

Ortschaftsrat Kau

- öffentlich am 18.03.2024

Technischer Ausschuss

- öffentlich am 20.03.2024

Gemeinderat

- öffentlich am 10.04.2024

Sitzungsvorlage 024/2024

Tiefbauamt

Hölz, Horst

Barrierefreier Umbau von Bushaltestellen
- Festlegung des Fördermittelantrages
- Baubeschluss

Beschlussvorschlag:

1. Für die Maßnahmen entsprechend der Anlage 6 wird ein Förderantrag erstellt und die Maßnahmen im Falle eines positiven Bescheides öffentlich ausgeschrieben.
2. Die Maßnahmen Haltestelle Friedhof, Friedensstraße und die Haltestellen L 333, Seestraße werden nicht realisiert.

Anlagen:

Anlage 1_Antrag CDU vom 25. Oktober 2023

Anlage 2_Maßnahmen, Büro M+K

Anlage 3_Einsatzgrenzen

Anlage 4_Varianten Pflingstweid

Anlage 5_Varianten Kirchstraße

Anlage 6_Kostenzusammenstellung gesamt

Finanzierung

Finanzielle Auswirkungen:	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein
---------------------------	--	-------------------------------

Ausgaben:	
Vorhandener Planansatz: in 2024	192.500 EUR
in 2024 VE	385.000 EUR
Produkt, Sachkonto, Auftrag; ggfs. mehrere	E54120001
Benötigte Mittel insgesamt: 773.734 € - 151.773 € - 59.063 €	562.898 EUR
Benötigte Mittel über dem Planansatz (Über-/außerplanmäßige Ausgaben):	EUR
Folgekosten:	
- laufende Sachkosten	EUR
- Personalkosten	EUR
Einnahmen:	
Vorhandener Planansatz: in 2023	115.000 EUR
in 2024	230.000 EUR
Produkt, Sachkonto, Auftrag; ggfs. mehrere	EUR
Tatsächliche Einnahmen: 491.857 € - 103.084 € - 32.398 €	356.375 EUR

Genehmigung der überplanmäßigen/ außerplanmäßigen Ausgaben:	
Mehrausgaben gegenüber Planansatz:	EUR
Die Voraussetzungen für über-/außerplanmäßige Ausgaben gemäß § 84 GemO liegen vor:	
<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	
Diese können abgedeckt werden durch:	
Zuständigkeit (Wertgrenze) laut Hauptsatzung liegt beim	
<input type="checkbox"/> VA/TA (10.000 EUR bis 50.000 EUR)	
<input type="checkbox"/> GR (über 50.000 EUR)	

Ergänzende Erläuterungen:

1. Rückblick

Die Verwaltung wurde in der Sitzung des Technischen Ausschusses am 7. Juli 2021 beauftragt, eine Anmeldung auf Gewährung von Fördermitteln zur Erstellung barrierefreier Bushaltestellen bis 31. Oktober 2021 beim Regierungspräsidium einzureichen. In dieser Sitzung wurde über die rechtlichen Rahmenbedingungen der gesetzlichen Verpflichtung zum Umbau der Bushaltestellen informiert. Darüber hinaus erfolgte eine ausführliche Information zu dem Themenkomplex.

Mit Schreiben vom 8. April 2022 des Regierungspräsidiums Tübingen wurde die Aufnahme in das ÖPNV-Programm 2022 – 2026 nach § 5 Landesverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) bestätigt.

Die Verwaltung hat auf dieser Grundlage die Möglichkeit, binnen 3 Jahren (bis 31. Dezember 2025) einen prüffähigen Antrag auf Förderung einzureichen.

Ziel war es, das Gesamtprojekt über ca. 800.000 € in den Jahren 2023 und 2024 unter Voraussetzung der Gewährung von Fördermitteln zu realisieren.

Der Ortschaftsrat Kau hat in seiner Sitzung am 9. Oktober 2023 den Empfehlungsbeschluss gefasst, die Bushaltestellen in Pfingstweid als Bushaldebuchten auszubauen.

Der Technische Ausschuss am 11. Oktober 2023 sowie der Gemeinderat am 25. Oktober 2023 haben bislang keinen Beschluss gefasst, sondern lediglich vorberaten.

Der Gemeinderat erhielt im Anschluss an die Sitzung verschiedene Unterlagen zu dem Gesamtthema (u.a. Nahverkehrsplan Teilfortschreibung Barrierefreiheit). Die Verwaltung erhielt den Auftrag, die Verkehrsmengen in der Kirchstraße sowie auf der L 333 in Pfingstweid zu erheben.

