

Beratungsfolge	Sitzung am	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	04.07.2017	öffentlich	Kenntnisnahme

Evaluation Modellprojekt Geislingen

I. Beschlussantrag

Kenntnisnahme

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

1. Förderantrag und Projektsteuerung

In der Sitzung des UVA am 1.12.2015 (vgl. BU 2015/57) wurde die Verwaltung beauftragt, sich am Landeswettbewerb „Innovativer ÖPNV im Ländlichen Raum“ zu bewerben. Minister Hermann hat das Engagement des Landkreises in dieser Zielstellung anerkannt und mit Schreiben vom 4.3.2016 die Aufnahme in die Projektförderung zugesagt.

Der Kick-off-Termin zur Durchführung des Modellprojekts Geislingen fand am 21.7.2016 in der Hochschule Geislingen statt. Zwischenzeitlich fanden mehrere Abstimmungsgespräche und Workshops statt. Erste Maßnahmen wurden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 umgesetzt (vgl. hierzu II.2). Das Modellprojekt wird durch die Nahverkehrsberatung Südwest extern begleitet. Mit der Hochschule Geislingen erfolgt eine wissenschaftliche Begleitung. Seitens der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) erfolgt weitere inhaltliche Unterstützung.

Im Rahmen der Haushaltsplanberatungen hat die Fraktion der Freien Wähler beantragt, bis zum 30.6.2017 eine Evaluation durchzuführen (Antrag Nr. 24). Parallel dazu wurde das Landratsamt durch das Land aufgefordert, zum Ende des 2. Quartals einen Zwischenbericht über den Verlauf des Modellprojekts abzugeben.

2. Zwischenbericht zum laufenden Modellprojekt Geislingen

Das Landratsamt hat gegenüber dem Land (NVBW) folgenden Zwischenbericht abgegeben:

Modellprojekt „Innovativer ÖPNV im Ländlichen Raum“
Zwischenbericht Juni 2017

Linienverkehr, integraler Takt und Mobilitätszentrale

Zielstellung

Gemäß des Nahverkehrsplans des Landkreises Göppingen (12/2015) sollen während des Umsetzungszeitraums alle Linien im Gebiet des Filsland Mobilitätsverbundes fahrplantechnisch überarbeitet und vor dem Hintergrund eines integralen Taktes miteinander verknüpft werden. Der Linienverkehr soll einerseits durch die konsequente Vertaktung mit gestreckten Linienführungen und damit höheren Umlaufgeschwindigkeiten wirtschaftlicher und attraktiver werden. Zum anderen sollen aber in Randzeiten kleinere Fahrzeuge (Linientaxen) eine effizientere Leistungserbringung ermöglichen. Ein weiteres Element ist die Nutzung bedarfsabhängiger Linienelemente unter der Steuerung einer neu aufzubauenden Mobilitätszentrale in Geislingen/Steige im Rahmen des Modellprojekts.

1. Fahrplanangebot

Um dauerhaft Fahrgäste an den ÖPNV zu binden ist es von herausragender Bedeutung, dass Quell- und Zielort bis zur späten Abendstunde verlässlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht werden können. Im Bereich der Angebote nach 20 Uhr hat die Landkreisverwaltung ein deutliches Angebotsdefizit abseits der Hauptachsen festgestellt. Fahrgäste aus Teilorten und kleineren Gemeinden fanden vor allem außerhalb der Hauptverkehrszeit kein ausreichendes Mobilitätsangebot vor.

