reagiert werden. Aber auch hier ist der wirtschaftliche Fahrzeugeinsatz durch Abstimmung der Schulzeiten zu gewährleisten.</p>		X	Kenntnisnahme



Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			not-wendig	nicht not-wendig	
313	Landratsamt Ostalbkreis - Gleichstellungsbeauftragte	<p><u>NVP Entwurf Seite 14</u>            Stadtverkehr Kategorie I „Viertelstundentakt“:            - Wichtigste Achsen in großen Mittelzentren mit Teilfunktion eines Oberzentrums (Aalen und Schwäbisch Gmünd),            - mind. 60 % aller Einwohnerinnen und Einwohner im verdichteten Bereich von Aalen und Schwäbisch Gmünd,            - Wirtschaftlichkeit: Entfernung Zentrum kleiner als 5 km: &gt; 3.000 Einwohnerinnen und Einwohner            Stadtverkehr Kategorie II „Halbstundentakt“:            - mind. 30 % aller Einwohnerinnen und Einwohner im verdichteten Bereich von Aalen und Schwäbisch Gmünd,            - in den Städten mit mehr als 15.000 Einwohnerinnen und Einwohnern bzw. mehr als 10.000 Arbeitsplätzen (im OAK Ellwangen und Oberkochen) zusammen mit dem Schienenverkehr mind. 60 % aller Einwohnerinnen und Einwohnerinnen,            - Wirtschaftlichkeit: Entfernung Zentrum kleiner als 5 km: &gt; 2.000 Einwohnerinnen und Einwohner pro Umlauf; Entfernung Zentrum größer als 5 km: &gt; 3.000 Einwohnerinnen und Einwohner pro Umlauf            Stadtverkehr Ergänzungslinie Kategorie IIIA „Stundentakt On-Demand“:            - Grundsätzlich alle Bereiche in den oben genannten Städten, die nicht in Kategorie I und II fallen als On-Demand-Verkehre            Stadtverkehr Ergänzungslinie Kategorie IIIB „Stundentakt“:            - Stadtverkehre in Städten mit mehr als 7.500 Einwohnerinnen und Einwohnern, mind. 60 % der Einwohnerinnen und Einwohner zusammen mit Regionalbus und Schienenverkehr            - Wirtschaftlichkeit: 2.000 Einwohnerinnen und Einwohner pro Umlauf, nach Möglichkeit Integration mit Regionalverkehr  <u>NVP Entwurf Seite 39</u>            Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans verfolgt das Ziel, die Wirtschaftlichkeit des Nahverkehrs deutlich zu erhöhen. Hierzu gehört auf der Nachfrageseite eine deutliche Anregung durch Schaffung verlässlicher Taktangebote. Insbesondere in Verdichtungsräumen kann mit dichten Taktangaben, wie Halbstundentakt und mehr, durchaus eine Verdopplung der wahlfreien Nachfrage erreicht werden.</p>		X	Kenntnisnahme
314	Landratsamt Ostalbkreis - Gleichstellungsbeauftragte	<p>Haltestellen in unmittelbarer Nähe zum Wohnort sind für Senioren, Kinder, Familien und Menschen mit Beeinträchtigung eine anzustrebende Erleichterung.  <u>NVP Entwurf Seite 26</u>            Haltestelle im städtischen Kernbereich – Kernbereich            Grenzwert (Lufflinie) = 500 m Zielwert = 250 m</p>		X	Kenntnisnahme

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			not-wendig	nicht not-wendig	
315	Landratsamt Ostalbkreis - Gleichstellungsbeauftragte	<p><b>Überdachte Haltestellen</b> (auch für Fahrradabstellplätze) sind bei 0°C, Schneeregen mit Wind ein hinreichendes Argument.  <u>NVP Entwurf Seite 25</u></p> <p>Im Ostalbkreis sollen Mobilitätsstationen zunächst an den 20 Bahnhöfen eingerichtet werden, da an den meisten Bahnhöfen bereits eine etablierte Infrastruktur, ein größeres Mobilitätsangebot und somit ein besseres Potenzial zur Verknüpfung verschiedener Mobilitätsformen besteht. Wichtigste Bestandteile der Mobilitätsstationen an den Bahnhöfen sind dabei für den Ostalbkreis u. a.: Fahrrad-Sammelschließgaragen, ausreichend überdachte und nicht überdachte Fahrradabstellplätze, Mobilitätssäulen, Car-Sharing, Bike-Sharing, ggf. Lastenrad-Sharing, DFI-Anzeigen. Darüber hinaus wurden in Bezug auf die Modernisierung der Bahnhöfe folgende weitere Ausstattungsmerkmale definiert: schöne helle Unterführung, helle und trockene Wartemöglichkeit, Reinigungskonzept, weitere gestalterische Aufwertungen, attraktives Bahnhofsumfeld (Poststation, Restaurants, Bäcker, Kiosk etc.), Sicherheitskonzept, ausreichende Parkmöglichkeiten (auch E-Ladesäulen), Beschilderungskonzept.  <u>NVP Entwurf Seite 32</u></p> <p>Kommunen, die in die Haltestellenkategorie II eingestuft werden, empfiehlt der Ostalbkreis vor allem Sammelschließgaragen. An den darunter geordneten kleineren Haltestellenkategorien sollten zumindest ausreichende überdachte und nichtüberdachte Fahrrad-Anlehnbügel vorhanden sein. An wichtigen sowie zentralen Knotenpunkten sollen größere Anlagen wie Fahrradparkhäuser, beispielsweise auch in automatisierter Form, eingerichtet werden.</p>		X	Kenntnisnahme