Mit Datum vom 25. Oktober 2023 hat die CDU Fraktion (siehe Anlage 1) einen Antrag eingereicht, wonach das Gesamtprojekt um die Maßnahmen Seestraße stadtauswärts und stadteinwärts sowie Kirchstraße-Ost zurückgestellt werden soll.

Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung am 14. Februar 2024 beschlossen, die Ansätze für die Haushaltsanmeldungen 2024 zu halbieren (siehe Finanzierung).

Hinweis: Die Verwaltung geht davon aus, dass sich der Beschluss zum Haushaltsplan lediglich auf den Haushaltsansatz in 2024 bezieht und die Ansätze in 2025 bestehen bleiben.

2. Aktueller Stand

Grundlage für einen Förderantrag ist eine Vorabstimmung mit der unteren Verkehrsbehörde, auf deren Basis mit allen betreffenden Behörden sowie dem Busunternehmer ausführliche Gespräche zu führen sind. Diese sind bereits erfolgt.

Beteiligt wurden bisher außer der Verkehrsbehörde die Polizei, das Regierungspräsidium Tübingen, die Kreisbehindertenbeauftragte vom Landratsamt Bodenseekreis sowie die Firma Strauß. Zusätzlich wurde der Arbeitskreis „Tettng zugänglich für alle“ informiert.

Nachdem es teilweise unterschiedliche Auffassungen bezüglich der jeweiligen Ausführung gibt, möchte die Verwaltung über den derzeitigen Arbeitsstand informieren und gleichzeitig den Gemeinderat in die Überlegungen und weitere Vorgehensweise mit einbeziehen. Insbesondere muss im weiteren Verlauf die Ausbildung der Bushaltestellen festgelegt werden, d.h. wo die Busse künftig halten sollen. Dabei gibt es folgende Möglichkeiten:

- Busbucht
- Haltestelle am Fahrbahnrand
- Buskap

Alle drei Ausführungsvarianten sollen in Tettng zur Ausführung kommen. Eine ganz grundsätzliche Entscheidung betrifft die Unterscheidung der Ausbildung einer „klassischen“ Busbucht sowie der Haltestellenhalt direkt am Fahrbahnrand.

Auf den Abschnitt 3 wird verwiesen. Die wichtigsten Hinweise über die verschiedenen Einsatzarten der Ausbildung der Haltestellen sind hier zusammengestellt.

Sämtliche zum Umbau vorgesehenen Bushaltestellen sind in der beigefügten Anlage 2 ausführlich beschrieben. Nachfolgend werden die relevanten Aspekte sowie die wichtigsten Punkte der Bushaltestellen noch einmal kurz zusammengefasst:

Bushaltestelle Pfingstweid beidseitig:

Grundsätzlich gibt es unterschiedliche Auffassungen darüber, ob Bushaltestellen als Haltestellen am Fahrbahnrand oder als konventionelle Bushaldebuchten geplant werden sollen.

Aktuell ist die Bushaltestelle „Pfingstweid“ im Zuge der L333 in beide Richtungen als Bucht ausgeführt. Empfohlen wird vom beauftragten Ingenieurbüro auf Grund der schlechten Anfahrbarkeit der Busbucht in Fahrtrichtung FN (paralleles Anfahren), beide Busbuchten an den Fahrbahnrand zu verlegen. Dies hat außerdem den Vorteil, dass die Wartefläche größer wird und Platz für eine Grünfläche geschaffen wird.

Das Regierungspräsidium Tübingen befürwortet ganz grundsätzlich den Halt am Fahrbahnrand. Andere Behörden sprechen sich aufgrund der hohen Verkehrsmengen für eine Busbucht aus.

Die Verkehrsmengen auf der L 333 lagen bei der Erstellung der Sitzungsvorlage noch nicht vor.

In der Anlage 4 wurde ein Variantenvergleich vorgenommen. Die Kosten für den Anteil der Stadt Tettng sind etwa doppelt so hoch bei der Herstellung von Bushaldebuchten, dies ohne Berücksichtigung der Grunderwerbskosten.

Die Verwaltung schlägt vor, die Bushaltestellen am Fahrbahnrand herzustellen.

Bushaltestelle Seestraße:

Die Bushaltestelle ist im Zuge der L333 in beide Richtungen als Bucht ausgeführt. Hier stellt sich bei der Bushaltestelle stadteinwärts die Frage, ob sie als

Haltestelle am Fahrbahnrand ausgebildet werden soll oder weiterhin als Bushaltebucht. Empfohlen wird, stadteinwärts die Bushaltestelle an die Fahrbahn zu verlegen.

