

<b>Mitteilungsvorlage</b>		<b>Vorlage-Nr.:</b> 2018/2509
FACHBEREICH TIEFBAU UND KLÄRANLAGE		Datum: 28.09.2018
		Vorlagenersteller: Negrassus, Uwe
<b>Barrierefreier Umbau der Bushaltestellen- Vorstellung des Gesamtkonzepts</b>		
Beratungsfolge:		
Status	Datum	Gremium
Öffentlich	07.11.2018	Ausschuss für Planung, Umwelt und Technik
		Zuständigkeit
		Kenntnisnahme

**Zielsetzung:**

## 1. Strategisches Ziel:

step2030 relevant:

- Ja      Bezug zu Schlüsselprojekt Nr.:
- Nein     Sonstiges strategisches Ziel:

## 2. Operatives Ziel: Umbau der Bushaltestellen zur Ermöglichung der Nutzung laut Behindertengleichstellungsgesetz

**Wesentlicher Inhalt:**

Laut Behindertengleichstellungsgesetz müssen alle öffentlichen Gebäude, Neubau oder Bestand, für Menschen mit motorischen, visuellen, auditiven sowie kognitiven Einschränkungen zugänglich und ohne fremde Hilfe nutzbar sein. Dies gilt auch im Besonderen für die Nutzung des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs.

Um diese Aufgabe zu leisten, wurden Prioritätenlisten erstellt, in denen die zeitliche Reihenfolge der einzelnen Umbaumaßnahmen nach Dringlichkeit und Bedeutung der Bushaltestellen festgelegt wurde.

Es wurden 165 Bushaltestellen der Stadtwerke Radolfzell GmbH in einem hierfür erstellten Fragebogen vor Ort erfasst und fotografiert. Um die Erfassung zu erleichtern, wurden die verschiedenen Haltestellenbauarten typisiert (Priorität 1-3). Der Busbahnhof (8 Haltestellen an der Mittelinsel) wurde als Ganzes erfasst. Von Seiten der Stadtwerke und von Seiten des Behindertenrates Radolfzell, wurden jeweils Listen mit den dringend benötigten umzubauenden Bushaltestellen an die Verwaltung übergeben.

Darauf aufbauend wurde eine Prioritätenliste erstellt. Die Prioritätenliste sieht drei Kategorien und eine nicht umzubauende „Gruppe A“ vor:

- Priorität 1; In der Nähe der Bushaltestelle befindet sich ein Gebäude mit öffentlichem Interesse (z. B. Schule, Kindergarten, Behörde, Kirche, Sportstätte usw.)
- Priorität 2; Der Umbau der Bushaltestellen lässt sich zügig ohne große Eingriffe in Privatgelände oder Straßenführung durchführen.

- **Priorität 3;** Umbaumaßnahmen, die einen erhöhten Eingriff in Privatgelände oder einen erhöhten Eingriff in die Linienführung der Straße benötigen. Es besteht ein erhöhter Gesprächsbedarf mit Eigentümern, Anwohnern, Parkplatznutzern oder auch Ladenbetreibern.
- **Gruppe A;** Die Bushaltestelle ist aufgrund ihrer Lage entlang von Zufahrten und Parkplätzen oder in einer engeren Straßenkurve nicht möglich umzubauen und sie kann nicht verschoben werden. Eine Verlegung von taktil erfassbaren Bodenplatten sollte aber dennoch erfolgen. Solche nicht barrierefreien Haltestellen sind im Fahrplan zu vermerken.

Die Aufteilung der Prioritäten stellt sich folgendermaßen dar:

- **Priorität 1;** 35 Stück
- **Priorität 2;** 72 Stück
- **Priorität 3;** 27 Stück
- **Gruppe A;** 22 Stück

Bisher wurden drei Bushaltestellen im Stadtgebiet Radolfzell umgebaut. Im Laufe der Sanierung der Konstanzer Straße werden in den Jahren 2018/19 sechs weitere Bushaltestellen umgebaut. Der Umbau der restlichen Haltestellen erfolgt nach der Prioritätenliste in den Jahren 2020-23 (ca. 35 Bushaltestellenumbauten pro Jahr). Im Bereich von Bushaltestellen sind in den letzten Jahren nur wenige Straßenbaumaßnahmen durchgeführt worden. Dies war nur in der Alemannenstraße und der Scheffelstraße der Fall. Hier wurden die Bushaltestellen im Zuge der Sanierungsarbeiten umgebaut.

**Alternativen:**

Keine; Aufgrund von gesetzlichen Vorgaben.

**Finanzielle Auswirkungen:**

Für den Komplettumbau aller Bushaltestellen in Radolfzell inkl. der Ortsteile liegt eine Kostenberechnung vor. Diese liegt bei ca.2,5 Mio. €. Die Baukosten werden in die Haushalte 2020-23 aufgenommen. Es ergibt sich eine durchschnittliche Investition von ca. 625 T€ pro Jahr.

Die Abschreibung von Bushaltestellen wird wie die von Gehwegen behandelt und liegt bei 25 Jahren.

<b>Ausgaben:</b>	einmalige Kosten:	2.500.000 €
	jährliche (zusätzliche) Folgekosten:	
	Personalkosten:	€
	Sachkosten: Abschreibung	100.000 €
<b>Einnahmen:</b>	einmalige Einnahme(n)	€
	laufende (jährliche) Einnahme (n)	€
<b>Mittelbereitstellung im lfd. Haushalt bzw. Ermächtigungsübertragung aus Vorjahr</b>		Ergebnishaushalt
		Finanzhaushalt
<b>Zusätzliche Mittelbereitstellung</b>		€
<b>Deckungsvorschlag:</b>		

**Weiteres Vorgehen:**

Behindertengerechter Umbau der Bushaltestellen in Zusammenhang mit der Prioritätenliste.

- Ausführungsplanung, Leistungsverzeichnis und Ausschreibung bis Februar 2020
- Umbau der Haltestellen mit Priorität 1 im Jahr 2020
- Umbau der Haltestellen mit Priorität 2 in den Jahren 2021/22
- Umbau der Haltestellen mit Priorität 3 im Jahr 2023

**Bisherige Entwicklung / Beschlusslage:**

Die Verwaltung hat Gespräche mit dem Behindertenrat und den Stadtwerken Radolfzell aufgenommen und daraufhin die Prioritätenliste erarbeitet.

**Anlagen:**

- Erläuterungsbericht
- Legende zur Liste der Buslinien
- Liste der Buslinien
- Pläne der Buslinien

## Große Kreisstadt Radolfzell

### Stadtbus Radolfzell Linien 1, 2, 4 - 8 Umbau der Haltestellen zur Ermöglichung der Nutzung lt Behindertengleichstellungsgesetz

#### 1. Aufgabenstellung:

Lt. Behindertengleichstellungsgesetz müssen alle öffentlichen Gebäude, Neubau oder Bestand, für Menschen mit motorischen, visuellen, auditiven sowie kognitiven Einschränkungen zugänglich und ohne fremde Hilfe nutzbar sein. Dies gilt auch im besonderen für die Nutzung des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs.

Lt. den HBVA (Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen) ist eine Reststufenhöhe von  $\leq 5$  cm und eine Spaltbreite zwischen Bus und Einstiegsfläche von  $\leq 5$  cm noch tolerierbar.

Um diese Anforderungen erfüllen zu können, müssen Bushaltestellen entsprechend umgebaut werden. Insbesondere sind die Einstiegshöhen der Haltestellen den Buseinstiegshöhen anzupassen und die Auffindbarkeit der Einstiegsstellen durch taktil erfassbare Bodenindikatoren zu ermöglichen.

Um diese Aufgabe zu leisten, sind Prioritätenlisten zu erstellen, in denen die zeitliche Reihenfolge der einzelnen Umbaumaßnahmen nach Dringlichkeit und Bedeutung der Bushaltestellen festgelegt werden.

#### 2. Vorgehensweise:

Es wurden 161 Bushaltestellen der Stadtwerke Radolfzell GmbH in einem hierfür erstellten Fragebogen vor Ort erfasst und fotografiert. Um die Erfassung zu erleichtern, wurden die verschiedenen Haltestellenbauarten typisiert.