Umsetzung Stand Juni 2017

Um diesem Angebotsdefizit entgegenzuwirken, hat die Landkreisverwaltung in Zusammenarbeit mit dem Filsland Mobilitätsverbund und den beteiligten Busunternehmen ein neues Fahrplankonzept für den Modellraum entwickelt, welches zunächst nur die Spätverkehre berührt („Späti-Takt“). Dieses sieht für den Mittelbereich Geislingen ab 21 Uhr einen Stundentakt vor, welcher auf die Ankunftszeiten der ab Mitte Dezember 2016 neu vertakteten Regionalbahn (aus Stuttgart) abgestimmt wurde. Auf den Hauptachsen (Süßen-Böhlenkirch/Geislingen-Bad Ditzenbach) kommen aufgrund der zu erwartenden Nachfrage weiterhin reguläre Linienbusse zum Einsatz. Kleinere Gemeinden abseits der Hauptachsen werden in der Regel durch Anrufsammeltaxen („Rufbusse“) bedient. Diese alternativen Bedienungsformen sind mit den Linienbussen an den Knotenpunkten verknüpft. Zusätzlich wird ein Pendelbus zwischen Bad Ditzenbach-Wiesensteig-Gammelshausen (sog. „Tälesbus“) eingesetzt. Dieser dient als garantierter Ab- und Zubringer der Fahrgäste von/nach Bad Ditzenbach und von/nach Gammelshausen (und weiter nach Göppingen). Um der zu erwartend

geringeren Fahrgastnachfrage im Spätverkehr ab Bad Ditzenbach gerecht zu werden und den ÖPNV bezüglich der eingesetzten Fahrzeugkapazität nachhaltig auszurichten, wird auf dieser Linie erstmals ein Kleinbus eingesetzt. Des Weiteren sieht das Fahrplankonzept einen Linienbus im Stundentakt ab 21 Uhr von Göppingen nach Dürnau vor, der auf Kosten des Landkreises in das System integriert wurde. Dieser dient als Bindeglied zwischen den Gemeinden im „Täle“ (Untersuchungsraum), dem Voralbgebiet und dem Knoten Göppingen. Das Spätkonzept ist in der Anlage (Fahrplan/Marketing) graphisch dargestellt.

Primärer Gedanke des Nahverkehrsplans sowie des Modellprojekts Geislingen ist ein attraktives Mobilitätsversprechen, welches allen Bürgern im Landkreis Göppingen ein flächendeckendes und grundvertaktetes Angebot, vernetzte Anschlüsse Bus/Bus und Bus/Schiene sowie eine barrierefreie und bezahlbare Mobilität sicherstellen soll. Vor diesem Hintergrund ist das Spätkonzept im Modellraum des Mittelbereichs Geislingen/Steige als erster Schritt für einen verlässlichen und attraktiven Nahverkehr im ländlichen Raum zu sehen.

In Zusammenarbeit mit den konzessionierten Busunternehmen werden derzeit sämtliche Linien im Landkreis überarbeitet. Eine besondere Priorisierung gilt dabei den Linienbündeln im Projektraum. Die Erfahrungen aus dem Modellraum Geislingen/Steige dienen als wichtige Leitlinie für die Überarbeitung des Verkehrsangebots im Mittelbereich Göppingen. Am Ende des Prozesses soll ein integraler Taktfahrplan mit einer stringenten Anbindung an den Schienenverkehr im gesamten Landkreis umgesetzt werden. Die Arbeiten hierzu sind weitgehend abgeschlossen.

Die Landkreisverwaltung geht von einem erheblichen Mehrbedarf an Kilometer-Leistungen für die Grundvertaktung und den Aufbau zusätzlicher Linienangebote aus, die den veränderten Rahmenbedingungen Rechnung tragen, die sich insbesondere aus der weiteren Differenzierung der Schullandschaft ergeben. Dadurch ergibt sich die Notwendigkeit, finanziell dauerhaft in den Linienverkehr zu investieren.

Derzeit wird geprüft, in welchem Umfang weitere Elemente der Grundvertaktung (in HVZ und NVZ) im Untersuchungsraum zum Jahresfahrplan 2017/18, alternativ zu einem Termin im Frühjahr 2018, umgesetzt werden können.