Stadtauswärts muss schon aus Verkehrssicherheitsgründen eine Bushaltebucht vorgesehen werden. Bei beiden Bushaltestellen wird darauf hingewiesen, dass in der Straße möglicherweise noch Nahwärmeleitungen verlegt werden müssen. Ob dies Einfluss auf einen jetzigen Umbau hat, kann derzeit nicht abschließend beurteilt werden.

Bushaltestelle St.-Johann:

Nachdem hier mit 6 m Durchfahrtsbreite genügend Platz zur Verfügung steht, wird der Bau von beidseitig jeweils einem Buskap empfohlen. Es gibt hierzu keine Bedenken im Rahmen der Anhörung.

Bushaltestelle Abzweigung Friedhof:

Die Haltestelle befindet sich bereits heute schon am Fahrbahnrand. Baulich erfolgt eine Anhebung des Bordsteines auf eine Höhe von 18 cm sowie der Einbau von Bodenindikatoren. Auf eine Überdachung soll aus Sicherheitsgründen verzichtet werden, da sich die Bushaltestelle im Bereich eines gut frequentierten Radweges befindet.

Bushaltestelle Friedhof:

Es besteht mit 6 m Durchfahrtsbreite genügend Platz zur Anlegung eines Buskaps zur Verfügung. Es gibt hierzu keine Bedenken im Rahmen der Anhörung.

Bushaltestellen Kirchstraße beidseitig:

Die Bushaltestelle ist aktuell beidseitig als Bucht ausgeführt.

Die Busbucht in Fahrtrichtung stadtauswärts ermöglicht aktuell kein paralleles Anfahren und gleichzeitig kann die Bucht auch nicht so verändert werden, dass ein paralleles Anfahren möglich wird. Aus diesem Grund wird empfohlen, die Haltestelle an den Fahrbahnrand zu verlegen.

Die Bushaltebucht stadteinwärts wird vom Busunternehmen zu Wartezeiten genutzt, um den Fahrplan einzuhalten. Von Seiten des Busunternehmens sollte dies weiterhin so gehandhabt werden. Andere Lösungen sind aktuell nicht realisierbar. Daher ist stadteinwärts eine Bushaltebucht nach wie vor notwendig. Um der Bucht ein paralleles Anfahren zu ermöglichen, wird ein Grunderwerb von ca. 12 m² nötig. Zusätzlich muss die Haltestelle in Richtung Weinstraße verlängert werden.

Alternativ könnte stadteinwärts die Haltestelle an den Fahrbahnrand verlegt werden. Diese Planung entspricht den heutigen Anforderungen und bietet für die Nutzerinnen und Nutzer den besten Komfort. Im Gegenzug wäre es allerdings nicht mehr möglich, dass Busse dort längere Warte- bzw. Verweilzeiten haben.

Auf die Betrachtung im Hinblick auf eine mögliche spätere verkehrliche Entwicklung (bspw. Verkehrskonzeption mit möglicher anderer Verkehrsführung – vgl. ISEK, Umwidmung der Kirchstraße) wird hingewiesen. Die o.g. Realisierung der Bushaltestellen stünde dem nicht entgegen.

Die Verkehrsmengen auf der Kirchstraße L 329 betragen max. 490 Fahrzeuge/h stadtauswärts sowie max. 239 Fahrzeuge/h stadteinwärts. In dem Zusammenhang wird auf die Anlage 3, Einsatzgrenzen, verwiesen.

In der Anlage 5 wurde ein Variantenvergleich vorgenommen, wonach die Haltestelle stadtauswärts einmal als Bushaltebucht und alternativ als Haltestelle am Fahrbahnrand betrachtet wird. Die Kosten für den Anteil der Stadt Tettnang liegen ohne Betrachtung der Grunderwerbskosten bei beiden Varianten etwa gleich hoch. Mit Betrachtung der Grunderwerbskosten liegt der Anteil für die Stadt Tettnang bei der Realisierung einer Bushaltebucht etwa doppelt so hoch.

Die Gesamtsituation in der Kirchstraße wurde noch einmal mit der Fa. Strauß ausführlich besprochen.

Die Verwaltung schlägt vor, die Bushaltestelle stadteinwärts als Bushaltebucht sowie die Bushaltestelle stadtauswärts am Fahrbahnrand herzustellen.