316	Landratsamt Ostalbkreis - Gleichstellungsbeauftragte	<p><b>On-Demand-Verkehre</b> sind nicht nur an Wochenenden, sondern auch für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer im Schichtdienst von außerordentlicher Bedeutung.  <u>NVP Entwurf Seite 13</u></p> <p>In Räumen und zu Zeiten schwächerer Verkehrsnachfrage sollen On-Demand-Verkehre herangezogen werden. Der Nachteil der vorherigen Buchungsnotwendigkeit soll durch eine feinere Erschließung (virtuelle Haltestellen) und die Möglichkeit von Direktverbindungen im Raum (Querverbindungen) neutralisiert werden.</p> <p>Dabei soll aber die Zahl der Busse von heute über 220 Einheiten in der Verkehrsspitze beibehalten, sofern möglich reduziert werden.</p> <p>Entsprechend des erprobten Modells des StadtLandBus-Systems (wie bereits im Raum Virngrund zwischen Ellwangen und Bopfingen eingerichtet) sollen diese On-Demand-Verkehre durch Kleinbusse organisiert werden. Dabei wird die Linienbedienung durch eine Flächenbedienung im Raum mit Anknüpfungspunkten an den Linien- bzw. Bahnverkehr ersetzt. Die gemeldeten Fahrtwünsche können somit gebündelt und die Fahrtroute entsprechend disponiert werden. Für eine optimale Disposition ist dabei das Zusammenwirken von Mensch (Disponenten) und EDV (Optimierungsalgorithmen) von großer Bedeutung. Eine rein maschinelle Optimierung scheidet aus, da vielfach die Fahrtwünsche der Nutzer im ländlichen Raum variabel sind und sich hier durch Rücksprache oft Optimierungen erreichen lassen.</p>		X	Kenntnisnahme

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			not-wendig	nicht not-wendig	
317	Landratsamt Ostalbkreis - Gleichstellungsbeauftragte	<p>Hinzu kommt die neue Bereitstellung von On-Demand-Bussen in insgesamt 8 Verkehrsräumen.  <u>NVP Entwurf Seite 39</u>            Auf der Kostenseite könnten erhebliche Einsparungen im Schulverkehr und Umschichtungen durch die Ausbildung des Angebotes als Taktverkehr und Umstellung schwacher Linien auf On-Demand-Verkehre verzeichnet werden. Dies setzt allerdings voraus, dass die Integration des Schulverkehrs in dieses Raster durch Abstimmung und Staffelung der Schulzeiten gelingt und zentrale Umsteigeorte anstelle von Direktfahrten von den Fahrgästen akzeptiert werden.</p>		X	Kenntnisnahme
318	Landratsamt Ostalbkreis - Gleichstellungsbeauftragte	<p><b>Halt auf Zuruf</b>            Auf allen Busstrecken im Ostalbkreis gilt der „Halt auf Zuruf“. Fahrgäste können ab 21 Uhr bis Betriebsschluss dem Fahrer bzw. der Fahrerin einen Wunsch-Haltepunkt außerhalb der regulären Haltestellen nennen. Der Wunsch-Haltepunkt muss auf der vorgegebenen Linienführung liegen. In der Kernstadt, sowie auf Bundes- und Landstraßen ist ein Halt auf Zuruf aus Sicherheitsgründen nicht möglich. Letztendlich entscheidet aber der Fahrer bzw. die Fahrerin, ob der Stopp verkehrssicher und damit möglich ist.</p>		X	Kenntnisnahme
319	Landratsamt Ostalbkreis - Gleichstellungsbeauftragte	<p><b>Senioren, Familienticket (Bsp. 1 Elternteil mit Kinder-Ticket), Kinder und Jugendliche (Bsp. 2 bezahlen 4 Jugendliche fahren mit), (365 -Tage Ticket, App-Bezahlungssystem, ...)</b>            Eine Auseinandersetzung mit der demographischen Ausgestaltung im Bereich der Tarife ist wünschenswert. Überlegungen zu verbesserten Angebote sollten vermehrt angestellt werden. Auch sollten Wegeleitsysteme auf Mobiltelefonen die Bushaltestellen im Ostalbkreis „erkennen“ und Angebote mit Echtzeit-Taktung und Ankunftszeiten aufzeigen.  <u>NVP Entwurf Seite 22</u>            Andererseits sind gerade für ältere Menschen die Zugangshürden bei digitalen Medien sehr hoch, so dass hier eine Unterstützung notwendig ist.</p>		X	Kenntnisnahme
320	Landratsamt Ostalbkreis - Gleichstellungsbeauftragte	<p><b>E-Roller an Knotenpunkten auf dem Land</b> Bsp. Vierweizer auf der L 1080 zwischen Aalen und Waldhausen für Fahrgäste aus Simmisweiler.</p>		X	Bedarf für E-Roller-Verknüpfungspunkte wird im ländlichen Raum als gering eingeschätzt.