2. Mobilitätszentrale

Durch die landesweite Ausschreibung der SPNV-Leistungen wird es auf der Filstalbahn ab 2019/20 mit dem britischen Anbieter GoAhead einen weiteren Betreiber im Filstal für die Regionalbahnen (künftig: MetropolExpress) geben. Als Aufgabenträger für den ÖPNV ist der Landkreis gefordert, dafür Sorge zu tragen, dass den Fahrgästen auch künftig ein ausreichender Service, möglichst aus einem Guss, angeboten werden kann. Für die an Bedeutung gewinnenden flexiblen Angebotsformen wie Anruf-Sammel-Verkehre wird darüber hinaus eine zeitgemäße Organisations- und Abrechnungsplattform benötigt, über welche die Attraktivität der

öffentlichen Mobilitätsangebote weiter gesteigert werden kann.

Im Rahmen des Modellprojekts Geislingen plant der Landkreis zusammen mit dem Filsland Mobilitätsverbund den Aufbau einer modernen Mobilitätszentrale, die geeignet ist, alle Funktionalitäten der öffentlichen Verkehrsanbieter (einschl. Taxi- und Mietwagenunternehmen) zusammenzuführen und damit ein Service-Angebot aus einer Hand mit deutlich erweiterten Öffnungszeiten und umfassenden Informationsmöglichkeiten zu schaffen.

Umsetzung Stand Juni 2017

Die Landkreisverwaltung hat intensive Gespräche mit Anbietern einschlägiger Software-Lösungen geführt. Um einen Eindruck bezüglich des finanziellen Aufwands zu erlangen, wurden im Mai 2017 Unternehmen beauftragt, einen Kostenvoranschlag auszuarbeiten. Dieser liegt bereits vor und die Kosten wurden bei der Projektbudgetierung entsprechend berücksichtigt. Es ist davon auszugehen, dass der Kostenrahmen gehalten werden kann.

Am 20.06.2017 fand eine Veranstaltung im Landratsamt Göppingen statt, zu der sämtliche Anbieter von Mobilitätsleistungen im Landkreis eingeladen waren (DB Vertrieb, DB Immobilien, Go Ahead Deutschland, Filsland Mobilitätsverbund, DING, VVS, Vertreter der Kommunen). Bei diesem Termin wurde das weitere Vorgehen bzw. die Frage der Immobilie und der möglichen Partner der Mobilitätszentrale besprochen. Hierzu bedarf es weiterer Abstimmungen.

3. Angebotsmaßnahmen im Bereich sozialer Mobilität

Neben dem Landkreis Göppingen als Aufgabenträger für den ÖPNV (Bus) und den Verkehrsunternehmen als Leistungserbringer gibt es weitere Akteure, die Mobilitätsdienstleistungen zur Verfügung stellen. Dies sind vor allem Anbieter von Krankenfahrten im weitesten Sinne. Im Laufe der Zeit sind in der gesamten Bundesrepublik Parallelstrukturen im Bereich der Verkehrsleistungen gewachsen, die sich örtlich sehr differenziert zeigen. Sowohl aus Sicht der Finanzierbarkeit als auch aus Sicht der Nachhaltigkeit gilt es, diese Parallelstrukturen aufzubrechen und nach Möglichkeit in ein zentralisiertes Angebot zu integrieren.

Um bisher ungenutzte Synergien zu fördern und dadurch die Wirtschaftlichkeit für alle Akteure der Mobilität zu erhöhen, wird angestrebt, die Teildisziplinen des klassischen ÖPNV (Bus und Bahn), von Anrufsammelverkehren (Rufbusse) und sozial bzw. medizinisch begründeten Mobilitätsdiensten (Krankenfahrten v.a. durch Taxi- und Mietwagenunternehmen, Tagespflege, sonstige Hilfsdienste) künftig besser zusammenzuführen. Dabei sollen auch neue Partner gewonnen werden, die an einer Verbesserung des ÖPNV-Angebots interessiert sind und dadurch selbst Synergien erwarten.