Bushaltestelle Krankenhaus:

Nachdem bei der jetzigen Situation mit Anfahrt über einen „Kreisverkehr“ keine Barrierefreiheit baulich möglich ist, gab es verschiedene Überlegungen zum Neubau einer Bushaltestelle. Eine Forderung des Busunternehmens war, dass die Busse nach wie vor wenden können. Der neu geplante Standort ist in Bezug auf die Verkehrssicherheit für Besucherinnen und Besucher des Krankenhauses günstig angeordnet. Es erfolgte bereits ein positives Gespräch mit Vertretern des Krankenhauses.

3. Allgemeine Hinweise

Das Regierungspräsidium Tübingen weist ganz grundsätzlich darauf hin, dass die Haltestellen innerorts möglichst am Fahrbahnrand liegen sollten. Grund hierfür ist die parallele Anfahrbarkeit, größere Warteflächen für Fahrgäste sowie eine mögliche Beruhigung für den Verkehr.

Damit wird auch erreicht bzw. signalisiert, dass dem ÖPNV die maximale Priorität eingeräumt wird.

Als Einsatzgrenzen für Haltestellen am Fahrbahnrand sowie für Buskaps werden Belastungen bis 750 Kfz/h pro Fahrtrichtung und Busfolgezeit von größer 10 Minuten genannt.

4. Kosten, Festlegung der Maßnahmen

In der Anlage 6 sind sämtliche Maßnahmen bezüglich der Kosten aufgeführt.

Auf der Basis des aktuellen Beschlusses des Gemeinderates zum Haushaltsplan 2024 wurden die Ausgaben auf 192.500 € und die Einnahmen auf 115.000 €

gekürzt. Dies entspricht einem Eigenanteil für die Stadt Tettnang von 77.500 €.

Im Folgenden wird auf die Anlage 6 Bezug genommen. Hier sind in der rechten Spalte die Eigenanteile geleistet.

Die Verwaltung schlägt vor, die Maßnahmen Haltestelle Friedhof, Friedenstraße (Ifd. Nr. 4) und die Haltestellen L 333, Seestraße (Ifd. Nr. 7) daher nicht weiter zu verfolgen.

Daraus ergibt sich folgendes Kostenszenario:

Maßnahme	Gesamtkosten	Einnahmen	Eigenanteil
Friedhof/Friedenstraße	59.063 €	32.398 €	26.665 €
L 333, Seestraße	151.773 €	103.084 €	48.689 €
Gesamtsumme	210.836 €	135.482 €	75.354 €
Soll	192.500 €	115.000 €	77.500 €



CDU Fraktion Tettngang

Stadtverwaltung Tettngang
Frau Bürgermeisterin Regine Rist
88069 Tettngang

Vorsitzender
Hubertus von Dewitz

25.10.2023

Antrag: **Barrierefreier Umbau von Bushaltestellen**

Bezug: Gemeinderatsitzung am 25.10.2023

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin Rist,
sehr geehrte Damen und Herren der Stadtverwaltung,

die CDU-Fraktion schlägt vor, dass der Gemeinderat folgendes beschließt:

Bei der vorgesehenen Antragstellung soll das vorgelegte Gesamtprojekt reduziert werden: die Bushaltestellen Seestraße (stadtauswärts und stadteinwärts) und die Kirchstraße-Ost (Haltestelle auf der Fahrbahn) werden zurückgestellt.

Begründung:

Wie im TA und in der CDU-Fraktion ausführlich diskutiert, wollen wir zur weiteren Barrierefreiheit beitragen, aber mit der notwendigen Balance. Es sind noch einige Punkte bis zur Antragstellung offen, beispielsweise die geplante Nahwärmenetzplanung entlang der Seestraße, Verkehrsauswirkungen beim Umbau funktionierender Haltestellen, die künftig auf der Fahrbahn sind, so dass wichtige Erfahrungen mit den ersten barrierefreien Umbauten gesammelt werden müssen.

Bei diesem Zuschussprogramm handelt es sich nicht um eine klassische, einklagbare Pflichtaufgabe einer Kommune, so dass eine Wahlmöglichkeit bzgl. Umfang, Antragstellung bzw. Haushaltsmitteleinsatz und Priorisierung vom Gesetzgeber vorgesehen ist, die wir nutzen. Das Zuschussprogramm läuft nach heutigem Stand bis 2026 (§ 5 LGVFG).

Ebenso ist es uns sehr wichtig, alle vermeidbaren, zusätzlichen Baustellen, die Umleitungen und Verkehrsstau für unsere Bürger bewirken, (siehe Lindauer- und derzeit Wangener Straße) möglichst zu vermeiden.