Der Busbahnhof (8 Haltestellen an der Mittelinsel) wurde als Ganzes erfasst und wird in einem Extraabschnitt behandelt.

Von Seiten der Stadtwerke und von Seiten des Behindertenrates Radolfzell wurden jeweils Listen mit den dringlichst benötigten umzubauenden Bushaltestellen an das Ing.- Büro Freese übergeben. Ferner fand eine Besprechung mit Frau Fehr (stellvertretende Vorsitzende des Behindertenrats) statt.

Die Ergebnisse wurden in tabellarischen Zusammenstellungen dargestellt und eine standardisierte Kostenschätzung je Bushaltestelle aufgestellt.

Da einige Bushaltestellen von mehreren Buslinien angefahren werden, wurden diese Haltestellen der jeweils numerisch niedrigeren Linie zugezählt, um eine Verfälschung der Haltestellenanzahl zu vermeiden. Die Haltestellen der sich im Umbau befindlichen Konstanzer Straße (6 Stück) sind nicht Bestandteil dieser Untersuchung. Bereits umgebaute Haltestellen (3 Stück) wurden nicht in die Tabellen übernommen. Haltestellen, die nicht in Betrieb sind und in deren Bereich z. B. Hochbaumaßnahmen zum Zeitpunkt der Begehung stattfanden, wurden nicht erfasst und sollten nach Abschluss der Hochbaumaßnahmen und der Gestaltung der Außenbereiche mit privaten Parkplätzen noch ergänzt werden. Keine dieser Haltestellen sind Bestandteil der o. g. Listen.

### 3. Merkmale der Prioritäten 1 bis 4

Die Prioritätenliste des Behindertenrates der Stadt Radolfzell nennt lediglich die absolut dringlichst umzubauenden Haltestellen. Dies bedeutet nicht, dass weitere Haltestellen, insbesondere an Orten öffentlichen Interesses, als nicht notwendig angesehen werden und aus den Planungen ausgeschlossen werden sollen.

#### Priorität 1 (P1): Umbau 2020

- Eine Bushaltestelle der P1 steht auf der Liste des Behindertenrates und / oder der Stadtwerke Radolfzell GmbH.
- In der Nähe der Bushaltestelle befindet sich ein Gebäude mit öffentlichem Interesse (z. B. Schule, Kindergarten, Behörde, Kirche, Sportstätte usw.)

#### Priorität 2 (P 2): 2021 - 2022, Ausführung nach Abschluss der Arbeiten P 1

- Eine Bushaltestelle der P2 hat nicht die Dringlichkeit einer P1, ihr Umbau lässt sich aber zügig ohne große Eingriffe in Privatgelände oder Straßenführung durchführen.

#### Priorität 3 (P 3): Umbau 2023

- Umbaumaßnahmen, die einen erhöhten Eingriff in Privatgelände oder einen erhöhten Eingriff in die Linienführung der Straße benötigen. Außer die Haltestelle hat Priorität 1.
- Allgemein ein erhöhter Gesprächsbedarf mit Eigentümern, Anwohnern, Parkplatznutzern oder auch Ladenbetreibern. Außer die Haltestelle hat Priorität 1.

#### Gruppe A: Umbau auf 20 cm Einstiegshöhe nicht möglich

- Eine Bushaltestelle Gruppe A ist aufgrund ihrer Lage entlang von Zufahrten und Parkplätzen oder in einer engeren Straßenkurve nicht möglich umzubauen und sie kann nicht verschoben werden.
- Eine Verlegung von taktil erfassbaren Bodenplatten sollte aber dennoch erfolgen.
- Solche nicht barrierefreien Haltestellen sind im Fahrplan zu vermerken

### 4. Planungsgrundlagen:

Linie 3 ist außer Betrieb.

Die auf den 7 Linien (1, 2, 4 - 8) eingesetzten Busse sind lt. Aussage der Stadtwerke sogenannte Niederflurbusse mit einer Einstiegshöhe von 33 cm. Diese Busse lassen sich bei Bedarf um 7 - 9 cm absenken. Somit ist die niedrigste erreichbare Einstiegshöhe der Busse 24 cm. Daraus ergibt sich ein Mindestbordsteinanschlag von 19 cm bei Ausschöpfung der unter Pkt. 1 genannten Reststufenhöhe von 5 cm.

Diesen Bordsteinanschlag erreicht keine der untersuchten Bushaltestellen.

### 5. Ausführungsarten:

Um die gewünschte Einstiegshöhe von 24 cm zu erreichen, sind auf einer Länge von 14 m Busborde (Kassler Rollborde) zu versetzen. Sie ermöglichen dem Bus, so eng als möglich gerade an die Wartefläche heranzufahren und haben die gewünschte Höhe von bis zu 24 cm.

Den meisten hier betrachteten Bushaltestellen dient der Gehweg als Wartefläche. Die Wartefläche sollte lt. EAÖ (Empfehlung zur Anlage des öffentlichen Nahverkehrs) als Zu- und Ausstiegsfläche eine Mindestbreite von 2,50 m haben. Dies ist oftmals nur durch eine Verbreiterung des Gehweges auf Länge der Bushaltestelle (max 14 m) zu erreichen.

Diese dadurch geschaffenen Haltestellen verschmälern die Fahrbahnbreiten entsprechend.

So kann es im schlechtesten Falle dazu kommen, dass in diesen Haltestellenbereichen ein Begegnungsfall Pkw / Pkw nicht mehr möglich ist. Hier sollte von Fall zu Fall abgewägt werden, ob ausnahmsweise die Ein- und Ausstiegszone verschmälert wird. Insbesondere bei einer Häufung von Haltestellen.

Bei zur Straße parallel und auf dem gleichen Höhenniveau wie der Gehweg verlaufende Radwege sind diese an die neuen Gehweghöhen anzupassen. Von Fall zu Fall ist der Verlauf des Radweges neu festzulegen, damit es zu keinen Konflikten zwischen wartenden Fahrgästen und Radfahrern kommen kann. Ein Verlegung des Radweges im Bereich der Bushaltestelle hinter die Wartefläche ist anderen Lösungen vorzuziehen. Die dadurch entstehenden zwei Kreuzungspunkte Gehweg/Radweg sind entsprechend zu markieren. Andernfalls ist der Radweg aufzuheben und eine Mischfläche für Fußgänger und Radfahrer zu beschildern oder auf der Oberfläche zu markieren.

Wird eine Haltestelle im Bereich von Längsparkplätzen umgebaut, so ist die Wartefläche bis an den Fahrbahnrand heranzuziehen (Kaphaltestelle). Hierdurch wird das Zuparken der Haltestelle vermieden und das gerade Heranfahen des Busses ermöglicht. Ist dies nicht möglich, ist weit genug vor und nach der Haltestellen das Parken für Pkw zu verbieten (Sperrflächen).

Bestehende Busbuchten sind aufzuheben und der Fahrbahnrand gerade durchzuziehen. Dies ermöglicht das gerade Anfahen der Haltestelle, die Schaffung größerer Warteflächen, Freihalten der Geh- und Radwege von wartenden Fahrgästen, ein problemloses und schnelles Abfahren der Busse und fördert die Sicherheit der ein- und aussteigenden Fahrgäste. Als positiven Nebeneffekt erleichtert es auch den Winterdienst.

Busbuchten an Straßen mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit über 50 km/h bleiben erhalten.

Bestehende Wartehäuschen sind abzubauen und auf die neue Höhe zu setzen.

In die neuen Warteflächen sind taktil erfassbare Bodenindikatoren zu verlegen, um Leitlinien, Auffindestreifen, Aufmerksamkeitsfelder und Einstiegsflächen zu schaffen. Bei der Ausführung ist besonders auf die richtige Verlegung (quer oder längst zur Laufrichtung, talbündig usw.) zu achten. Wenn Überstreichungen der Busse beim An- und Abfahren an den Warteflächen entstehen können, ist auf einen ausreichend breiten Sicherheitsstreifen zu achten.