Umsetzung Stand Juni 2017

Bisher gibt es sehr wenig Berührungspunkte zwischen den Akteuren des Gesundheitswesens und des ÖPNV. Um potenziellen Kooperationspartnern das Modellprojekt „Innovativer ÖPNV im ländlichen Raum“ im Allgemeinen und die Idee der sektorübergreifenden Vernetzung im Speziellen ausführlich zu erläutern, hat die Landkreisverwaltung einen Workshop in Bad Ditzgenbach durchgeführt. Zu dieser Veranstaltung wurden sämtliche Institutionen des Landkreises aus dem sozialen/medizinischen Bereich als auch kommunale Vertreter eingeladen. Das Hauptaugenmerk des Workshops lag darin, ein gemeinsames Problembewusstsein zu schaffen und die potenziellen Partner für das Thema zu sensibilisieren. Die Veranstaltung erfolgte unter wissenschaftlicher Begleitung unter der Federführung des externen Gutachters. Leider stieß der Termin bei den Kassen (örtlich/regional) trotz wiederholter Nachfrage auf kein Interesse. Da die Krankenkassen für den Abbau der Parallelstrukturen von entscheidender Bedeutung sind, wurden im Weiteren bilaterale Termine koordiniert.

Die Haltung der Akteure aus dem Gesundheitswesen zur angebotenen Kooperationsmöglichkeit zeigt sich zwar im Allgemeinen positiv, allerdings konnte die Landkreisverwaltung bisher keine verbindlichen Zusagen für die Integration der Verkehre erhalten. Aus Sicht der Landkreisverwaltung liegen die Hürden für eine Zusammenlegung der Verkehre sehr hoch. Dies betrifft den organisatorischen Bereich zum einen, der sich über die qualifizierte Mobilitätszentrale lösen ließe, zum anderen rechtliche und qualitative Bereiche. Folgende Problemstellungen haben sich im Laufe der Gespräche herauskristallisiert:

- Vertragsgestaltung

Die Landkreisverwaltung vertritt die Auffassung, dass die Krankenkassen einen Rahmenvertrag mit dem Landkreis über die Durchführung von Krankenfahrten schließen müssten. Um die Barrieren für Anbieter aus dem Gesundheitswesen zu minimieren, gilt es, ein Abrechnungssystem zu finden, dessen Risiko beim Landkreis liegt. Da die Organisation der Abrechnung dadurch völlig neu gestaltet werden müsste, ist die Bereitschaft der Krankenkassen diesen Schritt zu gehen, als eher gering einzustufen. Der personelle und finanzielle Aufwand für den Aufgabenträger als Dauerbelastung wird als sehr hoch eingeschätzt.

- Rechtliche Hürden (Datenschutz)

Der Datenschutz spielt bei der Integration von Krankenfahrten in den ÖPNV eine zentrale Rolle. Bisher sind die Anbieter der Krankenfahrten sehr zurückhaltend, was dieses Thema angeht. Dies betrifft zum einen die Abrechnungsmodalitäten (bei einer zentralen Abrechnung über die Mobilitätszentrale muss der Landkreis wissen, bei welcher Krankenkasse der Patient Mitglied ist) und zum anderen die gemeinsame Fahrt eines Patienten mit Fahrgästen, die die Fahrt zu allgemeinen ÖPNV-Zwecken nutzen. Die Fragen des Datenschutzes spielen für die Kassen eine entscheidende Rolle. Bisher

konnte keine abschließende Klärung erfolgen. Nicht einbezogen werden nach dem Rettungsdienstgesetz genehmigungspflichtige Fahrzeuge.

- Kundenzufriedenheit

Die Krankenkassen beleuchten den Aspekt der Kundenzufriedenheit sehr genau. Sie befürchten, dass Mitglieder zu anderen Anbietern wechseln könnten, die nicht am Modellprojekt teilnehmen und wie gewohnt noch „Einzelbeförderung“ ermöglichen. Eine grundsätzliche Bereitschaft, an einem Modell teilzunehmen, wurde zumindest nicht ausgeschlossen. Die bisher verhaltene Reaktion wird jedoch als eher geringes Interesse gewertet.