Hubertus v. Dewitz
Fraktionsvorsitzender

Sylvia Zwisler
Antragstellerin



Stadt Tettang Bodenseekreis

Barrierefreier Umbau der Bushaltestellen der Stadt Tettang

 **MARSCHALL &
KLINGENSTEIN**
 **INGENIEURE GMBH**

07542 5395 0
info@ib-mk.de
ib-mk.de
Eisenbahnstraße 3
88069 Tettang

Gliederung

1. Bedarfsermittlung
 1. Gesamtuntersuchung
 2. Auswahl von sieben Bushaltestellen
2. Vorplanung mit Kostenschätzung
 1. Anmeldung zur Förderung beim RP
 2. Geschätzte Kosten
3. Entwurfs- und Genehmigungsplanung
4. Anforderungen an eine barrierefreie Bushaltestelle
5. Vorstellung der sieben Bushaltestellen

1. Bedarfsermittlung

- ▶ Zu der Stadt Tettngang gehören 145 Bushaltestellen. Davon wurden 47 nach Priorität ausgewählt und vom IB M&K näher untersucht und bewertet. Die Übergabe der Gesamtuntersuchung erfolgte in 09.2020.
- ▶ Aus den 47 Bushaltestellen hat die Stadt Tettngang folgende sieben Bushaltestellen als 1. Paket für einen barrierefreien Umbau ausgewählt:
 - ▶ 01 - Pfingstweid
 - ▶ 02 - Seestraße
 - ▶ 03 - St. Johann
 - ▶ 04 - Abzw. Friedhof
 - ▶ 05 - Friedhof
 - ▶ 06 - Kirche
 - ▶ 07 - Krankenhaus

2. Vorplanung mit Kostenschätzung

- ▶ Für die sieben Bushaltestellen hat das IB M&K die Vorplanung und eine Kostenschätzung erstellt.
- ▶ Mit der Vorplanung und der Kostenschätzung wurde die Maßnahme zur Förderung am 27.10.2021 beim RP Tübingen angemeldet.
- ▶ Mit dem Schreiben vom 08.04.2022 vom RP Tübingen wurde die Maßnahme in das Förderprogramm ÖPNV nach §5 Landesgemeindefinanzierungsgesetz (LGVFG) für die Jahre 2022 - 2026 aufgenommen.
- ▶ Der Förderantrag muss bis spätestens 31.12.2025 gestellt werden.
- ▶ Die geschätzten Gesamtkosten belaufen sich auf 767.781,00 €.
- ▶ Die voraussichtlich zuwendungsfähigen Kosten betragen 588.000,00 €.

3. Entwurfs- und Genehmigungsplanung

- ▶ Nach der Aufnahme in das Förderprogramm wurde das IB M&K in 11.2022 von der Stadt Tett nang beauftragt die Entwurfs- und Genehmigungsplanung für den Förderantrag zu erstellen.

4. Anforderungen an eine barrierefreie Bushaltestelle

- ▶ Die Geometrie der Bushaltestelle muss gewährleisten, dass der Bus parallel an den Busbordstein anfahren kann.
 - ▶ Die Spaltmaße sollten 5 cm nicht überschreiten
- ▶ Größtmögliche Wartefläche, um das Aus- und Einsteigen von mobilitätseingeschränkten Personen zu erleichtern.
- ▶ Taktile Leitelemente nach DIN 32984
 - ▶ Im Haltestellenbereich
 - ▶ Im Haltestellenumfeld, z.B. Querungen
- ▶ Der Haltestellenmast sollte sich im vorderen Bereich der Haltestelle befinden, sodass Fahrzeugfront und Mast in einer Flucht sind.

4. Anforderungen an eine barrierefreie Bushaltestelle

- ▶ Die Längsneigung darf im gesamten Haltestellenbereich 6 % nicht überschreiten.
- ▶ Die Querneigung darf im gesamten Haltestellenbereich 2 % nicht überschreiten.
- ▶ Einheitliche Höhe des Busbordes, mindestens an der ersten und zweiten Fahrzeugtüre. Die Höhe sollte mindesten 18 cm betragen.
- ▶ Lichte Durchgangsbreiten von mindestens 90 cm.

