



Sachbearbeitung	VGV/MO - Mobilität		
Datum	17.01.2023		
Geschäftszeichen	VGV/MO-Fi	11	
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 28.03.2023	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 044/23

---

**Betreff:** Umbau Straßenbahnhaltestelle Magirusstraße und Radverkehrsführung  
- Baubeschluss -

**Anlagen:**      Übersichtslageplan Verkehrsanlagen      **digital**      Anlage 1  
                  Lageplan Kreuzung Magirusstraße           **digital**      Anlage 2

**Antrag:**

1. Dem Umbau der Straßenbahnhaltestelle Magirusstraße am Knotenpunkt Söflinger Straße/Magirusstraße zur Verbesserung der Haltestellensituation und der Fahrradführung gemäß angehängter Planung wird zugestimmt.
2. Das dargestellte bauzeitliche Umleitungskonzept wird zur Kenntnis genommen.
3. Die Finanzierung der Maßnahmen an der Gleistrasse und der Haltestelle in Höhe von 2.600.000 € erfolgt vollständig durch die SWU.
4. Die Kosten für die Deckschichterneuerung außerhalb der Haltestellen und Gleisanlagen in Höhe von 150.000 € (Straßenunterhalt) sowie die Erneuerung der Markierungen und des Steuerungsgerätes der Lichtsignalanlage (Unterhalt Verkehrstechnik) in Höhe von 40.000 € trägt die Stadt Ulm.

Die Finanzierung hierfür erfolgt über den Ergebnishaushalt. Im Haushalt 2023 stehen 4.240.000 € im Straßenunterhalt (Kostenstelle 750610/ Sachkonto 42120010) und 1.000.000 € im Unterhalt Verkehrstechnik (Kostenstelle 750513/ Sachkonto 42120010) zur Verfügung.

Jung

---

Zur Mitzeichnung an:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des
BM 1, BM 3, C 3, OB, RPA, ZSD/HF	Gemeinderats:
_____	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

**Sachdarstellung:**

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

---

Finanzielle Auswirkungen:	ja
Auswirkungen auf den Stellenplan:	nein

---

MITTELBEDARF			
INVESTITIONEN / FINANZPLANUNG (Mehrjahresbetrachtung)		ERGEBNISHAUSHALT [einmalig / laufend]	
PRC: Projekt / Investitionsauftrag:		PRC: 5410-750	
Einzahlungen	€	Ordentliche Erträge	
		<i>davon Auflösung Sonderposten</i>	
Auszahlungen	0 €	Ordentlicher Aufwand	190.000 €
		<i>davon Abschreibungen</i>	
		Kalkulatorische Zinsen (netto)	
Saldo aus Investitionstätigkeit	0 €	Nettoressourcenbedarf	190.000 €
MITTELBEREITSTELLUNG			
<u>1. Finanzhaushalt 2023</u>		<b>2023</b>	
Auszahlungen (Bedarf):	0 €	innerhalb Fach-/Bereichsbudget bei PRC 5410-750, Schwerpunktthema Instandsetzung und Unterhalt Infrastruktur	190.000 €
Verfügbar:	€		
Ggf. Mehrbedarf	€	fremdes Fach-/Bereichsbudget bei PRC	
Deckung Mehrbedarf bei PRC			
PS-Projekt 7	€	Mittelbedarf aus <b>Allg. Finanzmitteln</b>	
bzw. Investitionsauftrag 7	€		
<u>2. Finanzplanung 2024 ff</u>			
Auszahlungen (Bedarf):	0 €		
i.R. Finanzplanung veranschlagte Auszahlungen	€		
Mehrbedarf Auszahlungen über Finanzplanung hinaus	€		

## **1. Beschlusslage**

### 1.1. Beschlüsse

- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 13.12.2022, GD 439/22, Jahresbericht FahrRad

### 1.2. Anträge

Unerledigte Anträge des Gemeinderats zu diesem Thema liegen nicht vor.

