



|                  |  |                       |           |
|------------------|--|-----------------------|-----------|
| Sachbearbeitung  | VG/VP - Verkehrsplanung                                |                       |           |
| Datum            | 16.05.2023   |                       |           |
| Geschäftszeichen | VG/VP1- Str  | *83                   |           |
| Vorberatung      | Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt | Sitzung am 27.06.2023 | TOP       |
| Beschlussorgan   | Gemeinderat  | Sitzung am 28.06.2023 | TOP       |
| Behandlung       | öffentlich   |                       | GD 199/23 |

**Betreff:** Umbau zentraler Omnibusbahnhof Ost (ZOB-Ost) in Ulm mit Neubau einer Fahrradabstellanlage als multimodaler Knotenpunkt  
- Zustimmung zur Entwurfsplanung und Baubeschluss -

|                 |                                   |                |          |
|-----------------|-----------------------------------|----------------|----------|
| <b>Anlagen:</b> | Kostenberechnung                  | <b>digital</b> | Anlage 1 |
|                 | Übersichtskarte (ohne Maßstab)    | <b>digital</b> | Anlage 2 |
|                 | Übersichtslageplan (ohne Maßstab) | <b>digital</b> | Anlage 3 |
|                 | Lagepläne (ohne Maßstab)          | <b>digital</b> | Anlage 4 |
|                 | Regelquerschnitte (ohne Maßstab)  | <b>digital</b> | Anlage 5 |
|                 | Detailpläne (ohne Maßstab)        | <b>digital</b> | Anlage 6 |

**Antrag:**

1. Die Entwurfsplanung für den Umbau des ZOB Ost und dem Neubau der Fahrradabstellanlage am südlichen Bahnhofplatz mit:
  - 1.1 den Entwurfsunterlagen aus 04/2023
  - 1.2 der Kostenberechnung vom 30.05.2023 mit Gesamtkosten in Höhe von 4.245.000 € sowie 255.000 € aktivierte Eigenleistungenwird genehmigt.
2. Die Verwaltung wird mit der weiteren Planung und Ausschreibung und baulichen Umsetzung der Maßnahme beauftragt.

---

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

3. Die Finanzierung erfolgt über Projekt 7.54100053 "Neubau zentraler Omnibusbahnhof". Bis einschließlich 2022 wurden 77.000 € verausgabt. Im Jahr 2023 stehen Ausgabemittel in Höhe von 1.500.000 € zzgl. 90.000 € aktivierte Eigenleistungen zur Verfügung. Der Auszahlungsbedarf in 2023 beläuft sich auf 1.000.000 €, 500.000 € an Restmittel werden in 2023 zunächst gesperrt. Die für die bauliche Umsetzung ab 2024 benötigten Finanzmittel betragen für das Jahr 2024 2.250.000 € und für das Jahr 2025: 918.000 €. Die nicht benötigten Restmittel aus 2023 in Höhe von 500.000 € sowie die 368.000 € Mehrausgaben werden, vorbehaltlich der Finanzierbarkeit aller zu erfüllenden städtischen Aufgaben, in den Folgejahren neu veranschlagt.
4. Zur Finanzierung der Maßnahme in den Folgejahren werden Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von insgesamt 2.500.000 € benötigt. Bei Projekt 7.54100053 "Neubau zentraler Omnibusbahnhof" stehen im Haushaltsjahr 2023 500.000 € an Verpflichtungsermächtigungen zur Verfügung. Es wird genehmigt, die zur Sicherstellung der Finanzierung darüber hinaus benötigten 2.000.000 € an Verpflichtungsermächtigungen aus Projekt 7.54100110 "Sanierung Schillerstraße" (450.000 €), Projekt 7.54100133 "Decklagenerneuerung Berliner Ring" (1.250.000 €) und Projekt 7.54600006 "Parkdeck Eberhardstraße" (300.000 €) zur Verfügung zu stellen.
5. Die jährlichen Folgekosten der Maßnahme in Höhe von 208.240 € und die statistischen Lebenszykluskosten in Höhe von 7.360.154 € werden zur Kenntnis genommen.

Jung

**Sachdarstellung:**

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

|                                   |             |
|-----------------------------------|-------------|
| Finanzielle Auswirkungen:         | <b>ja</b>   |
| Auswirkungen auf den Stellenplan: | <b>nein</b> |