321	Landratsamt Ostalbkreis - Gleichstellungsbeauftragte	<p><b>Soziale Aspekte:</b> der zu fahrende Kilometer mit dem ÖPNV sollte nicht über den Erstattungsbeträgen mit dem PKW liegen. Bsp.: 30 Cent/km bei Rückerstattungen des Arbeitgebers, oder in den Pendlerpauschalen des Finanzamts.  <u>NVP Entwurf Seite 1</u>            Aufgrund der politisch beschlossenen Verteuerung der Nutzung fossiler Energie ergibt sich auch eine soziale Komponente bezüglich des durch die Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellenden Mobilitätsangebotes. Somit ergeben sich drei zentrale Zielsetzungen hinsichtlich dessen, was der ÖPNV im Ostalbkreis perspektivisch leisten soll. Dabei soll er dienen:            als Instrument, um dem Klimawandel zu begegnen und den Ausstoß von Treibhausgasen zu reduzieren,            als Bekenntnis zur Aufwertung des ländlichen Raumes mit einer verbesserten Erreichbarkeit,            als Werkzeug zur Ermöglichung der sozialen Teilhabe und Zurverfügungstellung erschwinglicher Mobilität.</p>		X	Kenntnisnahme

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme	Änderung NVP		Begründung/ Bemerkung
			notwendig	nicht notwendig	
322	Landratsamt Ostalbkreis - Gleichstellungsbeauftragte	<b>Marketing des Aalener „Umwelttickets“:</b> Es ist zu pauschal unter anderen Angeboten. Der preisliche Vorzug ist nicht sofort zu erkennen. Hier kann durch eine Überarbeitung des Online-Angebots einiges erleichtert werden und Abonnentinnen und Abonnenten gewonnen werden.		X	Aussage wird unterstützt. Ziel ist es, den Tarif und die Fahrscheine übersichtlich und verständlich darzustellen und entsprechend zu vermarkten.
323	Landratsamt Ostalbkreis - Gleichstellungsbeauftragte	Buslinien und Touristische Ziele könnten für Gäste des Ostalbkreis „verbunden“ werden.	X		Das Thema Freizeitlinien wird in Kapitel 2.3.1 eingefügt.
324	Landratsamt Ostalbkreis - Gleichstellungsbeauftragte	Das Angebot auf der Homepage/ und den Homepages wirkt schwerfällig und undurchsichtig.		X	Die Homepage von OstalbMobil wird derzeit neu gestaltet.
117	Regionalverband Ostwürttemberg	Die geplante ÖPNV-Strategie 2030 des Landes für Baden-Württemberg ( <a href="https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/2109_29_Entwurf_%C3%96PNV-Strategie2030_Anh%C3%B6rung.pdf">https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/2109_29_Entwurf_%C3%96PNV-Strategie2030_Anh%C3%B6rung.pdf</a> ) sieht vor, dass alle Orte (geschlossene Ortschaften) in den Verdichtungsräumen im 15-Minuten-Takt und im ländlichen Raum im 30-Minuten-Takt zu den gängigen Verkehrszeiten als Mobilitätsgarantie verlässlich angebunden werden sollen. Es wird vorgeschlagen, diese Standardisierung des ÖV-Angebots im Ostalbkreis zu übernehmen.		X	Auch das Land sieht eine schrittweise Umsetzung/Ausbau vor. Forderung entspricht Endausbaustrategie ab 2026.
118	Regionalverband Ostwürttemberg	Zur Ergänzung der Feinerschließung des Schienenverkehrs wird die Anbindung auch aller neuen potenzialträchtigen Halte zwischen den Mittelzentren der Region, wie zum Beispiel Aalen-Lederhosen, AA Süd und AA West, Rainau Buch, Schwäbisch Gmünd Ost, Schwäbisch Gmünd-Husenhofen, Essingen sowie Bopfingen-West, vorgeschlagen. Das bisherige Angebot des Fernverkehrs und des Metropolexpresses im OAK könnte um ein regionales Stadtbahn-system ergänzt werden, um die schnelle Expressverkehre nicht zu verlangsamen und gleichzeitig lokale nähräumige Fahrgastpotenziale ans Schienennetz anzuschließen.	X		Ausbau der SPNV-Haltpunkte werden parallel gutachterlich geprüft. Kapitel 2.2. wird ergänzt.
119	Regionalverband Ostwürttemberg	Auch visionäre Bedienungsformen tragen zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV bei. Mittlerweile rücken innovative Seilbahnsysteme auch im urbanen Raum als Ergänzung oder Alternative klassischer Verkehrsmittel ins Blickfeld. Verschiedentlich laufen Untersuchungen zur Einbindung von urbanen Seilbahnen in den öffentlichen Nahverkehr, die bald zur Verfügung stehen werden und als weiteren Baustein leistungsfähige und schnelle Verkehrsverbindungen bieten können und zum Erreichen der klimapolitischen Ziele beitragen. Hierzu sollen die Busverkehre durch alternative, flexible und innovative Bedienungsformen ergänzt werden.		X	Der Ostalbkreis strebt an, On-Demand-Verkehre großflächig einzuführen und weiterzuentwickeln. Der NVP bedingt einen realistischen Umsetzungshorizont von ca. 5 Jahren.
120	Regionalverband Ostwürttemberg	Der Regionalverband Ostwürttemberg wird auch eine konzeptionelle Überprüfung der Linienführungen im regionalen und überregionalen Busverkehr zur Verbesserung der Verbindungen zwischen benachbarten Mittel- und Oberzentren begrüßen.		X	Erfolgt im Rahmen der Umsetzungsplanung

## Anlage 2: eingegangene Stellungnahmen nach dem 14.03.2022

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme
437	BECK+SCHUBERT GmbH & Co. KG	Eine nach PBefG vorgesehene Beteiligung über einen bereits veröffentlichten Entwurf ist nicht möglich. Auf dieser Grundlage sind ein Austausch, konstruktive Kritik oder Entwicklungsansätze für den neuen Nahverkehrsplan nicht zu leisten.