## **2. Kurzdarstellung**

### 2.1. Ausgangssituation und Zielsetzung

Mit der Aufnahme des Straßenbahnverkehrs in Ulm im Jahre 1897 wurde auch der erste Abschnitt der heutigen Linie 1 in Betrieb genommen. Seitdem hat sich die Straßenbahn erheblich weiterentwickelt. Die Straßenbahnlinie 1 ist zu einer der Hauptachsen im Ulmer ÖV-Netz geworden und befördert rund ein Viertel der gesamten Fahrgäste der SWU Verkehr. Ab Dezember 2023 ist, wenn fahrzeittechnisch möglich, die Einführung eines 6/7/7-Minuten-Taktes in den Hauptverkehrszeiten vorgesehen.

Die Infrastruktur der Linie 1 ist im Bereich der Stammstrecke (Söflingen bis Donaustadion) auf weiten Teilen am Ende ihrer technischen Lebensdauer angekommen bzw. muss dringend instandgesetzt werden, damit der heutige Zustand erhalten werden kann bzw. betriebliche Einschränkungen bei der Infrastruktur (wieder) zurückgenommen werden können sowie heutige Regelwerke und Gesetze erfüllt werden.

Hinzu kommt, dass das Land Baden-Württemberg die Fahrgastzahlen bis 2030 (Bezugsjahr 2010) verdoppeln möchte. Die SWU Verkehr und die Abteilung Mobilität gehen davon aus, dass durch örtliche Push- und Pull-Maßnahmen (z.B. erfolgte Erhöhung von Parkgebühren, Deutschland-Ticket, Ausbau des ÖPNV- und SPNV, Bahnprojekt Stuttgart-Ulm, gemeinsamer Stadtverkehr Ulm/Neu-Ulm) die Fahrgastzahlen und damit auch die benötigten Kapazitäten steigen werden. Für das Straßenbahnnetz heißt dies, dass Erweiterungen insbesondere in Anbetracht des überarbeiteten Verfahrens der Standardisierten Bewertung untersucht, Bahnsteige verlängert und an den Knoten zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden müssen.

Aus diesem Grund hat die SWU Verkehr ein Konzept zur Grunderneuerung und für den Umbau der Straßenbahnlinie 1 erarbeitet. Für den Fördertatbestand "Grunderneuerung" wurde ein Antrag nach Bundes-GVFG gestellt, die Umsetzung erfolgt seit 2022 bis voraussichtlich 2026. Im Rahmen des Konzeptes befasst sich diese Vorlage mit dem Streckenast Söflingen, insbesondere dem Umbau im Bereich der Kreuzung bzw. Haltestelle Magirusstraße (Linien 1, 11 und N1).

### 2.2. Planungsumgriff

Die vorliegende Planung betrifft den Umbau im Bereich der Kreuzung bzw. Haltestelle Magirusstraße (s. Anlage 1).

## **3. Bestandssituation**

### 3.1. Aktuelle Defizite der heutigen Verkehrsanlagen

### 3.1.1. Gleisanlage zwischen Theodor-Heuss-Platz und Königstraße

Die Gleisanlage zwischen Theodor-Heuss-Platz und Königstraße wurde im Wesentlichen in den 1990er Jahren hergestellt und befindet sich je nach Abschnitt in einem befriedigenden bis mangelhaften Zustand. Problematisch ist insbesondere der Belag der Gleistrasse, der für die heutigen Lasten des Busverkehrs nicht geeignet ist und zu Schäden im gesamten Gleisoberbau führt. Darüber hinaus ist zum Teil keine ausreichende Schienenlagerung auf der Betontragplatte mehr gegeben, so dass zunehmend Gleislagefehler auftreten.

Daher wurde die Streckengeschwindigkeit abschnittsweise bereits reduziert und muss bei weiterer anzunehmender Zustandsverschlechterung zusätzlich eingeschränkt werden. Der Streckenabschnitt ist somit zeitnah zu erneuern, in diesem Zuge sind Optimierungen an Gleisachse und Bahnsteigen möglich.