5. Vorstellung der sieben Bushaltestellen

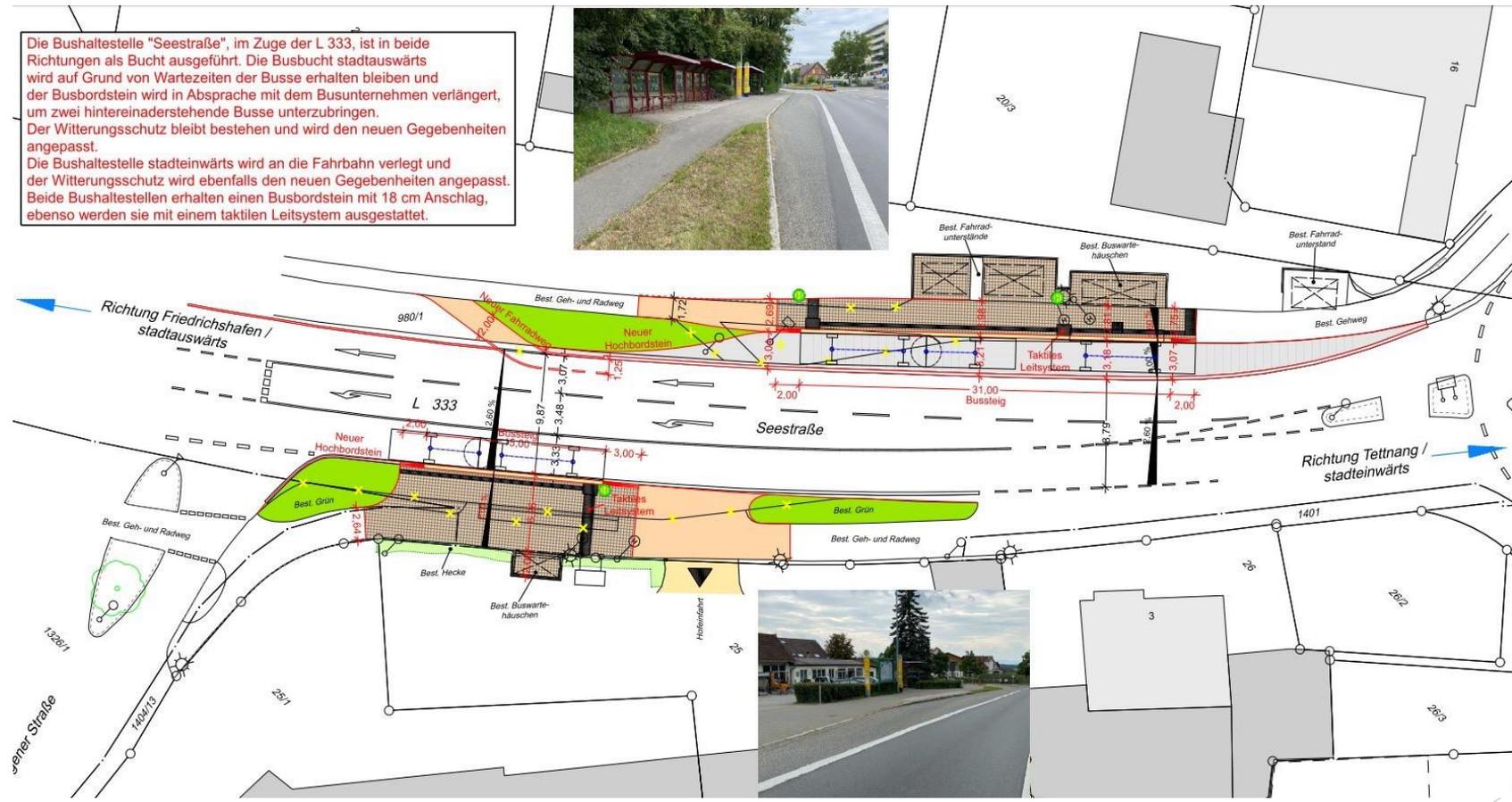
01. Pfingstweid



5. Vorstellung der sieben Bushaltestellen

02. Seestraße

Die Bushaltestelle "Seestraße", im Zuge der L 333, ist in beide Richtungen als Bucht ausgeführt. Die Busbucht stadtauswärts wird auf Grund von Wartezeiten der Busse erhalten bleiben und der Busbordstein wird in Absprache mit dem Busunternehmen verlängert, um zwei hintereinanderstehende Busse unterzubringen. Der Witterungsschutz bleibt bestehen und wird den neuen Gegebenheiten angepasst.
Die Bushaltestelle stadteinwärts wird an die Fahrbahn verlegt und der Witterungsschutz wird ebenfalls den neuen Gegebenheiten angepasst. Beide Bushaltestellen erhalten einen Busbordstein mit 18 cm Anschlag, ebenso werden sie mit einem taktilen Leitsystem ausgestattet.