| MITTELBEDARF   |             |   |           |
|--|-------------|---|-----------|
| INVESTITIONEN / FINANZPLANUNG<br>(Mehrjahresbetrachtung) |             | ERGEBNISHAUSHALT [einmalig / laufend]         |           |
| <b>PRC: 5410-750</b>                                     |             | <b>PRC: 5410-750</b>                          |           |
| <b>Projekt / Investitionsauftrag: 7.54100053</b>         |             |   |           |
| Einzahlungen   |             | Ordentliche Erträge                           |           |
|  |             | <i>davon Auflösung Sonderposten</i>           |           |
| Auszahlungen   | 4.245.000 € | Ordentlicher Aufwand                          | 158.740 € |
| Aktivierte Eigenleistungen                               | 255.000 €   | <i>davon Abschreibungen</i>                   | 136.240 € |
|  |             | Kalkulatorische Zinsen (netto)                | 49.500 €  |
| Saldo aus Investitionstätigkeit                          | 4.500.000 € | Nettoressourcenbedarf                         | 208.240 € |
|  |             |   |           |
| MITTELBEREITSTELLUNG                                     |             |   |           |
| <b>1. Finanzhaushalt 2023</b>                            |             | <b>2023 ff.</b>                               |           |
| Auszahlungen (Bedarf):                                   | 1.000.000 € | <b>innerhalb</b> Fach-/Bereichsbudget bei PRC | 22.500 €  |
| Verfügbar:   | 1.500.000 € |   |           |
| <b>Ggf. Mehrbedarf</b>                                   |             | <b>fremdes</b> Fach-/Bereichsbudget bei PRC   |           |
| Bis 2022 verausgabt:                                     | 77.000 €    |   |           |
| PS-Projekt 7   |             | Mittelbedarf aus <b>Allg. Finanzmitteln</b>   | 185.740 € |
| bzw. Investitionsauftrag 7                               |             |   |           |
|  |             |   |           |
| <b>2. Finanzplanung 2024 ff</b>                          |             |   |           |
| Auszahlungen (Bedarf):                                   | 3.168.000 € |   |           |
| i.R. Finanzplanung veranschlagte Auszahlungen            | 2.300.000 € |   |           |
| Mehrbedarf Auszahlungen über Finanzplanung hinaus        | 868.000 €   |   |           |
| Deckung erfolgt i.R. Fortschreibung Finanzplanung        |             |   |           |

## 1. Beschlüsse/Anträge des Gemeinderats

- Beschluss "Neubau zentraler Omnibusbahnhof" (GD 433/21) am 14.12.2021 im Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt.
- Beschluss " Citybahnhof Ulm: Ertüchtigung ZOB-Ost und Zusammenlegung mit Projekt Fahrradabstellanlagen - Projektbeschluss" (GD 113/22) am 12.04.2022 im Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt.

## 2. Zusammenfassung zum Vorhaben

Der am 12.04.2022 gefasste Projektbeschluss für die Ertüchtigung des ZOB-Ost und Neubau einer Fahrradabstellanlage südlich des Fußgängerstegs bildete die Grundlage für die weitere Entwurfsplanung der gesamten Anlage und wurde in vielen Bereichen optimiert und mit den künftigen ZOB-Nutzern und Aufgabenträgern abgestimmt. Der ZOB-Ost behält dabei das auf Basis der Rahmenplanung favorisierte Mittelsteigkonzept. Einfahrt und Ausfahrt bleiben unverändert zum heutigen Bestand. Die nördlich gelegene Radabstellanlage konnte hingegen nahezu unverändert übernommen werden und bietet künftig ca. 420 überdachte Fahrradabstellplätze, ca. 80 überdachte Fahrradstellplätze in abschließbaren Fahrradsammelgaragen und ca. zehn Lastenradstellplätze sowie verschiedene Flächen zum Abstellen von E-Tretrollern, E-Fahrrädern und E-Lastenrädern. Das bisher bereits vorgesehene WC für Fahrpersonal wurde um einen Aufenthaltsraum erweitert.

## 3. Lageplan und Querschnitt ZOB-Ost

### 3.1. Allgemeines

Die Planung des ZOB-Ost orientiert sich an dem favorisierten Mittelsteigkonzept aus GD 113/22, welches jedoch in vielen Bereich überarbeitet und optimiert wurde. Die signalisierte Zufahrt zum ZOB im nördlichen Bereich, sowie die ebenfalls signalisierte Ausfahrt im südlichen Abschnitt wurde weitestgehend bereits im Projekt zur Neugestaltung der Friedrich-Ebert-Straße umgesetzt und entsprechend beibehalten.

Der ZOB-Ost weist insgesamt eine Fläche von ca. 5.600 m<sup>2</sup> auf. Die Fahrbahnen des ZOB sowie die umlaufenden Geh- und Radwege werden in Asphaltbauweise hergestellt. Alle Bussteige erhalten einen Betonplattenbelag, der so insbesondere auf der Westseite eine optische Trennung zu dem parallel verlaufenden gemeinsamen Geh- und Radweg bietet. Die Standfläche der Busse selbst wird dabei in Betonbauweise ausgeführt.

Die Anzahl der vollwertig nutzbaren Bussteige konnte von bisher 11 auf nunmehr 13 erhöht werden, so dass nun auch die Möglichkeit besteht für den Schienenersatzverkehr eigene Bussteige zur Verfügung zu stellen. Alle Steige wurden mittels dynamischer Schleppkurven überprüft und können mit den im Nahverkehr eingesetzten Bustypen angefahren werden.