### 3.1.2. Straßenbahnhaltestelle Magirusstraße

Im Bereich der Kreuzung Magirusstraße liegt die gleichnamige Straßenbahnhaltestelle. Diese hat erhebliche Mängel; neben einer defekten Stromversorgung (Beleuchtung) gehören dazu unzureichende Aufstellflächen- und Mindestdurchgangsbreiten sowie kein nutzbares Blindenleitsystem. Darüber hinaus ist die Haltestelle für das heutige Fahrgastaufkommen nicht mehr ausreichend dimensioniert.

Die SWU-Verkehr plant den Ersatz der zehn Straßenbahnen der Baureihe "Combino" (voraussichtlich ab 2033) mit einer Länge von 42,5 m zu beschaffen und führt aktuell mit Siemens eine Machbarkeitsstudie für die Verlängerung der 18 Straßenbahnen der Baureihe Avenio auf 42,5 m durch. Bereits seit 2009 wird dafür das Ulmer Straßenbahnnetz weitestgehend auf die avisierte Wagenlänge ausgebaut (Verlängerung Linie 1 und Neubau Linie 2). Die aktuelle Bahnsteiglänge der Haltestelle Magirusstraße ist für die längeren 42,5 m-Züge nicht ausreichend.

Die Lichtsignalanlagen auf dem Streckenabschnitt Söflingen bieten noch Potenzial für eine Verbesserung der ÖV-Beeinflussung.

Die EBU hat Bedarf im Bereich der Gleistrasse auf Höhe Moltkestraße einen Kanal zu sanieren sowie von der Kreuzung Magirusstraße in Richtung nördlicher Magirusstraße einen 25 m langen Kanal neu herzustellen. Dieser Kanal schließt in einen Schacht in der Kreuzung und Gleistrasse (zwischen den Richtungsgleisen) an. Der zugehörige Schacht muss ertüchtigt oder neu gebaut werden.

### 3.1.3. Fuß- und Radverkehr

Für den Radverkehr besteht im Bereich der Kreuzung Söflinger Straße aus der Magirusstraße kommend beidseitig kein Angebot.

Hier befindet sich durchgehend auf der Westseite ein gemeinsam geführter zwei Richtungsradweg beginnend "Am Sudhaus" bis über die Kreuzungen Söflinger Straße und Einsteinstraße bis hin zur Blaubeurer Straße. Das Konfliktpotential an den Ein- und Ausfahrten vor allem an den Einzelhandelsgrundstücken ist hier aufgrund eingeschränkter Sichtbeziehungen (Zaun- und Toranlagen am Getränkemarkt) sehr hoch.

An den Knotenpunkten/Kreuzungen werden Radfahrer\*innen gemeinsam mit Fußgänger\*innen über die Furten geführt. Die Aufstellflächen an den Furten zur Söflinger Straße sind zu schmal dimensioniert. Diese Form der benutzungspflichtigen Führung im Seitenraum im Gegenverkehr ist inzwischen veraltet, entspricht nicht mehr der StVO und auch und vor allem nicht den Bedürfnissen des Radverkehrs hinsichtlich des Anspruchs an sicheren, zeitverlustarmen und verkehrssicheren Wegen.

Ziel ist es, diese Verbindung vom Kuhberg in die Blaubeurer Straße weiter auszubauen und für den Fuß- und Radverkehr attraktiver zu gestalten. Dazu gehören:

- eine durchgehende Wegeführung
- die getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr
- sowie ausreichende Breiten gemäß den aktuellen Regeln der Technik.