5. Vorstellung der sieben Bushaltestellen

07. Krankenhaus





Ingenieurvermessung
Tief- und Straßenbauplanung
3D-Laserscanning
Drohnenvermessung
Immobilienbewertung

07542 5395 0
info@ib-mk.de
ib-mk.de
Eisenbahnstraße 3
88069 Tettang

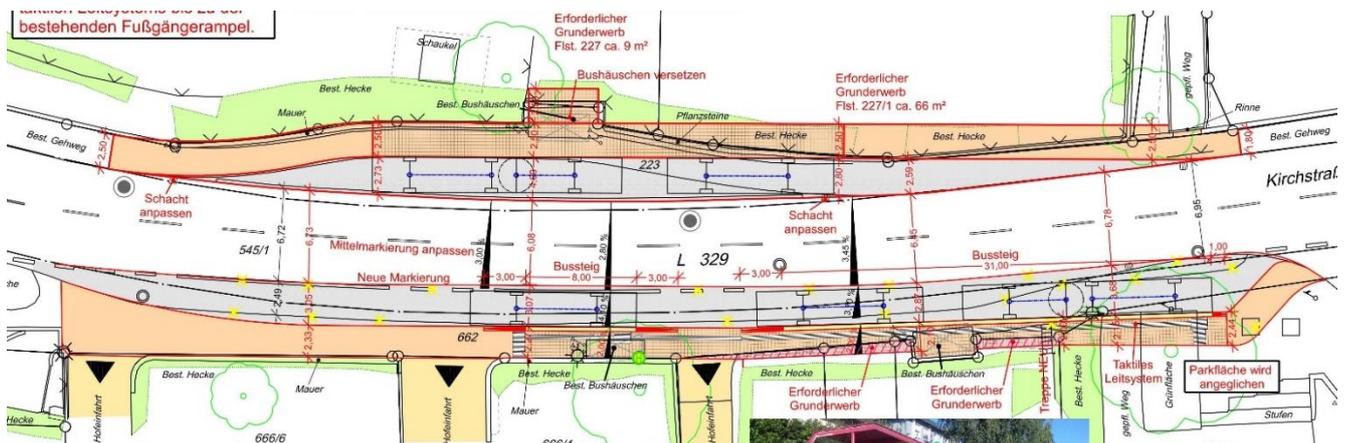
Form	Einsatzgrenzen
Haltestellen auf der Fahrbahn	geringe bauliche Maßnahmen notwendig Einsatzgrenzen: bis 750 Kfz/h pro Richtung und Busfolgezeit ≥ 10 Minuten *)
Haltestellenkaps	Bord wird an Fahrbahnrand geführt Einsatzgrenzen: bis 750 Kfz/h pro Richtung und Busfolgezeit ≥ 10 Minuten *)
Bushaltebucht	an Hauptverkehrsstraßen bei langen Haltezeiten und Überschreitung der Einsatzgrenzen von Haltestellen auf der Fahrbahn und Haltestellenkaps
*) vgl. Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)	

Gegenüberstellung Busbucht und Halten am Fahrbahnrand Haltestelle „Kirche“

Allgemein:

- Die Haltestelle stadteinwärts muss aufgrund von Wartezeiten der Busse weiterhin als Busbucht ausgeführt werden.

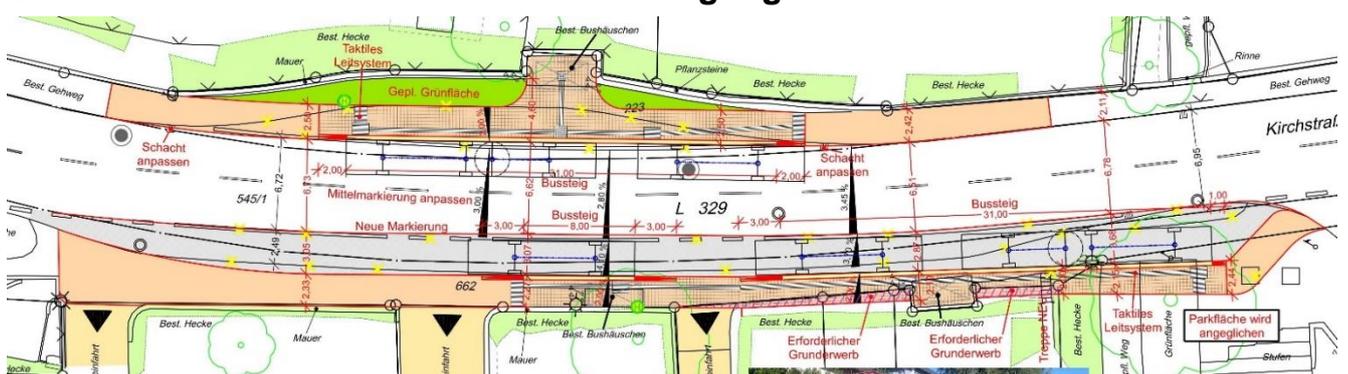
Umbau der bestehenden Busbuchten:



Geschätzte Gesamtkosten	ca. 240.000 €
Davon für die Haltestelle stadtauswärts	ca. 114.000 €
Davon für die Haltestelle stadteinwärts	ca. 126.000 €
Eigenanteil der Stadt Tett nang	ca. 36.000 €

- Durch den erforderlichen Grunderwerb von ca. 75 m² und das Abfangen des Geländes (stadtauswärts) sind die Kosten, im Vergleich zu der Variante am Fahrbahnrand, erheblich teurer.

Umbau der bestehenden Busbucht / Verlegung an den Fahrbahnrand:



Geschätzte Gesamtkosten	ca. 198.000 €
Davon für die Haltestelle stadtauswärts	ca. 72.000 €
Davon für die Haltestelle stadteinwärts	ca. 126.000 €
Eigenanteil der Stadt Tett nang	ca. 32.000 €

- Durch den Wegfall der Busbucht stadtauswärts können Grünflächen angelegt werden und die Wartefläche kann vergrößert werden.

Hinweis: Kosten beinhalten keine Grunderwerbskosten.

Zusammenstellung der Kostenschätzung - Fortschreibung
für Anmeldung zur Programmaufnahme in das ÖPNV-Förderprogramm
(§ 5 Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz LGVFG)

Alle Kosten sind Bruttobeträge	Baukosten	Nebenkosten (ca. 20%)	Gesamtkosten	Zuwendungs- fähige Kosten	Förderung 75%	Förderung Wetterschutz 50%	Gesamt Förderung	Planungs- pauschale 10%	Zuwendung	Eigenanteil Stadt TT
1. Haltestelle Krankenhaus	81.386 €	16.277 €	97.664 €	61.880 €	35.700 €	7.140 €	42.840 €	4.284 €	47.124 €	50.540 €
Verlegung der bestehenden Haltestelle, Wendekreis wird beibehalten										
2. Haltestellen Loretostraße St. Johann	95.988 €	19.198 €	115.186 €	80.920 €	44.625 €	10.710 €	55.335 €	5.534 €	60.869 €	54.317 €
Umbau der best. Haltestellen zu 2 Buskaps										
3. Haltestelle L 329, Abzweigung Friedhof	27.040 €	5.408 €	32.448 €	29.750 €	22.313 €		22.313 €	2.231 €	24.544 €	7.905 €
Umbau der best. Haltestelle										
4. Haltestelle Friedhof, Friedenstraße	49.219 €	9.844 €	59.063 €	44.030 €	22.313 €	7.140 €	29.453 €	2.945 €	32.398 €	26.665 €
Verlegung der best. Haltestelle										
Neubau eines Buskaps										
5. Haltestellen L333, Pflingstweid	99.666 €	19.933 €	119.599 €	73.780 €	44.625 €	7.140 €	51.765 €	5.177 €	56.942 €	62.658 €
Umbau für Halt am Fahrbahnrand										
6. Haltestellen L329, Kirchstraße	165.000 €	33.000 €	198.000 €	198.000 €	151.725 €		151.725 €	15.173 €	166.898 €	31.103 €
Richtung Tett nang: Umbau der best. Busbucht										
Richtung Ravensburg: Verlegung an Fahrbahnrand										
7. Haltestellen L333, Seestraße	126.478 €	25.296 €	151.773 €	124.950 €	93.713 €		93.713 €	9.371 €	103.084 €	48.689 €
Richtung Friedrichshafen: Umbau der best. Bucht										
Richtung Tett nang: Umbau für Halt am Fahrbahnrand										
Gesamtsumme aktuell	644.778 €	128.956 €	773.734 €	613.310 €	415.013 €	32.130 €	447.143 €	44.714 €	491.857 €	281.877 €
Z. Vgl. Anmeldung Förderprogramm Okt. 2021			767.781 €						464.041 €	303.741 €

Tett nang, 22. Februar 2024

Alle Kosten als Bruttobeträge

Alexander Klingenstein
Dipl.-Ing. (FH)