Des Weiteren bieten momentan nur die Bushaltestellen mit Wartehäuschen Sitzgelegenheiten. Hier wurde, auch bei den Begehungen vor Ort, insbesondere von älteren Fahrgästen das Aufstellen von Bänken gewünscht. Durch die Einengung der Gehwege ist dies leider nicht in allen Fällen möglich.

Alle neuen Warteflächen und Bushaltestellen sind in Betonpflasterbelag geplant.

Hinweis: Bei dem Umbau der Haltestellen ist für jede Haltestelle die Beleuchtung zu bedenken. Hier gab es bei der Begehung vor Ort Hinweise, dass sie von Fahrgästen als nicht ausreichend angesehen wird.

## 6. Busbahnhof:

Von Seiten des Behindertenrates Radolfzell steht der Busbahnhof auf der Liste Priorität 1.

Der Busbahnhof stammt aus dem Jahr 1993. Er besteht aus Haltestellen im Randbereich (keine Nutzung durch die Stadtbuslinien) und einer großen Mittelinsel mit 8 Haltestellen.

Die Mittelinsel hat eine Bordsteinhöhe von 18 cm. Somit liegt die Einstiegshöhe sehr nahe am Toleranzbereich. Da im gesamten Bahnhofsbereich umfassende Baumaßnahmen (Seetorquerung) geplant sind, ist zu entscheiden, ob für diese verbleibende Zeit der Busbahnhof umgebaut werden soll oder der Abschluss der Baumaßnahmen abzuwarten ist.

Erschwerend kommt die sehr schlechte Erreichbarkeit des Bahnhofes für Menschen mit motorischen und visuellen Einschränkungen dazu. Eine Absenkung in der Inseleinfassung ist vorhanden, eine zweite am östlichen Inselkopf sollte auf jeden Fall geschaffen werden. Auch auf den gegenüberliegenden Seiten sind Absenkungen in den Randeinfassungen einzubauen. Eine direkte Anbindung Bahnhofstraße / Mittelinsel Busbahnhof ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht zu befürworten.

## 7. Kostenschätzung:

Durch die Typisierung und die vor Ort erstellten Fragebogen konnte eine aus Einzelbausteinen bestehende Kostenschätzung für jede Bushaltestelle erstellt werden.

Die Kosten sind jeweils in den Prioritätenlisten 1 - 3 aufgeführt. Ferner ist eine Zusammenfassung der Kosten beigefügt.

Vor der Baumaßnahme muss für jede der Haltestellen eine detaillierte Massenermittlung nach der endgültigen Umbauplanung erfolgen.

## 8. Zusammenfassung:

Die meisten Haltestellen nutzen die Gehwege als Wartefläche. Der Haltebereich für die Busse ist der Fahrbahnrand mit Randeinfassungen. Diese Randeinfassungen haben außer bei den drei bereits umgebauten Haltestellen nicht die notwendigen Anschlagshöhen, um ein problemloses Ein- und Aussteigen ohne fremde Hilfe für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zu ermöglichen.

Die Haltestellen sind nicht mit taktil erfassbaren Bodenindikatoren ausgestattet und deswegen für visuell eingeschränkte Fahrgäste ohne fremde Hilfe nicht nutzbar.

Bei den Umbauten wird es zu Eingriffen in die nähere Umgebung kommen. Hier muss vorab mit den entsprechenden Grundstückseigentümern bzw. Ladenbetreibern gesprochen werden.

Durch die Umbauten der Haltestellen können sich Verschmälerungen für die Fahrbahnen ergeben.

Im Innenstadtbereich entfallen öffentliche Parkplätze.

Einige Bushaltestellen sind an ihrem jetzigen Platz nicht umzubauen (Hauszugänge, Zufahrten, Parkplätze, Platzgestaltungen usw.). Hier müssen, in Absprache mit den Stadtwerken, die Haltestellen verschoben werden, um sie dann an neuer Stelle fachgerecht herzustellen.

9. Statistik:

Gesamtanzahl der in die Untersuchung aufgenommenen Bushaltestellen			
ohne Busbahnhof	=	156 Stück	100,000 %
Priorität 1	=	35 Stück	22,436 %
Priorität 2	=	72 Stück	46,154 %
Priorität 3	=	27 Stück	17,308 %
Gruppe A	=	22 Stück	14,102 %

10. Kostenzusammenstellung:

Kostenschätzung Priorität 1	605'000,00
Kostenschätzung Priorität 2	1'285.000,00 €
Kostenschätzung Priorität 3	495.000,00 €
Kostenschätzung Gruppe A	<u>72'000,00 €</u>
Bushaltestellen brutto	2'457.000,00 €

Busbahnhof:	
Schaffung von Querungshilfen	40'000,00 €

**Gesamtkosten: 2'497'000,00 €**

Aufgestellt im August 2018

Ing.- Büro Freese  
 Stürzkreutstraße 3  
 78 315 Radolfzell  
 Tel: 07732/7955  
 Fax: 07732/13729

## Literaturnachweis:

- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASSt 06
  - Richtlinien für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs EAÖ
- beides Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
- Im Detail - Taktiles Leitsystem im Verkehrsraum, Wendelin Müller, 36039 Fulda

## **Tabellarische Zusammenstellung der Ergebnisse der Ortsbegehungen und der Prioritätenlisten des Behindertenrates der Stadt Radolfzell und der Stadtwerke Radolfzell GmbH**

### Legende der tabellarischen Zusammenstellung

AF	=	Ausfahrt ab Busbahnhof
RF	=	Rückfahrt zum Busbahnhof
Typ A:	=	Wartefläche für Fahrgäste: Gehweg mit Pflasterbelag Aufstellfläche Bus: Fahrbahnrand
Typ B:	=	Wartefläche für Fahrgäste: Gehweg mit Asphaltbelag Aufstellfläche Bus: Fahrbahnrand
Typ C:	=	Wartefläche für Fahrgäste: Gehweg mit Pflasterbelag Aufstellfläche Bus: Busbucht
Typ D:	=	Wartefläche für Fahrgäste: Gehweg mit Asphalt Aufstellfläche Bus: Busbucht
Typ E:	=	Wartefläche für Fahrgäste: Extrafläche mit Pflasterbelag Aufstellfläche Bus: Fahrbahnrand
W	=	mit Wartehäuschen
A	=	bestehender Bordsteinanschlag im Bereich der Bushaltestelle in cm
Liste BR	=	Priorität 1 Behindertenrat der Stadt Radolfzell
Liste SWR	=	Priorität 1 Stadtwerke Radolfzell GmbH
Bild-Nr.	=	Siehe beigefügten Datenstick