Die Landkreisverwaltung wird dennoch weitere intensive Gespräche mit Krankenkassen und medizinischen Versorgungseinrichtungen führen, da grundsätzlich ein hoher Nutzen von der Integration der Verkehre zu erwarten wäre. Wie sich sehr deutlich zeigt, ist der finanzielle Druck bei den Sozialträgern offenbar aber nicht so groß, dass akuter Handlungsbedarf besteht. Vor diesem Hintergrund muss die Einflussnahme der Landkreisverwaltung auf die Entscheidungsprozesse unter realistischer Betrachtung als begrenzt angesehen werden. Leider läuft dieser gesamte Komplex sehr schleppend, wodurch auch der Aufbau der Mobilitätszentrale zeitlich in die Länge gezogen wird. Grundsätzlich ist zu prüfen, ob das Modellprojekt entsprechend in seiner Laufzeit angepasst werden kann.

4. Marketing

Der Landkreis Göppingen fördert den öffentlichen Personennahverkehr als umweltfreundliche Mobilitätsform. Um nachhaltige Konzepte der Verkehrsplanung zu entwickeln, ist der Landkreis bestrebt, auf eine Verhaltensänderung der Bevölkerung hinzuwirken. Ein wesentlicher Aspekt dabei ist es eine positive Sensibilisierung zum Thema Umweltverbund zu erreichen.

Durch das Modellprojekt erhofft sich die Landkreisverwaltung, neue Zielgruppen zu erschließen und die bereits vorhandenen Fahrgäste durch attraktive Angebote weiter an den öffentlichen Personenverkehr zu binden.

Umsetzung Stand Juni 2017

Um die Bürgerinnen und Bürger auf das Projekt aufmerksam zu machen, ist eine enge Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden, dem Verbund und dem Landkreis notwendig. Zu diesem Zwecke haben wir zu sämtlichen Veranstaltungen im Rahmen des Modellprojekts Vertreter der Gemeinden eingeladen.

Im Zuge der Umsetzung des „Späti-Takts“ haben die Landkreisverwaltung und der Filsland Mobilitätsverbund die Firma Kreisform GmbH aus Esslingen beauftragt, Flyer und Plakate, auch für die Internet-Präsenz, auszuarbeiten.

Nach Einführung des Spätbuskonzeptes wurde über die Firma Nussbaum Medien GmbH, Weil der Stadt, als Reminder eine Anzeigenserie in den Amtsblättern des Mittelbereichs Geislingen zum „Späti-Takt“ geschaltet.

5. Wissenschaftliche Begleitung

Das Ziel, auch im Ländlichen Raum attraktive ÖPNV-Angebote im Taktverkehr zu verankern, wird als wesentliches Element der Daseinsvorsorge angesehen. Durch diese zentrale Angebotsverbesserung sollen die Gebiete außerhalb der Zentren und Verdichtungsgebiete als Lebens- und Wirtschaftsraum attraktiv gehalten werden und eine sukzessive Entvölkerung verhindert werden. Dieser Ansatz rückt auch in der Mobilitätsforschung der Hochschulen immer mehr in den Vordergrund, die Mobilitätsfragen als zentrale Aufgabe der Standortsicherung für die Zukunft ansehen.

Umsetzung Stand Juli 2017

Die Landkreisverwaltung konnte im Rahmen des Modellprojekts „Innovativer ÖPNV im ländlichen Raum“ die Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen-Geislingen als Kooperationspartner gewinnen. Speziell geht es um die Studiengänge „Automotive Management“ und „Sustainable Mobilities“. Studierende, wissenschaftliche Mitarbeiter und Professoren beschäftigen sich darin mit verschiedenen Fragestellungen rund um die Mobilität, u.a. im Ländlichen Raum.

Zum Zwecke der Analyse von Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung im Ländlichen Raum, hat eine Studentin ihre Masterthesis mit dem Titel „Innovative Mobilität im ländlichen Raum und die Rolle der Automobilhersteller“ bei der Landkreisverwaltung erstellt. Im Zuge ihrer Abschlussarbeit fokussierte sich die Studentin im Besonderen auf die Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger im Geislinger Teilort Waldhausen.