#### **4. Erläuterung des Vorhabens**

##### 4.1. Gleistrasse

- Erneuerung von rund 1.000 m Gleis zwischen Königstraße und Theodor-Heuss-Platz
- Geringfügige Verbesserung der Gleisachse
- Erneuerung von drei Weichen
- Einbau einer geschliffenen Asphaltdeckschicht (analog Gleiserneuerung Olgastraße 2022), um trotz Busverkehren eine hohe Lebensdauer der Oberflächen und dauerhafte Lagesicherheit der Gleisanlagen sicherzustellen

##### 4.2. Straßenbahnhaltestelle Magirusstraße

- Neubau der Haltestelle inklusive technischer Ausrüstung und Ausstattung
- Erhöhung der Bahnsteige auf voraussichtlich 24 cm (heute 20 cm)
- Verbreiterung der Bahnsteige um min. 0,5 m (Details siehe Anlage 2)
- Verlängerung der Haltestelle auf 42 m Nutzlänge

##### 4.3. Fuß- und Radverkehr

Folgende Maßnahme zur Verbesserung der Rad- und Fußverkehrsführung sind vorgesehen:

- Aufhebung der Benutzungspflicht auf der Gesamtstrecke zwischen Sedanstraße und vorerst Einsteinstraße und Schaffung einer richtungsgebundenen Radverkehrsführung.
- Im Zuge der Maßnahmen der SWU und EBU wird der Knotenpunkt Söflinger Straße/Magirusstraße für die Zukunft gerüstet und die Signalisierung für das bereits vorhandene und zukünftige Radverkehrsaufkommen angepasst.
- Eine qualitativ hochwertige Radverkehrsanlage beinhaltet ein beidseitiges Angebot mit einer gesicherten Führung über die Knotenpunkte. Hier werden jeweils aus der Magirusstraße kommend aufgeweitete Radverkehrsaufstellstreifen (ARAS) markiert, um die Radfahrenden im Sichtbereich und mit Vorrang vor den Kfz die Fahrt über die Kreuzung zu ermöglichen.

##### 4.4. Weitere Maßnahmen

- Erneuerung der Asphaltdeckschicht im Knotenbereich und entlang der Haltestellen
- Neubau von 25 m Kanal zwischen Gleistrasse und nördlicher Magirusstraße, Neubau bzw. Ertüchtigung eines Schachtes in der Kreuzung Magirusstraße
- Kanalsanierung auf ca. 100 m in der Gleistrasse ab Höhe Moltkestraße
- Anpassung der Markierung im Bereich der Kreuzung Magirusstraße, um ein Angebot für Radfahrende aus / in die Magirusstraße zu schaffen
- Verbesserung der ÖPNV-Beeinflussung entlang der Söflinger Straße durch den Neubau der Lichtsignalanlage Magirusstraße

## 5. Realisierung

Die Baustelle lässt sich aufgrund des Umfangs und des engen Straßenquerschnittes nur als Vollsperrung in einem zeitlich verträglichen Rahmen und mit guter Qualität abwickeln. Insbesondere die umfangreichen Maßnahmen im Bereich des Knotens Magirusstraße machen es unmöglich, dass eine kontinuierliche Aus-/Zufahrt zur Söflinger Straße angeboten werden kann. Auch die Querung des Knotens von der nördlichen in die südliche Magirusstraße und andersrum ist für den IV nicht möglich. Für Anwohner und Rettungsdienste bleibt jederzeit eine Zufahrt aus mindestens einer Richtung sichergestellt.

### 5.1. Bauzeitliche Verkehrsführung

#### 5.1.1. Individualverkehr

In einem makroskopischen Verkehrsgutachten (s. Anlage 3) wurden die Auswirkungen der Vollsperrung geprüft, um notwendige Handlungen festzulegen. Fazit der Gutachterin war, dass die Straßenzüge grundsätzlich die Leistungsfähigkeit besitzen, den Mehrverkehr aufnehmen zu können.