Nr.	Straße	AF	Haltestellen	Fahrbahn-	Gehweg-	Gestaltung der	Besonderheiten	Bild – Nr.	Machbarkeit
	Bezeichnung der Bushaltestelle	RF	Typ	breite	breite	Hinterkante der	Wartefläche		
	<b>Buslinie 1</b>								
L1-1	Untertorstraße	AF	Extra			Rondell für Forsteibrunnen	Haltestelle sollte verlegt werden. Z. B. in die Forsteistraße	1481-1483	bei einer Verschiebung gut
	Forsteibrunnen					Kopfsteinpflaster, Bäume			
L1-2	Untertorstraße	RF	Extra	4,50 m	3,10 m	Gebäude mit bodenebenen	Haltestelle sollte verlegt werden. Z. B. in die Forsteistraße	1484-1486	bei einer Verschiebung gut
	Forsteibrunnen					Kellerfenstern			
L1-5	Untertorstraße	AF	Typ B	8,80 m	1,20 m	Gebäude	Im Bereich der Bushaltestelle liegt eine Querungshilfe und die Zugang Pro Seniore. Gehweg liegt z. Teil auf privat.	1493-1495	erschwert durch die Lage
	Pro Seniore								
L1-6	Untertorstraße	RF	Typ B	8,40 m	1,80 m	Fußweg und Parkplätze	Litfaßsäule beachten. Um die Parkplätze zu erhalten, muss die Haltestelle verschoben werden. Einmündung der Schwertstraße in die Untertorstraße beachten.	1496-1500	bei einer Verschiebung gut
	Pro Seniore								
L1-13	Hohentwielstraße	AF	Typ B	6,05 m	2,35 m	Tiefbordstein + Hecke	Feuerwehrezufahrt für Hochhäuser beachten.	1528-1530	gut
	Hohentwielstraße		W						
L1-16	Walter – Schellenberg – Straße	AF	Typ E	4,60 m	0,00 m	Rasenfläche	Straße befindet sich noch im Rohausbau.	1540-1542	Fahrbahn in diesem Bereich
	Walter – Schellenberg – Straße	RF	W				Umbau kann aber jetzt schon erfolgen.		Endausbau herstellen.
L1-25	Neuer Wall	RF	Typ B	5,10 m	1,65 m	Tiefbord + Rasenfläche	Seniorenwohnheim gegenüberliegend.	1586-1588	gut, möglicherweise Privatfläche für
	Neuer Wall						Haltestelle gegenüber siehe Linie 2		Wartefläche mitnutzen.
							<b>Summe Linie 1 Priorität 1: 7 Haltestellen</b>		
	<b>Buslinie 2</b>								
L2-1	Luisenplatz	RF	Typ C	6,10 m	5,40 m	Mauer zum Stadtgarten	Querungshilfe vorhanden	1648-1650	schwer wg Busbucht und Lage
	Obertor					Radweg			im Bereich einer Straßenkurve
L2-2	Fürstenberg	RF	Typ C	5,20 m	4,20 m	Mauer zum Stadtgarten	Liegt direkt an einer Schule.	1645-1647	gut, Busbuch aufheben
	Fürstenberg								
L2-3	Teggingerstraße	AF	Typ A	6,00 m	2,50 m	Gebäude		1642-1644	gut, Kellerfenster beachten
	Höllturm								
L2-4	Teggingerstraße	RF	Typ A	6,00 m	3,50 m	Geschäftsgebäude	Schaufenster, Zugang Wohnhaus	1639-1641	schwer, Bushaltestelle verschieben
	Höllturm								dann gut, 3 Längsparkplätze
									müssen entfallen.
L2-5	Teggingerstraße	AF	Typ A	7,00 m	2,50 m	Geschäftshäuser	Ebenerdiger Zugang Fahrrad Joos	1636-1638	schwer, Bushaltestelle verschieben
	Südkurier								dann gut, Parkplätze entfallen.
									Umbau zu einer Kaphaltestelle.
L2-6	Teggingerstraße	RF	Typ A	7,00 m	2,40 m	Treppe Geschäftshaus und	Bus hält kurz hinter einer Ampel im Kurvenbereich.	1633-1635	bei einer Verschiebung nach Osten
	Südkurier					Motorradabstellplätze			gut, sonst entfallen Motorradabstell-
									plätze
L2-8	Bismarckstraße	RF	Typ B	7,30 m	2,50 m	Gebäude	Pro Seniore Pflegeheim grenzt an.	1627-1629	gut
	Bismarckstraße								

Nr.	Straße	AF	Haltestellen	Fahrbahn-	Gehweg-	Gestaltung der	Besonderheiten	Bild – Nr.	Machbarkeit
	Bezeichnung der Bushaltestelle	RF	Typ	breite	breite	Hinterkante der	Wartefläche		
L2-9	Schwertstraße	AF	Typ B	6,90 m	2,60 m	Parkplätze Fa. Allweiler	im Bereich der Ratoldusschule und Kindergarten	1621-1623	gut bei einer Verschiebung nach Norden
	Allweiler								
L2-12	Allemannenstraße	AF	Typ B	6,10 m	2,50 m	Rasenfläche privat +TB	Bau einer Absenkung zur Straßenquerung notwendig, gegenüberliegende Bushaltestelle bereits umgebaut	1604-1606	Gut, 2 Bäume müssen entfallen.
	Berufsschule								
L2-14	Neuer Wall	AF	Typ B	5,10 m	0,90 m	Privatparkplatz für AWO		1589-1591	gut, Verschiebung nach Osten
	Neuer Wall					Seniorenheim			
L2-16	Sonnenrain	AF	Typ E	5,90 m	2,00 m	Rasenfläche Schule	Sonnenrainschule in der Nähe	1595-1597	gut
	Sonnenrain		W						
L2-19	Hörstraße	RF	Typ B	9,20 m	3,60 m	Mauer mit Zugang	Radweg läuft am Gehweg vorbei, entlang der Straße.	1565-1567	gut , 2 Bäume müssen entfallen
	Dörfle II					Radweg			
L2-23	Hohentwielstraße	RF	Typ B	6,00 m	2,10 m	Hecke privat + TB		1531-1533	gut
	Hohentwielstraße		W						
							<b>Summe Linie 2 Priorität 1: 13 Haltestellen</b>		
	<b>Buslinie 3</b>						<b>Linie 3 außer Betrieb.</b>		
	<b>Buslinie 4</b>								
L4-13	Waldfriedhof	AF	Extra	4,80 m	0,00 m	Rasenfläche	Kein Standartwarthäuschen.	442-444	gut, eigentliche Zustiegsstelle verschieben, um Warthäuschen erhalten zu können.
			W				Bushaltestelle mit bereits etwas höherem Einstieg, aber keine taktil erfassbaren Bodenindikatoren.		
							<b>Summe Linie 4 Priorität 1: 1 Haltestelle</b>		
	<b>Buslinie 5</b>								
L5-3	Kneippstraße	AF	Typ B	4,80 m	1,90 m	Parkplatz Krankenhaus		1437-1439	gut
	Krankenhaus								
L5-4	Kneippstraße								
	Krankenhaus	RF	Typ B	4,80 m	2,30 m	Privater Zaun + Hecke	Achtung: Ausfahrt Rettungswagen in der Nähe.	1440-1442	gut
L5-9	Strandbadstraße	AF	Typ B	5,95 m	2,20 m	Tiefbordstein + private	Direkt anschließende priv. Zufahrt beachten.	1455-1457	möglich, bei einer Verschmälerung der Privatzufahrt oder Verschiebung der Haltestelle nach Osten um ca. 38 m
	Metnaustadion					Zufahrt und Rasenfläche	Verschiebung nach Westen aufgrund der Einmündung der Jahnstraße nicht möglich.		
							Direkt anschließend liegt ein neuer Straßenübergang		
L5-10	Strandbadstraße	RF	Typ A	5,95 m	2,50 m	Tiefbordstein + private	Lage vor der Terrasse Gaststätte Metnaustuben	1458-1460	Möglich, bei einer Verschmälerung der Privatzufahrt
	Metnaustadion					Kiesfläche	Direkt anschließend an priv. Zufahrt.		
							Direkt anschließend liegt ein neuer Straßenübergang		
							<b>Summe Linie 5 Priorität 1: 4 Haltestelle</b>		