III. Handlungsalternative

Keine

IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Weitere Entscheidungen für die Grundvertaktung des Regelangebots (tagsüber in der Hauptverkehrszeit (HVZ) und Nebenverkehrszeit (NVZ)) sind im Herbst 2017 zu treffen. Hierfür sind erhebliche finanzielle Aufwendungen des Landkreises erforderlich, ebenso für die Einrichtung der Mobilitätszentrale als dauerhafte Service-Einheit im Bahnhof Geislingen.

Für das Modellprojekt Geislingen sind im Haushalt 2018 666.000 € unter PSK 54 70 01 00 00 4271000 vorgesehen (Fahrplananpassung, Rufbus, Aufbau der Mobilitätszentrale und externe Begleitung). Dem stehen Einnahmen von 500.000 € durch die Projektförderung des Landes (PSK 54 70 01 00 00 3141003) gegenüber (entsprechend dem Fördersatz von 75%). Entsprechende Mittel wurden für den Haushalt 2018 angemeldet. Hierbei geht es vor allem um den Aufbau der Mobilitätszentrale in Geislingen. Derzeit sind die konzeptionellen Untersuchungen mit den Busunternehmen und den möglichen Partnern für die Mobilitätszentrale noch nicht in allen Bereichen abgeschlossen (vgl. II.).

Die Landesförderung ist auf die Jahr 2016-18 befristet. Die Dauerbelastung für den Landkreis Göppingen ist abhängig von der Umsetzung des Gesamtkonzepts für den Landkreis Göppingen im Rahmen des Nahverkehrsplans. Es ist davon auszugehen, dass die Dauerbelastungen für die Umsetzung des Nahverkehrsplans bezogen auf den gesamten Landkreis nicht über die im Finanzkonzept 2020+ vorgesehenen Kostenrahmen (2,0 Mio. € jährlich + 3%) abgedeckt werden können.

Mit höheren Einnahmen durch wachsendes Fahrgastaufkommen ist tendenziell zu rechnen. Diese werden jedoch nur über die Jahre eintreten und keinen entscheidenden Beitrag zur Finanzierung der für das verbesserte Mobilitätsangebot notwendigen Mehrung des Angebots leisten.

V. Zukunftsleitbild/Verwaltungsleitbild - Von den genannten Zielen sind berührt:

Zukunfts- und Verwaltungsleitbild	Übereinstimmung/Konflikt				
	1 = Übereinstimmung, 5 = keine Übereinstimmung				
	1	2	3	4	5
Zukunft der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Wirtschaft	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Menschen mit Behinderung	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Gesundheitsvorsorge und -förderung	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

gez.
Edgar Wolff
Landrat

Ergänzend zum Späti-Takt

Der Nachtschwärmer am Wochenende

Der Filmland-Nachtschwärmer ergänzt den Späti-Takt am Wochenende um eine zusätzliche Verbindung nach Mitternacht: Die jeweiligen Abfahrtszeiten in den Nächten von Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag um 0:25 Uhr ab ZOB Göppingen bzw. 0:45 Uhr ab ZOB Geislingen sind ebenfalls auf die Ankunftszeiten der letzten Regionalbahn aus Stuttgart abgestimmt.

Nachtschwärmer-Verbindungen

N 3 Göppingen – Süßen – Lauterstein

N 5 Göppingen – Heiningen – Gruibingen

N 10 Geislingen – Böhmenkirch – Stötten

N 11 Geislingen – Wiesensteig

Detaillierte Infos unter www.filmland.de



Nachtschwärmer-Verbindungen an Silvester

In der Silvesternacht vom 31.12. bis 01.01. fährt der Nachtschwärmer ab ZOB Göppingen um 1:30 Uhr und ab ZOB Geislingen um 1:50 Uhr.