438	BECK+SCHUBERT GmbH & Co. KG	Die im o.g. Entwurf beigefügte „Karte 1: Zielnetz“ enthält lt. telefonischer Rücksprache mit Frau Reichersdörfer in unserem Verkehrsbereich einige Fehler, die bereits besprochen wurden. Wir haben die uns betreffenden Punkte im Folgenden zusammengefasst:
439	BECK+SCHUBERT GmbH & Co. KG	<b>2.3 Ziele für das Bedienungsgebiet im Busverkehr</b> Die nachfolgenden Ausführungen basieren auf der Annahme, dass die Rahmenvorgaben des NVP im Bezug der Linienkategorisierung und Bedienungsstandards weit über dem eigenwirtschaftlich zu erbringenden nachfragegerechten Verkehrsangebot liegen und die Umsetzung von den finanziellen Möglichkeiten des Landkreises abhängt.
440	BECK+SCHUBERT GmbH & Co. KG	Die Festlegung der Bedienungsstandards soll „nach einem abgestuften, kreisweit einheitlichen Maßstab“ erfolgen. Wir begrüßen dies ausdrücklich und sehen darin eine große Chance den Verkehrsraum Aalen - Härtsfeld - Oberkochen mit verbesserten Fahrtenangebot versorgen zu können.
441	BECK+SCHUBERT GmbH & Co. KG	Wir bitten die Einstufungen der Achsen und Korridore in unserem Verkehrsraum zu prüfen, da die im Entwurf des NVP dargestellten Linienverläufe den kreisweit einheitlichen Maßstäben des NVP nicht entsprechen und wie bereits tel. besprochen teilweise fehlerhaft sind. Außerdem entsprechen diese nicht unserem bereits abgestimmten Bedienungskonzept Härtsfeld vom März 2021. Nach den kreisweit einheitlichen Maßstäben im Entwurf des NVP auf S. 14 und S. 17 sollte vielmehr die Einteilung der Linien entsprechend der Einwohnerzahl je Busumlauf und Entfernung wie folgt vorgenommen werden:
442	BECK+SCHUBERT GmbH & Co. KG	1. ) Aalen – Unterkochen – Ebnat – Elchingen – Neresheim – Ohmenheim  Kategorie: Mit dieser Linie werden >10.000 EW pro Busumlauf in den Orten Ebnat (3300), Elchingen (1600), Stetten(220), Neresheim (3200), Ohmenheim (1000), (Teile von Unterkochen und Aalen-Süd!) bedient. Dies würde mindestens der Einstufung in die Achse Regionalverkehr Kategorie I mit >5km Entfernung und mind. 5.000 EW pro Busumlauf entsprechen und nicht lt. Entwurf NVP Regionalverkehr Kat. II
443	BECK+SCHUBERT GmbH & Co. KG	Achse/Korridor: Aufgrund des hohen Umwegefaktors über Waldhausen (Linienführung lt. Entwurf NVP) muss aus Sicht unserer Kunden auch in Zukunft die direkte Strecke Aalen – Neresheim über Unterkochen – Ebnat – Elchingen die Hauptroute für die Linie auf das Härtsfeld bleiben. Denn die Reisezeit ist nachgewiesener Maßen für viele Kunden die wesentliche Entscheidungsgrundlage bei der Verkehrsmittelwahl. Aktuell erreichen wir auf der direkten Route über Ebnat – Unterkochen fahrplanmäßig ab Neresheim das Ziel Aalen in ca. 36 bis max. 39 Minuten je nach Tageszeit bzw. Verkehrslage. Über Waldhausen ist die Reisezeit ca. 15 - 20% länger, was aus Sicht der Kunden als wesentliche Verschlechterung bewertet wird. Zudem wurde die Reisezeit des MIV vom/zum Härtsfeld durch die zwischenzeitliche Eröffnung der Nordumfahrung Ebnat erheblich verkürzt und der Reiseweg wurde dadurch komfortabler. Eine generelle Änderung der Linienführung über Waldhausen würde eine deutliche Verlängerung der Reisezeit für die Fahrgäste mit sich bringen und findet aktuell bei den Fahrgästen aufgrund der Streckenführung wenig Akzeptanz. Auch nicht zuletzt aufgrund des wesentlich schlechteren Straßenausbaus der Strecke Waldhausen – Aalen wird der Umweg über Waldhausen von Kunden aus Neresheim und Umgebung nicht akzeptiert. Nicht zu vergessen ist die erhebliche Verlängerung der Reisezeit und der umständlichere Reiseweg u.a. für Berufstätige und Auszubildende vom Härtsfeld ins Industriegebiet Aalen-Süd, die am ZOB Aalen oder in Unterkochen auf den Anschlussbus nach Aalen oder umgekehrt nach Neresheim warten müssten. Gerade im Gebiet Aalen-Süd/Erlau entstand zuletzt eine große Anzahl neuer Arbeitsplätze durch Großinvestitionen bestehender Firmen (z.B. Fa. Palm, Fa. i-live usw.) und durch Neuan siedlung von Industrie, Gewerbe und Verwaltungen (siehe ehem. Triumphgelände, Union-Areal, Ostertag) werden weitere Arbeitsplätze in diesem Gebiet folgen. Bereits das dargestellte EW-Potenzial entlang der Strecke und die damit zusammenhängende Einordnung der Linie in den Korridor Regionalverkehr Kat. I, macht die Abtrennung des Teilstücks Ebnat – Elchingen – Neresheim lt. Entwurf des NVP sehr fraglich.