Nr.	Straße	AF	Haltestellen	Fahrbahn-	Gehweg-	Gestaltung der	Besonderheiten	Bild – Nr.	Machbarkeit
	Bezeichnung der Bushaltestelle	RF	Typ	breite	breite	Hinterkante der Wartefläche			
<b>Buslinie 6</b>									
L6-5	Markelfinger Straße	AF	Typ A	7,05 m	1,55 m	Rasenfläche		550-552	gut
	Gymnasium		W						
L6-6	Markelfinger Straße	RF	Typ E	7,08 m	1,50 m	Rasenfläche	Breite der Wartefläche in Pflaster = 2,00 m	547-549	gut
	Gymnasium		W				Gehweg verläuft vor der Wartefläche.		Wartehäuschen breiter
L6-12	Möggingen, St. Gallus-Straße	AF	Typ D	5,80 m	2,60 m	Mauer		502-504	gut
	Rathaus								Busbucht entsprechend umbauen/rückbauen
L6-13	Möggingen, St. Gallus-Straße	RF	Typ E	5,80 m	1,50 m	Rasenfläche	Parkplätze schließen an Wartefläche an.	505-507	gut
	Rathaus		Busbucht						Busbucht entsprechend umbauen/rückbauen
			W						
L6-15	Güttingen, Badener Straße	AF	Typ B	6,60 m	1,50 m	Rasenfläche	Schule und Rathaus in der Nähe	508-510	möglich
	Güttingen Schule								
L6-16	Güttingen, Badener Straße	RF	Typ A	6,60 m	1,30 m	Parkplätze Sparkasse und Ladengeschäft	Schule und Rathaus in der Nähe	511-513	möglich
	Güttingen Schule								Haltestelle verschieben und Gehweg verbreitern.
L6-23	Liggeringen	AF	Extra	7,20 m	1,50 m		Busbucht in Pflaster, Wartehäuschen und Wartefläche	309-311	schwer
	Dorfmitte	RF					auch als Dorfplatz genutzt. Möglicherweise ist die Haltestelle zu verschieben, um den Dorfplatz zu erhalten.		aber einzige Haltestelle in Liggeringen
L6-24	Stahringen, Hauptstraße	AF	Typ B	7,50 m	1,60 m	Zugang und Parkplatz			möglich
	Hauptstraße								Haltestelle verschieben
<b>Summe Linie 6 Priorität 1: 8 Haltestelle</b>									
<b>Buslinie 7</b>									
L7-13	Böhringen, Bodenseestraße	AF	Typ C	6,50 m	5,00 m	Rasenfläche Schule	Schule Böhringen in der Nähe	239-241	möglich
	Bodenseestraße		W		Radweg				Rückbau der Busbucht
L7-19	Böhringen, Freiheitsstraße	RF	Typ B	6,30 m	1,85 m	Hecke	Lt. Aussage von Fahrgästen ist die Haltestelle nicht ausreichend beleuchtet.	257-259	gut
	Bahnhof								
<b>Summe Linie 7 Priorität 7: 2 Haltestelle</b>									
<b>Linie 8</b>									
<b>Neue Haltestelle in der Unterdorfstraße Bereich Bahnhof.</b>									
<b>Summe der Bushaltestellen mit Priorität 1 = 35 Stück</b>									

Nr.	Straße	AF	Haltestellen	Fahrbahn-	Gehweg-	Gestaltung der	Besonderheiten	Bild – Nr.	Machbarkeit
	Bezeichnung der Bushaltestelle	RF	Typ	breite	breite	Hinterkante der Wartefläche			
L1-3	Untertostraße	AF	Typ B	6,60 m	2,00 m	Granitleistenstein + Hecke	Ärzte und Tierarzt in der Nähe	1487-1489	gut
	Untertorstraße					Eingang Haus 12			
L1-4	Untertorstraße	RF	Typ B	6,60 m	2,30 m	Mauer + Zaun		1490-1492	gut
	Untertorstraße								
L1-7	Böhringer Straße	AF	Typ B	8,10 m	3,90 m	Zaun + Hecke	Zugang Haus 6 liegt im Bereich und	1501-1503	gut
	Böhringer Straße						und Radwegstreifen geht entlang Gehwegvorderkante.		
L1-8	Böhringer Straße	RF	Typ A	8,10 m	3,60 m	Einmündungsbereich Fußweg	Fußweg anpassen	1504-1506	gut
	Böhringer Straße					Bewuchs			
L1-9	Böhringer Straße	AF	Typ B	7,50 m	3,60 m	Zaun + Gebäude	Zugang Haus 16 liegt im Bereich und	1507-1509	gut
	Ecke Böhringer Straße / Bleichwiesenstraße						und Radwegstreifen geht entlang Gehwegvorderkante.		
L1-10	Hörstraße	AF	Typ B	6,00 m	2,20 m	Mauer	Zufahrt Haus 34	1510-1512	gut
	Ecke Hegaustraße / Hörstraße								
L1-11	Hegaustraße	AF	Typ B	6,10 m	2,25 m	Mauer	Für eine bessere Erreichbarkeit der Bushaltestelle	1516-1518	gut
	Hegaustr. Hochhäuser						ist eine Bordsteinabsenkung zu bauen.		
L1-12	Hegaustraße	AF	Typ B	6,00 m	2,30 m	Mauer + Hecke	Achtung Beleuchtungsmast	1522-1524	gut
	Hegaustraße								
L1-14	Kasernenstraße	AF	Typ E	5,95 m	2,30 m	Tiefbord + Rasenfläche	Haltestelle auch für die SBG	1534-1536	gut
	RIZ		W						
L1-17	Kasernenstraße	RF	Typ A	6,60 m	2,20 m	Tiefbord + Rasenfläche	Feuerwehruzufahrt für Hochhäuser beachten.	1543-1545	Gut, 1 Baum muss entfallen
	Kasernenstraße		W				Haltestelle gegenüber siehe Linie 2		
L1-19	Hörstraße	RF	Typ B	9,20 m	2,60 m	Tiefbord + Hecke	Haltestelle auch für die SBG	1556-1558	Gut, 2 Bäume entfallen
	Hörstraße		W						
L1-20	Hörstraße	RF	Typ B	9,20 m	2,30 m	Tiefbord + Mauer	Zugang Haus 44 und Müllplatz beachten	1562-1564	Gut, 2 Bäume entfallen
	Dörfle II						Haltestelle gegenüber siehe Linie 2		Straßenquerung ermöglichen
L1-22	Nordendstraße	RF	Typ A	5,50 m	2,00 m	Tiefbord + Bewuchs		1574-1576	Gut, 1 Baum muss entfallen
	Schafweide								
L1-23	Schlesierstraße	RF	Typ E	7,40 m		Gehweg in Pflaster 2,00 m	Haltestelle liegt in einem Grünstreifen. An der VK führt auf	1577-1579	gut
	Sonnenrainschule		W				selben Niveau der Radweg (2,50 m) vorbei.		
L1-26	Ekkehardstraße	RF	Typ B	6,00 m	2,50 m	Tiefbord + Rasenfläche	Haltestelle gegenüber siehe Linie 2	1598-1600	Gut, 1 Baum muss entfallen
	Hochhäuser								Straßenquerung ermöglichen
L1-27	St. Meinradplatz-Platz	RF	Typ B	9,00 m	3,00 m	Tiefbord + Bewuchs	Haltestelle gegenüber siehe Linie 2	1609-1611	gut
	Meinradplatz		W						auf die Zufahrt der Kirche achten.
							<b>Linie 1 Bushaltestellen der Priorität 2 = 16 Stück</b>		