11/2016 Gestaltung: kreisform.de

Auch **spät** zuverlässig nach Hause kommen

Täglich ab 21 Uhr



Modellprojekt „Innovativer ÖPNV im ländlichen Raum“, gefördert durch das Land Baden-Württemberg



FILSLAND

Filmland Mobilitätsverbund GmbH

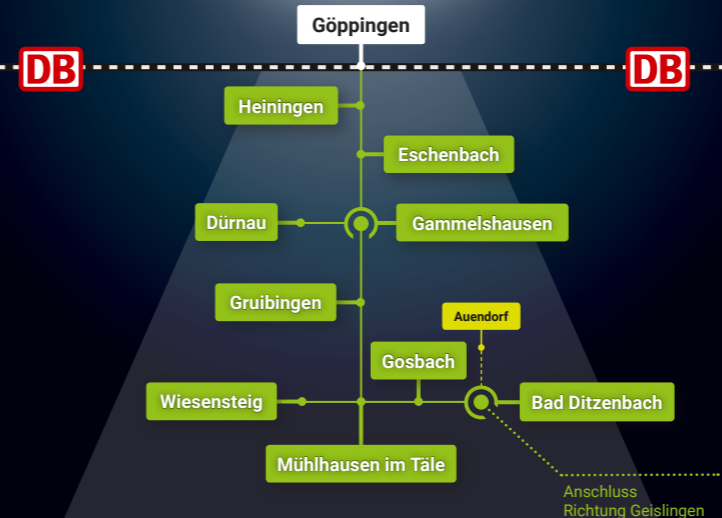
Bahnhofstraße 24, 73033 Göppingen

Telefon (0 71 61) 2 90 90-0

Telefax (0 71 61) 2 90 90-200

E-Mail info@filmland.de

Internet www.filmland.de



www.filmland.de/spaetbus



FILSLAND

Isch doch klar, warum i mit Filmland fahr.

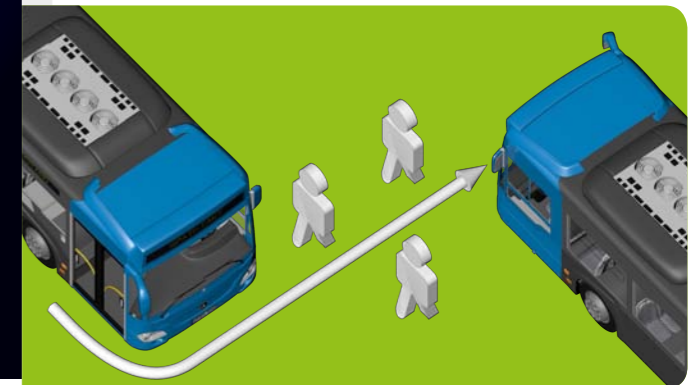
Mit dem **Späti-Takt** mehr Mobilität im ländlichen Raum

Der Späti-Takt bietet in den späten Abendstunden zuverlässige Bus-Verbindungen von Göppingen, Süßen und Geislingen in den ländlichen Raum. Die Abfahrten sind auf den Takt der Deutschen Bahn abgestimmt und ermöglichen dadurch ein Mehr an Mobilität – auch über die Landkreisgrenzen hinweg.

Der Späti-Takt bietet:

- ✓ **Bus-Abfahrten im Takt der Deutschen Bahn**
- ✓ **Anschlüsse von Teilorten und kleinen Gemeinden durch Rufbusse**
- ✓ **Linienübergreifend Umsteigen ohne Wartezeiten an Rendezvous-Punkten**

Was sind Rendezvous-Punkte?



An diesen Punkten treffen Busse verschiedener Linien direkt aufeinander. Die Verbindungen sind so aufeinander abgestimmt, dass ein garantierter Anschluss gewährleistet ist – notfalls warten die Busse aufeinander. So können die Fahrgäste bequem und ohne Wartezeit umsteigen.