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme
444	BECK+SCHUBERT GmbH & Co. KG	<p>Außerdem würde sich bei einer regelmäßigen Linienführung über Waldhausen nach Aalen die Strecke um weitere 2 Tarifzonen verlängern, was für die Kunden einen nicht unerheblichen Preisaufschlag bedeuten würde: Ebnat anstelle von 4 Zonen dann 6 Zonen, Elchingen anstelle von 6 Zonen dann 8 Zonen, Neresheim anstelle von 8 Zonen dann 10 Zonen, gleiches für Ohmenheim, Kösingern usw.. Die Linienlänge würde z.B. von Neresheim nach Aalen 29,3 km betragen, was bei einem kreisweiten einheitlichen Maßstab bereits mind. 12 Zonen (siehe RBS Aalen – Bopfingen 25 km 10 Zonen) bedeuten würde.</p> <p>Für das Ziel eines erleichterten ÖPNV-Zugangs und Umstieg vom MIV auf ÖPNV wurde in den vergangenen Jahren bereits viel investiert und weitere wesentliche Investitionen sollen in der Zukunft folgen (durchgehende Niederflrigkeit, barrierefreier Ausbau der Haltestellen, Fahrpreismaßnahmen, Digitalisierung, Echtzeit, Fahrplanverbesserungen, Schnellbuslinie usw.). Eine Verschlechterung der Reisezeit und des Reisewegs würde gerade diesem Ziel massiv schaden.</p> <p>Wir beantragen daher, die Linie Aalen – Unterkochen – Ebnat – Elchingen – Neresheim – Ohmenheim durchgängig in den Korridor Regionalverkehr Kategorie I aufzunehmen.</p>
445	BECK+SCHUBERT GmbH & Co. KG	<p>2. Aalen – Grauleshof - Himmlingen – Waldhausen – Ebnat</p> <p>Kategorie: Mit dieser Linie werden aktuell weit mehr als 5000 EW erreicht. Grauleshof/Weiße Steige/Himmlingen (ca. 4000), Waldhausen (2500), Ebnat (EW-Zahl Ebnat nicht berücksichtigt, da bereits bei Regionalverkehrslinie Aalen – Neresheim enthalten). Zudem entsteht im Bereich Tannenwäldle unterhalb des Grauleshofs ein großes Wohnquartier mit Supermarkt, sowie ein weiterer Haltepunkt für den Busverkehr. Mit zusätzlicher ÖPNV-Nutzung ist auf dieser Linie somit zu rechnen. Dies entspricht lt. Entwurf NVP S. 14 der Einstufung im Stadtverkehrsnetz mind. Kategorie II.</p> <p>Achse/Korridor: Der Anschluss in Ebnat an die Regionalverkehrslinie Aalen – Unterkochen – Ebnat – Neresheim ergibt eine wirtschaftliche Ringlinie Aalen – Grauleshof – Waldhausen – Ebnat – Unterkochen – Aalen, die auch in der Zwischenbedienung (z.B. Ebnat – Aalen-Süd/Erlau) optimale Fahrzeiten für die Fahrgäste ermöglicht.</p> <p>Antrag: Die Linie Aalen – Grauleshof – Himmlingen – Waldhausen – Ebnat ist im NVP im Korridor Stadtverkehr Kategorie II aufzunehmen (wie im NVP 2013 bereits enthalten) und nicht als Achse Regionalverkehr der Kategorie I</p>
446	BECK+SCHUBERT GmbH & Co. KG	<p>3. Lauchheim – Hülen – Waldhausen</p> <p>Diese Linie ist im Entwurf in keinem Korridor bzw. keiner Achse enthalten. Aktuell besteht diese Linie und wird von Fahrgästen genutzt. Zudem bildet die Linie in Waldhausen den Anschluss an die Stadtverkehrslinie Ebnat – Waldhausen – Himmlingen – Grauleshof – Aalen und zur Linie Waldhausen – Ebnat- Unterkochen – Oberkochen.</p> <p>Daher wurde von uns in Verkehrskonzept März 2021 vorgeschlagen, die Linie in der HVZ und NVZ passend zu den Zugabfahrts- und -ankunftszeiten in Lauchheim mind. 1x stündlich zu bedienen und am Abend in der SVZ im Rahmen einer flexiblen Bedienungsform (siehe unser Verkehrskonzept Härtsfeld März 2021).</p> <p>Antrag: Beibehaltung der Linie wie im NVP 2013</p>
447	BECK+SCHUBERT GmbH & Co. KG	<p>4. Neresheim –Ohmenheim – Dehlingen – Weilermerkingen – Dorfmerkingen – Unterriffingen – Hohenlohe - Beuren – Waldhausen – Aalen</p> <p>Diese Linie ist im Entwurf in keinem Korridor bzw. keiner Achse enthalten. Die in der „Karte 1: Zielnetz“ dargestellte verkürzte Linienführung von Ohmenheim –Weilermerkingen – Dehlingen ist aufgrund des Straßenausbaus und der Tonnagenbegrenzung nicht empfehlenswert bzw. möglich. Außerdem hätte die geänderte Linienführung zur Folge, dass sich die Fahrzeiten für die Nutzer zu den o.g. Ortschaften z.B. von/nach Aalen sehr stark verlängern würden. Zudem bildet die aktuelle Linie in Waldhausen den Anschluss an die Stadtverkehrslinie Ebnat – Waldhausen – Himmlingen – Grauleshof – Aalen und zur Linie Waldhausen – Ebnat- Unterkochen – Oberkochen, sowie zur Linie Waldhausen – Hülen – Lauchheim.</p> <p>Wir schlagen vor die Linie in der HVZ mind. 1x stündlich zu bedienen und in der NVZ und SVZ im Rahmen einer flexiblen Bedienungsform (siehe unser Verkehrskonzept Härtsfeld März 2021).</p> <p>Antrag: Beibehaltung der Linie wie im NVP 2013 ab Waldhausen – Beuren -Hohenlohe – Oberriffingen – Unterriffingen - Dorfmerkingen – Weilermerkingen – Dehlingen – Ohmenheim -Neresheim</p>