Nr.	Straße	AF	Haltestellen	Fahrbahn-	Gehweg-	Gestaltung der	Besonderheiten	Bild – Nr.	Machbarkeit
	Bezeichnung der Bushaltestelle	RF	Typ	breite	breite	Hinterkante der	Wartefläche		
	<b>Linie 2</b>								
L2-11	Meinradplatz	AF	Typ B	9,30 m	2,90 m	Rasenfläche privat +TB	Parkplätze für Ladenzeile	1612-1614	Gut , 2 Bäume müssen entfallen
	Meinradplatz								
L2-13	Ekkehardstraße	AF	Typ B	6,00 m	1,50 m	Rasenfläche + TB	Umbau nur sinnvoll wenn Absenker an Straßenübergängen	1601-1603	gut
	Hochhäuser						eingebaut werden.		
L2-15	Schlesierstraße	AF	Typ B	6,10 m	1,60 m	Gebüsch + TB	liegt im Anschluss an eine Fußgängerampel	1583-1585	gut
	Schlesierstraße								
L2-17	Reutesteig	RF	Typ E	5,60 m		Grünfläche trennt Gehweg ab	gepflasterte Wartefläche liegt in einer Grünfläche	1592-1594	gut
	Reutesteig		W						
L2-20	Hörstraße	RF	Typ B	9,20 m	3,30 m	Rasenfläche privat +TB	Gehweg und Radweg auf gleicher Höhe	1559-1561	Gut , 2 Bäume müssen entfallen
	Hörstraße		W			Radweg	Haltestelle auch für SBG		
L2-22	Kasernenstraße	RF	Typ A	6,05 m	3,10 m	Rasenfläche + TB		1546-1548	Gut , 2 Bäume müssen entfallen
	Kasernenstraße		W						
L2-25	Hegaustraße	RF	Typ B	6,10 m	2,10 m	Zaun		1519-1521	gut
	Hegaustraße Hochhäuser								
L2-27	Hegaustraße	RF	Typ B	6,00 m	2,30 m	Zaun der Apostolischen Kirche		282-284	gut
	Friedhofstraße								
L2-28	Luisenplatz	AF	Typ B	5,90	4,50	Randstein u. private		1651-1653	gut
	Luisenplatz					Rasenfläche			
							<b>Linie 2 Bushaltestellen der Priorität 2 = 9 Stück</b>		
							<b>Linie 3 außer Betrieb.</b>		
	<b>Linien 4</b>								
L4-1	Konstanzer Straße	AF	Typ B	11,10	3,65	Gebäude direkt anschließend	Achtung Eingänge	460-462	gut
	Polizei						Radweg läuft vor dem Gehweg vorbei.		
L4-2	Konstanzer Straße	RF	Typ B	11,10	4,05	Gebäude, Parkfläche Postfiliale	Ein Umbau ist nur mit dem Wegfallen der Parkplätze	463-465	schlecht
	Polizei						möglich. Eine Verschiebung ist nicht möglich bzw. bis		außer bei der Verschiebung
							In die Teggingerstraße notwendig.		in die Teggingerstraße
L4-3	Hadwigstraße	AF	Typ A	6,00	1,90	Hecke		466-468	gut
	Milchwerk								
L4-4	Hadwigstraße	RF	Typ A	6,00	2,00	Pflanzbeet, Garagenzufahrt	Verschiebung möglich	469-471	gut
	Milchwerk								bei Verschiebung
L4-5	Schützenstraße	AF	Typ B	8,90	4,50	Rasenfläche	Radweg läuft vor dem Gehweg.	481-483	gut
	Schützenstraße/Milchwerk								
L4-6	Schützenstraße	RF	Typ B	8,90	4,40	Zaun und Gebäude	Radweg verläuft vor der Wartefläche.	478-480	gut bei Verschiebung
	Schützenstraße/Milchwerk								

Nr.	Straße	AF	Haltestellen	Fahrbahn-	Gehweg-	Gestaltung der	Besonderheiten	Bild – Nr.	Machbarkeit
	Bezeichnung der Bushaltestelle	RF	Typ	breite	breite	Hinterkante der	Wartefläche		
L4-7	Schützenstraße	AF	Typ B	8,85	7,00	Rasenfläche	Radweg und Grünstreifen verlaufen vor der Wartefläche.	472-474	gut
	Waldhaus		W						Grünstreifen muss entfallen.
L4-8	Schützenstraße	RF	Extra	8,85	5,60	Zaun	Wartefläche liegt zwischen Gehweg und Radweg.	475-477	gut
	Waldhaus						Fläche ist gepflastert. Verschiebung in Richtung Kreisel wg. Zugang.		bei leichter Verschiebung
L4-15	Kapellenweg	AF	Typ A	4,00	1,80	Neubau, möglicherweise sind		436-438	momentan gut
	Kapellenweg					Parkplätze geplant.			
L4-18	Mögginger Steig	AF	Extra	7,00	0,00	Grünfläche	Straßenrandführung anpassen, um ausreichend gerade Haltestellenlänge zu erreichen.	418-420	gut
	Mögginger Steig		W						
L4-20	Buchhofsteig	AF	Typ B	4,85	1,30	Randsteine	Bei einem Umbau verschmälert sich die Fahrbahn im Bushaltestellenbereich auf 4,50 m.	424-426	gut
	Buchhofsteig Nord								
L4-22	Stockacher Straße	AF	Typ B	6,60	1,65	Hecke		448-450	gut
	Stockacher Straße								
L4-23	Stockacher Straße	RF	Typ E	6,60	5,90	Gehweg mit Asphaltbelag	Gehweg mit anheben, Pflasterfläche verlängern.	451-453	gut
	Stockacher Straße						Breite Pflasterfläche 2,00 m.		
L4-24	Stockacher Straße	AF	Typ E	5,00	0,00	Rasenfläche	Ein Baum muss entfallen.	445-447	gut
	Siedlerbrunnen	RF					Breite der Aufstellfläche = 2,40 m Bushaltestelle bereits etwas höheren Einstieg, aber keine taktil erfassbaren Bodenindikatoren.		
							<b>Linie 4 Bushaltestellen der Priorität 2 = 14 Stück</b>		
	<b>Linie 5</b>								
L5-1	Scheffelstraße	AF	Typ B	6,45 m	3,80 m	Private Hecke		1434-1436	gut
	Villa Bosch								
L5-2	Scheffelstraße	RF	Typ A	4,40 m	1,95 m	Grünfläche	Grünbrücke	538-540	gut
	Villa Bosch								
L5-5	Hausherrenstraße	RF	Typ B	6,00 m	2,00 m	Tiefbord + private Hecke	Haltestelle ca. 10 m verschieben wg. der Zufahrt zur Straße „Am Stadion“	1443-1445	gut
	Mettnauschule								gut
L5-11	Strandbadstraße	AF	Typ B	6,00 m	2,00 m	Tiefbord + private Hecke	2 Zugänge zu privaten Fahrradabstellplätzen	1461-1465	Bushaltestelle hat bereits eine gute Einstieghöhe, aber kein taktile erfassbaren Bodenindikatoren.
	Strandbadstraße						Hotel Christine		
L5-12	Strandbadstraße	RF	Typ E	6,00 m	3,06 m	Wartehäuschen liegt in einem Grünstreifen. Hinter der Wartefläche verläuft ein Fuß- und Radweg	Bäume beachten.	1466-1468	gut

Nr.	Straße	AF	Haltestellen	Fahrbahn-	Gehweg-	Gestaltung der	Besonderheiten	Bild – Nr.	Machbarkeit
	Bezeichnung der Bushaltestelle	RF	Typ	breite	breite	Hinterkante der	Wartefläche		
L5-13	Strandbadstraße	AF	Typ A	6,00 m	1,60 m	Tiefbord + private Hecke		1469-1471	gut
	Werner – Messmer – Klinik								
L5-14	Strandbadstraße	RF	Typ E	6,00 m	3,06 m	Wartehäuschen liegt in einem	Bäume beachten.	1472-1474	gut
	Werner – Messmer – Klinik		W			Grünstreifen. Hinter der			
						Wartefläche verläuft ein			
						Fuß- und Radweg			
L5-16	Schützenstraße		Typ A	8,90 m	4,50 m	Rasenfläche	Radweg verläuft vor dem Gehweg	486-488	gut
	Schiesser		W						Radweg anpassen
	Linie 5a, Strandbadshuttle								
L5-17	Schützenstraße		Typ A	8,90 m	4,50 m	Mauer und Zaun	Radweg verläuft vor dem Gehweg	485, 484, 489	gut
	Schiesser		W						Radweg anpassen
	Linie 5a, Strandbadshuttle								Haltestelle etwas verschieben
							<b>Linie 5 Bushaltestellen der Priorität 2 = 9 Stück</b>		
	Linie 6								
L6-1	Hebelstraße	AF	Typ A	7,80 m	2,50 m	Bewuchs und Mauer		493-495	gut
	Hebelstraße								wegen Einfahrten etwas verkürzen
L6-2	Hebelstraße	RF	Typ A	7,80 m	2,50 m	Zaun und Mauer		490-492	
	Hebelstraße								
								541-543	
L6-3	Markelfinger Straße	AF	Typ B	7,10 m	1,50 m	Hecke			gut
	Leichtathletikstadion								
L6-4	Markelfinger Straße	RF	Typ B	7,10 m	1,60 m	Rasenfläche		544-546	gut
	Leichtathletikstadion								
L6-7	Möggingersteig	RF	Typ D	7,30 m	2,30 m	Wiese	Geplantes Neubaugebiet beachten.	529-531	gut
	Weinburg		W						Busbucht entsprechend umbauen
L6-10	Möggingen, Am Ried	AF	Typ A	6,00 m	2,70 m	Hecke		496-498	gut
	Am Ried								
L6-11	Möggingen, Am Ried	RF	Typ A	6,00 m	2,00 m	Bewuchs		499-501	gut
	Am Ried		W						
L6-14	Güttingen, Badener Straße	RF	Typ B	7,40 m	1,60 m	Rasenfläche		526-528	gut
	Kreisel		W						
							<b>Linie 6 Bushaltestellen der Priorität 2 = 8 Stück</b>		
	Linie 7								
L7-2	Friedrich-Werber-Straße	RF	Typ B	7,00 m		Öffentliche Parkplätze	Wartefläche im Bereich von öffentlichen Parkplätzen	206-208	gut
	Zur Schmiede								aber Querungshilfen schaffen, Parkplätze entfallen
L7-3	Friedrich-Werber-Straße	AF	Typ B	7,00 m	4,70 m	Gartenmauer	es stehen zwei Bäume im Haltestellenbereich	209-211	gut
	Herzenstraße						beim Umbau entfällt 1 Längsparkplatz		