Entlang der Einsteinstraße erhalten die Signalanlagen an den Kreuzungen Theodor-Heuss-Platz und Magirusstraße Baustellen-Signalprogramme. An der Fußgängersignalanlage am E-Center sowie an der Kreuzung Jägerstraße besteht aus heutiger Sicht kein Bedarf für Optimierungen, es wird lediglich eine ÖPNV-Beeinflussung eingespielt.

Um die Kapellengasse zu entlasten, wird die SWU Verkehr vor Maßnahmenbeginn umfangreich über Umleitungen informieren. Dadurch soll erreicht werden, dass nicht notwendige Fahrten durch den Söflinger Ortskern erst gar nicht stattfinden.

Die Sedanstraße wird zwischen Moltkestraße und Königstraße zur Einbahnstraße stadteinwärts. Die Verkehrsführung in den entsprechenden Seitenstraßen wird darauf abgestimmt. Durch die Einbahnstraßenregelung ist nach aktuellem Stand kein Entfall der Parkplätze in der Sedanstraße erforderlich. Auch hier wird umfangreich informiert, um möglichst viel Verkehr auf den Egginger Weg zu verlagern.

#### 5.1.2. Fuß- und Radverkehr

Zu Fuß Gehende sind nicht wesentlich betroffen. Einschränkungen im Bereich der Gehwege sind punktuell im Kreuzungsbereich (z.B. für neue LSA-Masten) vorgesehen. Für den Gleisbau werden zeitweise einzelne Überwege über die Kreuzung Magirusstraße verlegt bzw. gesperrt, jedoch ist ohne große Umwege jederzeit eine Verbindung sichergestellt.

Der Radverkehr in der Söflinger Straße muss aus Sicherheitsgründen analog dem IV unterbunden werden. Eine bauzeitliche Umleitung wird eingerichtet und zuvor mit der Verkehrsbehörde abgestimmt.

#### 5.1.3. ÖPNV

Die Umleitung des ÖV erfolgt im Wesentlichen über Einstein- und Sedanstraße, das Betriebskonzept ist nachfolgenden im Detail beschrieben. Im ÖV sind zwei Betriebskonzepte vorgesehen. Eine grafische Darstellung erfolgt am Ende des Abschnittes.

Betriebskonzept 1:

- Die Linie 1 verkehrt aufgrund überschneidender Baustellen am Hohen Steg (Pfungsten) bzw. dem Stauferring (Sommerferien) komplett im SEV.
- Der Takt bleibt unverändert, aber mit z.T. geänderten Fahrplänen.

- Aus der Innenstadt kommend fahren die SEV-Busse über die Einsteinstraße und Kapellengasse zur Endhaltestelle Söflingen.
- Ab Söflingen in Richtung Innenstadt wird der SEV zwischen Königstraße und Moltkestraße über die Sedanstraße umgeleitet.
- Die Haltestelle Magirusstraße entfällt vollständig, die Haltestellen Königstraße und Sonnenstraße werden nur stadteinwärts bedient. Ersatzhaltestellen sind stadtauswärts Einsteinstraße/Magirusstraße und Ottiliengasse, stadteinwärts wird die Ersatzhaltestelle Sedanstraße bedient.
- Die Linien N1 und 11 verkehren über Einsteinstraße, Herrlinger Straße und Kurt-Schuhmacher-Ring.

#### Betriebskonzept 2:

- Die Linie 1 verkehrt zwischen Böfingen und Theodor-Heuss-Platz nach Fahrplan als Straßenbahn. Zwischen Theodor-Heuss-Platz und Söflingen verkehrt SEV.
- Der Takt bleibt unverändert, mit geänderten Fahrplänen auf dem SEV-Abschnitt.
- Vom Theodor-Heuss-Platz kommend fahren die SEV-Busse über die Einsteinstraße und Kapellengasse zur Endhaltestelle Söflingen.
- Ab Söflingen in Richtung Theodor-Heuss-Platz wird der SEV zwischen Königstraße und Moltkestraße über die Sedanstraße umgeleitet.
- Umsteigezeit am Theodor-Heuss-Platz liegt in beide Richtungen bei voraussichtlich zwei Minuten am selben Bahnsteig.
- Die Haltestelle Magirusstraße entfällt vollständig, die Haltestellen Königstraße und Sonnenstraße werden nur stadteinwärts bedient. Ersatzhaltestellen sind stadtauswärts Einsteinstraße/Magirusstraße und Ottiliengasse, stadteinwärts wird die Ersatzhaltestelle Sedanstraße bedient.
- Die Linien N1 und 11 verkehren über Einsteinstraße, Herrlinger Straße und Kurt-Schuhmacher-Ring.