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme
448	BECK+SCHUBERT GmbH & Co. KG	<p>5. Oberkochen/Gewerbegeb. Süd - Oberkochen/Stadt -Oberkochen/Heide</p> <p>Kategorie: Diese Linie ist im Entwurf des NVP im Korridor Stadtverkehr Kategorie II nun einschl. bis Gewerbegebiet Süd aufgenommen worden. Im NVP 2013 war die Verlängerung bis Gewerbegebiet Süd korrekt als Ergänzungslinie dargestellt.</p> <p>Der Linienabschnitt Oberkochen/Gewerbegeb. Süd – Oberkochen/Bahnhof ist durch den bestehenden Werksverkehr der Fa. Carl Zeiss mit kostenfreier Mitnahme aller Fahrgäste Mo-Fr von 4.45 Uhr – 22.45 Uhr in der HVZ im 15min.-Takt und in der NVZ im 30min-Takt abgedeckt. Eine Verlängerung der Stadtverkehrslinie von der Heide über die Stadtmitte/Bahnhof bis zum Gewerbegebiet Süd im 30min-Takt ist wirtschaftlich nicht sinnvoll, zumal die Werksbuslinie die Strecke für alle Fahrgäste kostenfrei anbietet und am Wochenende die Relation Oberkochen/Stadt - Oberkochen/Gewerbegebiet überhaupt nicht nachgefragt wird. Die Anzahl Arbeitnehmer ist für die Kategorisierung der Stadtverkehrslinie zur Heide nicht relevant, da die Stadtverkehrslinie den Wohnplatz Heide an die Stadt Oberkochen anbindet.</p> <p>Antrag: Darstellung des Linienabschnitts Oberkochen/Stadt – Oberkochen/Gewerbegebiet Süd als Ergänzungslinie zur Stadtverkehrslinie Oberkochen/Stadt - Oberkochen/Heide wie im NVP 2013</p>
449	BECK+SCHUBERT GmbH & Co. KG	<p>6. Neresheim – Kössingen/Schweindorf – Forheim</p> <p>Diese Linie ist im Entwurf in keinem Korridor bzw. keiner Achse enthalten. Die in der „Karte 1: Zielnetz“ dargestellte Linienführung von Neresheim nach Forheim als gerader Strich bitten wir zu prüfen.</p> <p>Antrag: Darstellung der aktuellen Linienführung in der Anlage „Karte 1: Zielnetz“ Neresheim - Ohmenheim – Mörtingen – Schweindorf – Kössingen – Hohlenstein – Neresheim, bzw. von Hohlenstein über Ohmenheim nach Neresheim</p>
450	BECK+SCHUBERT GmbH & Co. KG	<p><b>2.3.4. Verbindungsqualität (Verknüpfung der Linien und Systeme)</b></p> <p>Reisezeiten</p> <p>Es wird ein Reisezeitverhältnis im Stadtverkehr von 1,3 und im Regionalverkehr von 1,5 angestrebt. Nach Überprüfung unserer bestehenden Stadtverkehrslinien in Oberkochen und Aalen können diese Vorgaben dort bereits erfüllt werden. Allerdings verkürzen sich durch die neu erstellte Nordumfahrung Ebnat die Fahrtzeiten des MIV vom/zum Härtsfeld nach Aalen. Dagegen verlängerte sich für den B29a-querenden ÖV-Verkehr die Reisezeiten. Um ein attraktives ÖV-Angebot beim Reisezeitverhältnis zum MIV zu erhalten, halten wir es für sinnvoll, entsprechende Maßnahmen zur Busbeschleunigung zu ergreifen. Aus Betreibersicht wäre eine Vorrangschaltung an der LSA Ebnat Ost und zur Erhöhung der Sicherheit der Fahrgäste im Bus eine weitere Verlangsamung des MIV am Einmündungsbereich Ebnat West (aktuell Tempo 70 km/h) hilfreich.</p>

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme
451	BECK+SCHUBERT GmbH & Co. KG	<p>Verknüpfungssituation:            Es soll eine max. Umsteigezeit von 10 Min. vorgegeben werden. Wir halten eine kurze Umsteigezeit ebenfalls für sinnvoll und kundenorientiert. Wir empfehlen eine Überschreitung der max. Umsteigezeit in begründeten Ausnahmefällen für zulässig zu erklären, wenn z.B. wegen geringfügiger Verlängerung der Umsteigezeiten alle Zugabfahrten erreicht werden könnten (z.B. Knoten in Aalen zur Minute 30. Die Zugankünfte und Abfahrten liegen in Aalen mehr als 10 Min. auseinander – somit können mit 10 Min Umsteigezeit nicht alle Züge erreicht werden), oder wenn durch eine geringfügig längere Umsteigezeit die gesetzl. vorgeschriebene Pause für die Fahrer eingehalten werden kann (siehe unser Fahrplankonzept vom März 2021). Damit könnten aufwendige Fahrerwechsel vermieden werden. Die strikte Vorgabe mit max. 10 Min. wird andernfalls an zahlreichen Stellen zu erheblichem finanziellen Mehraufwand (zusätzliche Fahrer, zusätzliche Busleistungen) führen. Wir würden dringend empfehlen den 1. Satz anzupassen: „An den definierten Verknüpfungspunkten sind möglichst Umsteigezeiten von max. 10 Min einzuhalten.