Nr.	Straße	AF	Haltestellen	Fahrbahn-	Gehweg-	Gestaltung der	Besonderheiten	Bild – Nr.	Machbarkeit
	Bezeichnung der Bushaltestelle	RF	Typ	breite	breite	Hinterkante der	Wartefläche		
<b>Buslinie 1</b>									
L1-21	Nordendstraße	RF	Typ A	5,50 m	2,00 m	Tiefbord + Hecke	Einmündung Nordendstraße (Stich) und Privatparkplätze	1568-1570	möglich, Straßenfläche in Pflaster.
	Nordendstraße						Haltestelle gegenüber siehe Linie 2.		
L1-28	Schwertstraße	RF	Typ B	9,90 m	3,20 m	gepflasterter Hof bzw.	Haltestelle gegenüber siehe Linie 2.	1615-1617	möglich, aber Eingriff in Hofflächen
	Schwertstraße					Gehweg			Hs. 27 u. Hs. 29, 2 Bäume entfallen.
<b>Summe Linie 1 Priorität 3: 2 Haltestellen</b>									
<b>Buslinie 2</b>									
L2-10	Schwertstraße	AF	Typ E	9,40 m		Gehweg	Öffentliche Senkrechtparkplätze, Baum	1618-1620	möglich, aber Parkplätze entfallen
	Schwertstraße		W						
L2-18	Nordendstraße	RF	Typ E	5,40 m		Gehweg + Hochbordstein	Parkplätze grenzen an, Haltestelle ist neu, aber nicht	1571-1573	möglich, aber Parkplätze entfallen
	Nordendstraße		W				barrierefrei.		
L2-24	Hegaustraße	RF	Typ B	6,00 m	2,20 m	Hecke privat + TB	Liegt im Bereich zu Zugang Hs. 35	1525-1527	möglich
	Hegaustraße								
<b>Summe Linie 2 Priorität 3: 3 Haltestellen</b>									
<b>Buslinie 3</b>									
<b>Linie 3 außer Betrieb.</b>									
<b>Buslinie 4</b>									
L4-10	Haselbrunnstraße	AF	Typ B	6,50 m	6,20 m	Gebäude direkt	Radweg und Grünstreifen verlaufen vor dem	454-456	möglich
	Millenium					anschließend	Gehweg.		Abhebung verkürzen
L4-11	Haselbrunnstraße	RF	Typ E	8,15 m	4,80 m	Rasenfläche	Geh- u. Radweg verlaufen vor der Wartefläche.	457-459	möglich
	Millenium		W						Abhebung verkürzen
L4-16	Kapellenweg	AF	Typ A	5,50 m	1,50 m	Private Parkplätze und	Verschieben nach Westen.	433-435	möglich bei einer Verschiebung
	Kapellenweg Ost					Eingänge			
L4-17	Lärchenweg	AF	Typ B	6,00 m	0,00 m	Bewuchs	Bei einem Umbau verschmälert sich die Straße im Bereich	427,429	möglich
	Lärchenweg						der Haltestelle auf 4,50 m.		
L4-19	Stürzkreutstraße	AF	Extra	5,40 m	5,80 m	Bewuchs	Für den Umbau müssen öffentliche Parkplätze entfallen.	421-423	möglich
	Stürzkreutstraße/Höhenweg								
L4-21	Buchhofsteig	AF	Typ B	7,30 m	0,00 m	Hecke		430-432	möglich
	Buchhofsteig								
<b>Summe Linie 4 Priorität 3: 6 Haltestelle</b>									
<b>Buslinie 5</b>									
L5-15	Strandbadsraße	AF	Typ B			Das Wartehäuschen ist	Zugang zum Strandbad, Erschwernis durch die runde	1476-1480	erschwert durch die Lage an einer
	Mettnau-Strandbad	RF	W			ein Informationsunterstand	Form der Straßenfläche die notwendige Bausaufstelllänge		Wendeplatte. Verschieben in die
						des NABU.	zu erhalten.		Strandbadstraße.
<b>Summe Linie 5 Priorität 3: 1 Haltestelle</b>									

Nr.	Straße	AF	Haltestellen	Fahrbahn-	Gehweg-	Gestaltung der	Besonderheiten	Bild – Nr.	Machbarkeit
	Bezeichnung der Bushaltestelle	RF	Typ	breite	breite	Hinterkante der	Wartefläche		
	<b>Buslinie 6</b>								
L6-8	Kreisstraße 6167	AF	Typ D	8,30 m	1,20 m	Fußweg und Ackerfläche	1,50 m breiter Grünstreifen trennt den Wartestreifen vom	535-537	gut
	Stürzkreutstraße						Fußweg (3,50 m)		Busbucht entsprechend umbauen
L6-9	Kreisstraße 6167	RF	Typ D	8,30 m	2,55 m	Bewuchs	Wartehäuschen ragt in den Fuß- und Radweg hinein.	532-534	Busbucht entsprechend umbauen
	Stürzkreutstraße		W						Steilstück im Fußweg beachten.
L6-18	Güttingen, Badener Straße	RF	Typ A	6,50 m	1,50 m	Dorfplatz mit Brunnen		514-516	gut
	Dorfplatz								Dorfplatz muss angepasst werden.
L6-20	Güttingen Bordwaldstraße	RF	Typ B	6,50 m	1,50 m	Mauer	Nach Umbau wird die Straße ca. 20 cm schmaler.	523-525	gut
	Bordwaldstraße								
L6-21	L220	AF	Typ D	6,80 m	2,70 m	Rasenflächen		315-317	gut
	Kunststofffabrik								Busbucht verlängern, da Haltestelle hinter einer Kurve an einer Landstraße liegt.
L6-22	L220	RF	Typ D	6,80 m	1,90 m	Rasenfläche		312-314	möglich, aber Busbucht sollte erhalten werden.
	Kunststofffabrik								
L6-25	Güttingen, Badner Straße	AF	Typ B	7,50 m	1,60 m	Wiese			gut
	Kreisel								
							<b>Summe Linie 6 Priorität 3: 7 Haltestelle</b>		
	<b>Linie 7</b>								
L7-1	Friedrich-Werber-Straße	AF	Typ B	7,00 m	4,50 m	Zufahrt Parkplätze	Parkplätze Hotel	203-205	möglich
	Zur Schmiede								
L7-7	Franz-Anton-Messmer-Straße	AF	Typ A	6,90 m	1,50 m	Hecke privat		221-223	möglich, bei einer Verschmälerung der Straße
	Franz-Anton-Messmer-Straße								
L7-8	Franz-Anton-Messmer-Straße	RF	Typ B	6,90 m	1,50 m	Zaun		224-226	möglich, bei einer Verschmälerung der Straße
	Franz-Anton-Messmer-Straße								
L7-12	Bodenseestraße	RF	Typ A	8,20 m	1,50 m	Baustelle	Möglicherweise später private Parkplätze	236-238	Momentan gut
	Wiesengrund								
L7-16	Böhringen, Singener Straße	AF	Typ C	6,50 m	4,10 m	Rasenfläche	Radweg verläuft vor dem Gehweg.	248-250	möglich, Busbucht rückbauen.
	Kirche		W						
L7-26	Fritz-von-Engelberg-Straße	RF	Typ B	6,00 m	1,90 m	Rasenfläche + TB	Schule liegt gegenüber. Für die Schule ist ein Ausstieg bei L7-13 möglich.	279-281	schwer Verschiebung nach Norden, nach dem Rückbau der Straßenverengung gut.
	Schule								
							<b>Summe Linie 7 Priorität 3: 6 Haltestelle</b>		