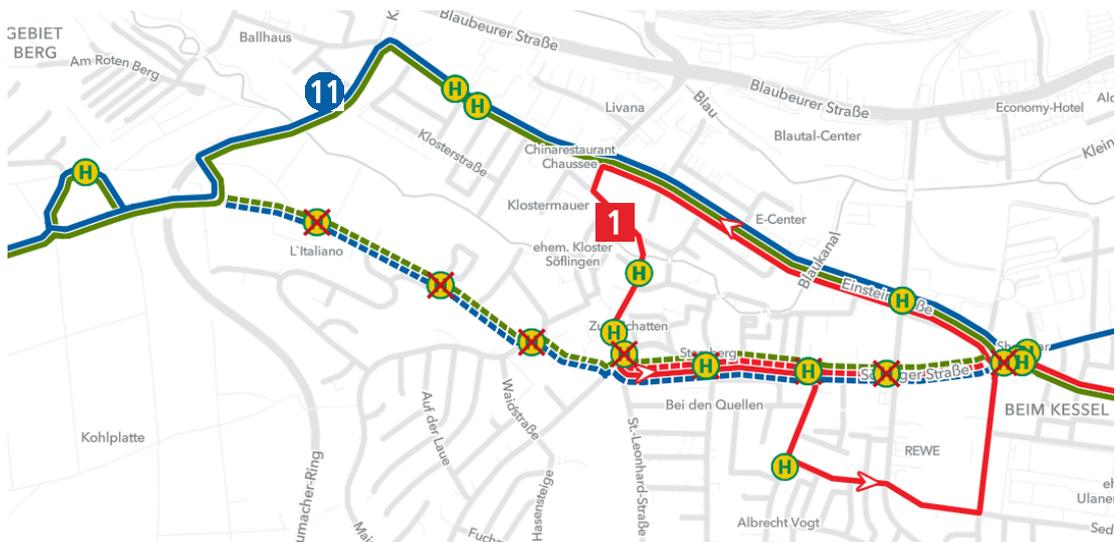


Abb. 1: Bauzeitliche Verkehrsführung

5.2. Zeitplan

Datum	Phase	Maßnahmen
27.05.23	Baubeginn und Beginn Pfingstferien	<ul style="list-style-type: none"><li>• IV / Rad: Vollsperrung zwischen Moltkestraße und Königstraße inkl. gesamter Kreuzung Magirusstraße</li><li>• ÖV: Betriebskonzept 1</li></ul>
12.06.23	Schulbeginn nach Pfingstferien	<ul style="list-style-type: none"><li>• IV / Rad: Vollsperrung zwischen Moltkestraße und Königstraße inkl. gesamter Kreuzung Magirusstraße</li><li>• ÖV: Betriebskonzept 2</li></ul>
22.07.23	Beginn Schwörwochenende	<ul style="list-style-type: none"><li>• IV / Rad: Vollsperrung zwischen Moltkestraße und Königstraße inkl. gesamter Kreuzung Magirusstraße</li><li>• ÖV: Regelbetrieb mit Straßenbahnen</li></ul>
25.07.23	Tag nach Schwörmontag	<ul style="list-style-type: none"><li>• IV / Rad: Vollsperrung zwischen Moltkestraße und Königstraße inkl. gesamter Kreuzung Magirusstraße</li><li>• ÖV: Betriebskonzept 2</li></ul>
27.07.23	Beginn Sommerferien	<ul style="list-style-type: none"><li>• IV / Rad: Vollsperrung zwischen Moltkestraße und Königstraße inkl. gesamter Kreuzung Magirusstraße</li><li>• ÖV: Betriebskonzept 1</li></ul>
02.09.23	Abschluss Baustelle und Freigabe aller Verkehrsanlagen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Restarbeiten</li></ul>