“</p> <p>Zu den in diesem Zusammenhang möglichen Fahrzeitreserven im System möchten wir den Hinweis geben, dass längere vorgegebene Fahrzeiten im Fahrplansystem eine dauerhaft „künstliche“ Verlängerung der Fahrzeiten für die Fahrgäste darstellt und nicht zur Zufriedenheit der Mehrzahl der Nutzer führt. Auch dies spricht für eine Anpassung von Satz 1. Die Sichtbeziehung zwischen Bus und Zug ist an den Bahnhöfen Aalen, Oberkochen und Lauchheim nicht gegeben. Bauliche Verbesserungen lassen sich ggfs. nicht umsetzen. Eine Kamerasicht auf die Gleise würden wir daher begrüßen.</p> <p>Wir bitten in diesem Zusammenhang um Mitteilung, welche Kommunikationsmedien vorzuhalten sind.</p> <p>Wie bereits besprochen, bitten wir in der Tabelle „weitere Verknüpfungspunkte“ folgende Haltestellen aufzunehmen:            - Waldhausen VR-Bank/Adler (Linie 103, 104, 107, 108, 109)            - Elchingen Hirsch/Ochsen (neues Verkehrskonzept)</p>
452	BECK+SCHUBERT GmbH & Co. KG	<p>Wir sehen in unserem Verkehrsgebiet, v.a. in Hauptorten mit mehreren Teilorten mindestens den Bedarf an „Mobilitätspunktchen“, welche wesentlich zur Steigerung der Attraktivität des ÖV beitragen würden. Z.B. könnten dadurch die Teilorte von Waldhausen vom künftigen Halbstundentakt ab Waldhausen nach Aalen bzw. Stundentakt nach Oberkochen profitieren, wenn mit dem Fahrrad oder E-Bike der Verknüpfungspunkt Waldhausen erreichbar wäre und dort ein „Mobilitätspunktchen“ für die nötige Infrastruktur sorgen würde. Gleiches gilt für Neresheim oder Ebnat, wo bisher noch keine Radabstellanlagen oder E-Bike-Ladestationen bestehen. Siehe dazu unsere Ausführungen in der Stellungnahme vom 30.03.2014.</p> <p>Die Stadt Aalen arbeitet derzeit an einer Planung für eine neue Ortskerngestaltung in Waldhausen. Hier könnte im Ortskern ggfs. ein zukünftiges „Mobilitätspunktchen“ integriert werden. Wir bitten um Mitteilung, ob von Landkreisseite in diesem Punkt auf das Planungsamt der Stadt Aalen zugegangen werden kann.</p> <p>In Ebnat wäre für die Installation die zentrale Haltestelle „Bären“ / „Bäckerei Metzger“ und in Elchingen die Haltestelle „Ochsen“ zu bevorzugen.</p>
453	BECK+SCHUBERT GmbH & Co. KG	<p>Erschließungsqualität            Wir bitten um Übersendung der Ortspläne mit den Einzugsradien der Bushaltestellen (neue Grenzwerte und Zielwerte) für alle Wohn- und Gewerbegebiete in unserem Verkehrsraum, damit eine Bewertung vorgenommen werden kann.</p>



Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme
454	BECK+SCHUBERT GmbH & Co. KG	<p>Rahmenvorgaben Schülerverkehr</p> <p>Der Taktverkehr sieht eine einigermaßen gleichmäßige Nutzung vor. Besetzungsspitzen führen zu Abweichungen im Takt und bei Integration des Schülerverkehrs ggfs. zu Umwegfahrten. Viele Schulen liegen nicht an der Strecke und auch nur bedingt am Anfangs oder Endpunkt der Linie. Und die sich bei voll besetzten Bussen verlängernde Fahrzeit (Ein- und Ausstieg, mehr Haltestellen bedienen) machen Taktung und Anschlüsse zunichte. Aus Wirtschaftlichkeitsgründen sollten daher mögliche Taktabweichungen nicht ausgeschlossen werden.</p> <p>Die Schulstundenregelung mit 45 Min. führt grundsätzlich zu Verlängerungen der Wartezeiten für diejenigen Schüler, in deren Ortschaften künftig ein Taktverkehr besteht. Bei einem Stundentakt kann dies für Schüler dann regelmäßige Wartezeiten von bis zu 60 Min bedeuten. Hingegen werden diejenigen Schüler, die mit dem auf den Stundenplan abgestimmten Schülerverkehr befördert werden, pünktlich zum jeweiligen Schulende abgeholt. Dies führt nicht nur zur Ungleichbehandlung der Schüler (selbe Schule!), sondern auch das Aufsichtspersonal der Schule ist ggfs. von der wesentlichen Verlängerung der Aufsichtszeit betroffen. Wir sehen ein Doppelstundenmodell oder eine Anpassung der Schulstundendauer als Lösung an.</p> <p>Grundsätzlich erfordert die Integration der Schülerbeförderung in den Taktverkehr eine verlässliche Kapazitätsplanung bei den Schulen (auch bei Unterrichtsausfällen, vorgezogenes Schulende vor Ferien) ansonsten wird womöglich schnell der Unmut der Eltern über den Busverkehr laut.</p>
455	Gemeinde Gschwend	<p><u>Barrierefreiheit an Haltestellen</u></p> <p>Die Bushaltestelle an der Gemeindehalle ist der Kategorie II zuzuordnen und bereits barrierefrei gestaltet. Die Bushaltestelle am Marktplatz ist der Kategorie II zuzuordnen und wird im Zuge der Ortssanierung barrierefrei angelegt.</p>