Der Filsland-Späti-Takt

Göppingen – Bad Ditzenbach

Göppingen ZOB	21:20	22:20	23:20
Jahnstraße Eissporthalle	21:23	22:23	23:23
Heininger/Holzheimer Str.	21:25	22:25	23:25
Bereitschaftspolizei	21:26	22:26	23:26
Heiningen Aussiedlerhöfe	21:28	22:28	23:28
Gasthaus Adler	21:30	22:30	23:30
Haupt/Kirchstr.	21:31	22:31	23:31
Eschenbach Feuerwehrhaus	21:35	22:35	23:35
Heiningen Alter Bahnhof	21:37	22:37	23:37
Gammelshausen Dürnauer Str.	21:40	22:40	23:40
Gasthaus Lamm	21:40	22:40	23:40
Kirche	21:41	22:41	23:41
Gruibingen Gasthaus Lamm	21:50	22:50	23:50
Wiesensteig Cafe Brunngarten	21:58	22:58	23:58
Mühlhausen Rathaus	22:02	23:02	00:02
Gosbach Abzw. Drackenstein	22:04	23:04	00:04
Bad Ditzenbach Abzw. Auendorf	22:09	23:09	00:09

Anschluss Richtung Geislingen
siehe gegenüberliegender Plan

Bad Ditzenbach – Göppingen

Bad Ditzenbach Abzw. Auendorf	22:10	23:10	00:10
Gosbach B 466	22:12	23:12	00:12
Mühlhausen Kirche	22:14	23:14	00:14
Wiesensteig Rathaus	22:20	23:20	00:20
Gruibingen Rathaus	22:28	23:28	00:28
Gammelshausen Schmiede	22:36	23:36	
Gasthaus Lamm	22:38	23:38	
Dürnau Abzw. Kornberghalle	22:43	23:43	
Gammelshausen Dürnauer Str.	22:45	23:45	
Heiningen Alter Bahnhof	22:47	23:47	
Eschenbach Feuerwehrhaus	22:50	23:50	
Heiningen Bäckerei Herb	22:52	23:52	
Gasthaus Adler	22:54	23:54	
Aussiedlerhöfe	22:56	23:56	
Göppingen Bereitschaftspolizei	22:58	23:58	
Heininger/Holzheimer Str.	22:59	23:59	
Heininger/Jahnstr.	23:00	00:00	
Fachhochschule	23:01	00:01	
Jahnstraße Eissporthalle	23:02	00:02	
ZOB	23:04	00:04	

● Linienbus ● Rufbus ⦿ Rendezvous-Punkt

Die Busse fahren täglich, außer am 24.12. und am 31.12.

Auch spät zuverlässig nach Hause kommen



SPÄTI TAKT

Es gelten die Tarife und Tarifbestimmungen des Filsland Mobilitätsverbundes.
Weitere Informationen unter www.filsland.de

Der Filsland-Späti-Takt

Bad Ditzenbach – Geislingen

Bad Ditzenbach Abzw. Auendorf	21:20	22:20	23:20
Abzw. Auendorf	21:23	22:23	23:23
Fußgängerunterführung	21:25	22:25	23:25
Degglingen Friedhof	21:26	22:26	23:26
Ave Maria	21:28	22:28	23:28
Reichenbach Rathaus	21:30	22:30	23:30
Turnhalle	21:31	22:31	23:31
Hausen B 466	21:35	22:35	23:35
Bad Überkingen Aulathalle	21:37	22:37	23:37
Bad	21:40	22:40	23:40
Im Grund	21:40	22:40	23:40
Geislingen Neuwiesen	21:41	22:41	23:41
Bebelstraße	21:50	22:50	23:50
Frauenstraße	21:58	22:58	23:58
Sternplatz	22:02	23:02	00:02
Nel Mezzo	22:04	23:04	00:04
ZOB	22:09	23:09	00:09

● Linienbus ● Rufbus ⦿ Rendezvous-Punkt

Die Busse fahren täglich, außer am 24.12. und am 31.12.

Rufbus: Telefonnummern

Die Filsland-Rufbusse erweitern den Späti-Takt für Teilorte und kleine Gemeinden im ländlichen Raum. Bitte beachten Sie: Rufbusse verkehren nur auf vorherige telefonische Anforderung. Detaillierte Informationen erhalten Sie im Kreisfahrplan oder unter www.filsland.de

Rufbus	Rufnummer
Auendorf	(0 73 35) 96 27-0 Hildenbrand GmbH Omnibusverkehr, Gruibingen
Unterböhringen	(0 73 31) 64 444 Sihler GmbH Omnibusverkehr, Geislingen