Eine vorzeitige Freigabe der Kreuzung Magirusstraße und/oder dem Abschnitt Magirusstraße - Königstraße wird, wenn möglich erfolgen, kann aber aufgrund vieler Unabwägbarkeiten vor Baubeginn noch nicht verbindlich zugesagt werden.

5.3. Öffentlichkeitsarbeit und weiteres Vorgehen

Ende April werden im Rahmen einer Informationsveranstaltung die Bauphasen und das Umleitungskonzept im Detail öffentlich erläutert.

Zudem hat die SWU Verkehr eine Internetseite zur Grunderneuerung und dem Umbau der Linie 1 eingerichtet. Hier findet sich eine kurze Auflistung aller vorgesehenen Maßnahmen. Auf der Internetseite werden die wichtigsten Termine und Pläne zu aktuellen Baufeldern und Umleitungen bereitgestellt werden. Die SWU Verkehr hat zudem unter der Mailadresse [gleisbaustellen@swu.de](mailto:gleisbaustellen@swu.de) einen Mailverteiler eingerichtet, der sich um die Anliegen der Bürger in Zusammenhang mit Baumaßnahmen kümmert.

Vor Baubeginn werden betroffene Anwohner\*innen mit Flyern informiert. Die Abweichungen beim ÖPNV werden wie üblich bekannt gegeben (Presse, Aushang vor Ort, DFI, App...).

Stadtverwaltung und SWU Verkehr empfehlen, das oben genannte weitere Vorgehen und im Zuge der Baumaßnahme die Haltestelle/Kreuzung gemäß den Anlagen dieser Gemeinderatsvorlage umzubauen.

## **6. Kosten und Finanzierung**

### **6.1. Kosten**

Die Maßnahmen an der Gleistrasse und der Haltestelle werden vollständig durch die SWU Verkehr finanziert. Diese hat einen GVFG-Antrag gestellt, wofür die Unbedenklichkeitsbescheinigung vorliegt.

Die Stadt Ulm trägt die Kosten für die Deckschichterneuerung außerhalb der Haltestellen und Gleisanlagen sowie Markierungen.

Die EBU übernimmt die Kosten für Kanalbauarbeiten.

Die reinen Baukosten für den SWU-Teil sind mit 1,75 Mio. Euro (brutto) kalkuliert. Die Gesamtkosten für den SWU-Teil sind mit 2,6 Mio. Euro (brutto) geschätzt. Von der Stadt sind Kosten i.H.v. rd. 150.000 € (brutto) für die Decklagenerneuerung (über den Straßenunterhalt) sowie rd. 40.000 € (brutto) für das Steuergerät und Markierungen zu tragen.

### **6.2. Finanzierung**

Die Kosten für die Deckschichterneuerung außerhalb der Haltestellen und Gleisanlagen in Höhe von 150.000 € (Straßenunterhalt) sowie die Erneuerung der Markierungen und des Steuergerätes der Lichtsignalanlage (Unterhalt Verkehrstechnik) in Höhe von 40.000 € trägt die Stadt Ulm.

Die Finanzierung hierfür erfolgt über den Ergebnishaushalt. Im Haushalt 2023 stehen 4.240.000 € im Straßenunterhalt (Kostenstelle 750610/ Sachkonto 42120010) und 1.000.000 € im Unterhalt Verkehrstechnik (Kostenstelle 750513/ Sachkonto 42120010) zur Verfügung.