456	Gemeinde Gschwend	<p><u>Regionalverkehr</u></p> <p>Der Entwurf der Fortschreibung des Nahverkehrsplans benachteiligt die Gemeinde Gschwend massiv gegenüber anderen Gemeinden wie Mutlangen, Durlangen, Spraitbach oder Ruppertshofen. Während dort das Angebot verbessert wird, verschlechtert sich dieses in der Gemeinde Gschwend immens. Diese Schlechterstellung kann so nicht hingenommen werden. Die Planungen im Nahverkehrsplan berücksichtigen dies nicht und benachteiligen die Gemeinde Gschwend. Durch die Einführung der Mobilitätsabgabe und Bezahlung der Kreisumlage fordert die Gemeinde Gschwend ein akzeptables Angebot, da die Verkehrswende auch in Gschwend ankommen wird. Die geplante ÖPNV-Abgabe soll von jedem Einwohner in gleicher Höhe erhoben werden, deshalb wird auch beim Nahverkehrsplan eine entsprechend gleiche bzw. gerechte Versorgung gefordert.</p>
457	Gemeinde Gschwend	<p>Der Entwurf sieht eine bessere und schnellere Anbindung von Gschwend nach Schwäbisch Gmünd und Schwäbisch Hall vor. Die vorgesehenen Regelungen sind jedoch nicht weitgehend genug und so nicht ausreichend. Aufgrund von Verbindungen wirtschaftlicher Art, arbeitsplatzmäßig und im Hinblick auf den Schülerverkehr sind diese unzureichend. Es ist wichtig, dass, wie bereits jetzt die bestehenden Buslinien, in Hauptverkehrszeiten auf jeden Fall eine Rundanbindung von Gschwend über Frickenhofen nach Eschach besteht. Weiter, dass die Gemeinde Gschwend hier grundsätzlich in Normal- und Hauptverkehrszeiten aufgrund von Beziehungen sowohl arbeitsmäßig als auch raumschaftlich Durchbindungen in das Limpurger Land (Landkreis Schwäbisch Hall) sowie in den Schwäbischen Wald (Rems-Murr Kreis) braucht; mindestens bis Gaildorf, idealerweise bis Schwäbisch Hall und mindestens bis Murrhardt, idealerweise eine Rundanbindung mit Alfdorf und Welzheim.</p>
458	Gemeinde Gschwend	<p>Unbedingt erforderlich ist die Schnellbuslinie von Gschwend nach Schwäbisch Gmünd. Diese kann jedoch die bereits bestehende Linie nicht ersetzen, sondern nur ergänzen, d.h., die bisherige Linie muss weiter bestehen bleiben. Die Schnellbuslinie kann nur ein Zusatzangebot zur bereits bestehenden Linie sein. Von dieser Schnellbuslinie sollten in Gschwend sowohl die Haltestelle Marktplatz als auch die Haltestelle Gemeindehalle angefahren werden.</p>
459	Gemeinde Gschwend	<p>Weiter sollten und müssen auch Radwegverbindungen zu den jeweiligen Busanbindungen geschaffen werden.</p>

Nr.	Wer	Inhalt der Stellungnahme
460	Gemeinde Gschwend	Der Entwurf stellt die Teilorte und Wohnplätze in der Gemeinde mit weniger als 1000 Einwohnern (alle außer dem Hauptort Gschwend) schlechter als bisher, da hier noch maximal ein on demand Angebot für Wohnplätze ab 50 Einwohnern eingerichtet werden soll, bzw. gar kein Angebot für Wohnplätze unter 50 Einwohner vorgesehen ist. Bisherige Angebote außerhalb des Schülerverkehrs sollen somit komplett entfallen. Dies kann so nicht akzeptiert werden. Eine Grundversorgung muss vorhanden sein, und der Grundfahrplan mindestens im bisherigen Umfang bestehen bleiben. Der Status quo mit Schülerverkehr und Grundangebot an Schultagen und schulfreien Tagen muss erhalten bleiben, ebenso die Linienführungen. Dazu an den Randzeiten (morgens ab 09.00 Uhr und abends ab 19.00 Uhr) das on demand Angebot. Das on demand Angebot wird ergänzend hierzu für Wohnplätze ab 50 Einwohner eingerichtet.
461	Gemeinde Gschwend	Das on demand Angebot sollte „kreisübergreifend“ möglich sein, da es. z.B. Schnittstellen in Richtung Murrhardt (mit Umstieg in Kirchenkirnberg zum Bahnhof nach Fornsbach; dort existiert bereits ein stündliches Busangebot) gibt.
462	Gemeinde Gschwend	Für Wohnplätze unter 50 Einwohner wird, wie im östlichen Ostalbkreis bereits vorhanden, die Installierung eines Ruf Taxis auch im westlichen Bereich des Ostalbkreises als sinnvoll und wichtig erachtet.
463	Anmerkung aus Ausschuss für Umweltschutz und Kreisentwicklung; Herr Hieber (SPD)	Nacharbeiten im Bereich Bopfingen/ Unterschneidheim notwendig
464	Anmerkung aus Ausschuss für Umweltschutz und Kreisentwicklung; Herr Opferkuch (Freie Wähler Ostalbkreis)	Für den Bereich Dewangen/ Fachsenfeld wird der 15-Minuten-Takt gewünscht.