Nr.	Straße	AF	Haltestellen	Fahrbahn-	Gehweg-	Gestaltung der	Besonderheiten	Bild – Nr.	Machbarkeit
	Bezeichnung der Bushaltestelle	RF	Typ	breite	breite	Hinterkante der	Wartefläche		
<b>Buslinie 1</b>									
L1-15	Kasernenstraße /RIZ	RF	Typ B	5,95 m	2,30 m	Tiefbord + private Parkplätze	Haltestelle auch für die SBG	1537-1539	schwer
L1-24	Schlesierstraße	RF	Typ B	6,40 m		Gehweg in Pflaster 2,00 m	Haltestelle liegt in einem Grünstreifen. An der Vorderkante führt a	1580-1582	schwer, aufgrund von Parkplätzen und Zufahrten.
	Schlesierstraße						selbem Niveau der Radweg (2,50 m) vorbei. Haltestelle gegenüber siehe Linie 2.		
L1-29	Bleichwiesenstraße	RF	Typ B	7,40 m	2,60 m	Gebäude und Zaun	Haltestelle gegenüber außer Betrieb.	1624-1626	schwer, möglicherweise verschieben
	Bleichwiesenstraße					mit Eingang			
<b>Summe Linie 1 Priorität 4: 3 Haltestellen</b>									
<b>Buslinie 2</b>									
L2-7	Bismarckstraße	AF	Typ B	7,30 m	2,00 m	Zufahrt, Zaun	auch Haltestelle für den Teggingerschule Laufbus	1630-1632	schwer wg. der Zufahrten und Eingänge
	Bismarckstraße								
L2-21	Kasernenstraße	RF	Typ A	6,05 m	2,20 m	Fußweg, Rasenfläche	Zufahrt TG Hs. 58 in der Nähe, vor neuen	1552-1554	schwer
	Kasernenstraße/Hörstraße						Privatparkplätzen, Haltestelle auch für SBB		
L2-26	Hörstraße	RF	Typ B	6,00 m	2,35 m	Privatparkplätze	Ein Verschiebung ist auf Grund der Parkplätze und	1513-1515	schwer
	Hegastr./Hörstraße						Zufahrten nicht möglich. Trotz Listenplatz hier kein		
							Umbau möglich.		
<b>Summe Linie 2 Priorität 4: 3 Haltestellen</b>									
<b>Buslinie 3</b>									
<b>Linie 3 außer Betrieb.</b>									
<b>Buslinie 4</b>									
L4-12	B34	AF	Typ D	10,60	1,60 m	Schallschutzmauer	Zugang über eine Treppe und eine sehr steile	553-554	
	B34 Ost		W				Rampe.		
L4-12	B34	RF	Typ D	10,60 m	1,60 m	Gebüsch			
	B34 West		W						
L4-14	Karl-Bücheler-Straße	AF	Typ B	5,95	2,30	Private Parkplätze		439-441	schwer
									Private Parkplätze müssten entfallen.
<b>Summe Linie 4 Priorität 4: 3 Haltestellen</b>									
<b>Buslinie 5</b>									
L5-6	Hausherrnstraße	AF	Typ B	5,45 m	2,10 m	Rasenfläche	anschließende Gehwege und Straßen haben	1446-1448	gut
	Mettnauschule						ein starkes Längsgefälle, keine Übergänge		Bushaltestelle bereits etwas höheren Einstieg, aber keine taktile erfassbaren Bodenindikatoren.
L5-7	Hermann-Sernatinger-Str.	AF	Typ B	5,90 m	2,00 m	Tiefbordstein + private	anschließende Gehwege und Straßen haben	1449-1451	gut
	Hermann-Sernatinger-Str.					Rasenfläche	ein starkes Längsgefälle, keine Übergänge		Bushaltestelle bereits etwas höheren Einstieg, aber keine taktile erfassbaren Bodenindikatoren.
L5-8	Hermann-Sernatinger-Str.	RF	Typ A	5,90 m	1,90 m	Tiefbordstein + private	anschließende Gehwege und Straßen haben	1452-1454	gut
	Hermann-Sernatinger-Str.					Rasenfläche	ein starkes Längsgefälle, keine Übergänge		Bushaltestelle bereits etwas höheren Einstieg, aber keine taktile erfassbaren Bodenindikatoren.
<b>Summe Linie 5 Priorität 4: 3 Haltestelle</b>									

Nr.	Straße	AF	Haltestellen	Fahrbahn-	Gehweg-	Gestaltung der	Besonderheiten	Bild – Nr.	Machbarkeit
	Bezeichnung der Bushaltestelle	RF	Typ	breite	breite	Hinterkante der	Wartefläche		
<b>Buslinie 6</b>									
L6-17	Güttingen, Badener Straße	AF	Typ E	6,50 m	1,40 m	Zaun	Gehweg verläuft vor der Wartefläche. Im Bereich von	517-519	schwer
	Dorfplatz		W				Einfahrten.		
L6-19	Güttingen, Bordwaldstraße	AF	ohne	6,50 m	0,00 m	Acker	Keine Aufstellfläche für die Busfahrgäste, keine Möglichkeit	520-522	schwer
	Bordwaldstraße						zur gefahrlosen Überquerung der Bordwaldstraße, keine		
							Absenkung der Gehwegefassungen auf der gegen-		
							überliegenden Straßenseite.		
<b>Summe Linie 6 Priorität 4: 2 Haltestelle</b>									
<b>Buslinie 7</b>									
L7-4	Friedrich-Werber-Straße	RF	Extra	7,00 m		Öffentliche Parkplätze	Wartefläche im Bereich der Parkplätze	212-214	möglich
	Herzenstraße						Schmale Busbucht		
L7-15	Bodenseestraße	AF	Typ A	6,40 m	3,80 m	Hecke und Privatparkplätze	Alte Straßenbäume stehen im Bereich der Bushaltestelle.	245-247	schwer wg. der Parkplätze
	Rommelstraße						Radweg verläuft vor dem Gehweg.		
L7-21	Rickelshauer Straße	RF	Typ B	5,65 m	Bis 2,90 m	Privatparkplätze	Nahe Lage zur ev. Kirche	263-265	schwer wg. der Parkplätze
	Paul Gerhard Straße								
L7-22	St. Nikolaus Straße	RF	Typ B	6,00 m	1,80 m	Zufahrten		266-268	schwer wg. der Zufahrten
	Bei der Bachbruck								eine Verschiebung nicht möglich
<b>Summe Linie 7 Priorität 4: 4 Haltestelle</b>									
<b>Buslinie 8</b>									
L8-3	Markelfingen, Radolfzeller Straße	AF	Typ D	10,10 m	1,60 m	Privatparkplätze	Haltestelle auch für SBB	300-302	schwer
	Radolfzeller Straße								
L8-5	Markelfingen, Oberdorfstraße	AF	Typ B	6,00 m	1,80 m	Privatparkplätze		291-293	schwer
	Oberdorfstraße								
L8-6	Markelfingen, Oberdorfstraße	RF	Typ B	6,00 m	1,80 m	Einfahrt + Privatparkplätze		294-296	schwer
	Oberdorfstraße								
L8-7	Markelfingen, Markolfstraße	RF	Typ B		0,00 m		Fahrbahn wird als Wartefläche genutzt.	288-290	schwer
	Markolfstraße								
<b>Summe Linie 8 Priorität 4: 4 Haltestelle</b>									
<b>Summe der Bushaltestellen mit Priorität 4 = 22 Stück</b>									

# Stadtbuslinienplan

Priorität 1 = 35 Stück