Für Kritik hatten in der Vorplanung noch die zu geringen Begegnungs- und Rangierflächen gesorgt, die nun zu Lasten einer geringeren Mittelsteigbreite deutlich vergrößert werden konnten. Unter Berücksichtigung der Sichtbeziehungen ist so nun auch die Begegnung von einfahrenden bzw. wendenden Bussen im nördlichen und südlichen Bereich möglich, ohne dass die Busse zurücksetzen müssen.

### 3.2. Ausstattung der Bussteige

Die nunmehr insgesamt 13 vollwertig nutzbaren Bussteige werden mit der üblichen Ausstattung in Form von Fahrgastunterständen, Infosteile, dynamischer Fahrgastinformation (DFI), Mülleimer und Beleuchtung ausgestattet. Die drei Fahrgastunterstände auf dem Mittelsteig sind dabei beidseitig mit Mobiliar und Infovitrien ausgestattet. Zusätzlich gibt es auf dem Mittelsteig und am Ende des Bahnhofplatzes eine Fahrgastinformationsvitrine analog des Typs auf der Haltestelle Hauptbahnhof, in der alle Abfahrten gesamthaft ausgehängt werden können.

Alle Bussteige werden mit den üblichen Elementen barrierefrei mit Blindenleitplatten und Kasseler Sonderbord ausgestattet.

Als Straßenbeleuchtung kommen die üblichen Mastleuchten zum Einsatz.

### 3.3. Zuwegung ZOB-Ost

Die Zugänglichkeit zum ZOB erfolgt über die bereits vorhandenen Wegeverbindungen im Norden entlang der Friedrich-Ebert-Straße und auf einer Rettungs- und Lieferzufahrt zum IC-Hotel entlang des Bahngeländes auf der Westseite. Die gleichen Möglichkeiten bieten sich auch von Süden kommend. Vom Geh- und Radweg der Neuen Straße auf der Ostseite oder direkt über die Brücke Neue Straße entlang der Bahnstrecke auf der Westseite. Der Mittelsteig des ZOB ist über drei unsignalisierte aber gut einsehbare Furten erreichbar.

Der gemeinsame und weitestgehend rd. 2,80 m breite Geh- und Radweg auf der Westseite wurde im Gegensatz zum Konzeptentwurf deutlich verbreitert und die Bussteige von diesem baulich abgegrenzt, um Konflikte zwischen den verschiedenen Nutzergruppen zu vermeiden. Damit wird insbesondere die von Radreisenden genutzte Verbindung vom Hauptbahnhof über den Kobelgraben zum Donau-Bodensee-Radwanderweg wiederhergestellt.

### 3.4. Grünflächen und Baumstandorte

Auch die ursprünglich im Konzept noch nicht berücksichtigten Grünflächen konnten in Teilen ergänzt werden. Während auf der Ostseite ein großes offenes Baumquartier mit bis zu vier Baumstandorten vorgesehen ist, sind im Mittelsteig vier einzelne Baumquartiere mit ebenerdigen und begehbaren Baumscheiben vorgesehen, die eine ausreichende Restwegbreite zu beiden Seiten bieten.

### 3.5. Entwässerung/Leistungsplanung

Die Entwässerung des ZOB-Ost wird vollständig erneuert und erfolgt über mehrere Entwässerungsrinnen mit Straßenabläufen sowohl in den Fahrbahnen als auch Randbereichen. Das neu zu verlegende Kanalnetz der Straßenentwässerung wird dabei an die bereits vorhandene Regenwasservorbehandlungsanlage angeschlossen, welche bereits mit dem Umbau der Friedrich-Ebert-Straße installiert wurde.

Darüber hinaus wird bereits jetzt eine ausreichende Versorgung an Leerrohrverbindungen verteilt über den gesamten ZOB-Ost vorgesehen, welche nicht nur den Strom für die Beleuchtung und dynamische Fahrgastinformation an die verschiedenen Steige verteilt, sondern auch ausreichende Kapazitäten bietet, um künftig Lademöglichkeiten für E-Busse ohne relevante Tiefbauarbeiten anbieten zu können.

### 3.6. Nachziehplätze

Mit Inbetriebnahme des neuen ZOB erfolgt auch eine Verlagerung aller Linien vom ZOB-West an den ZOB-Ost. Da künftig keine Nachziehplätze am ZOB-Ost zur Verfügung stehen werden, sollen diese am ZOB-West nachgewiesen werden. Ein Rückbau des ZOB-West ist bis auf die nicht mehr erforderlichen Fahrgastunterstände aus diesem Grund zunächst nicht geplant.

## 4. Lageplan und Querschnitt Fahrradabstellanlage mit Mobilitätsstation

### 4.1. Allgemeines

Die geplante Fahrradabstellanlage befindet sich zwischen ZOB-Ost und dem Bahnsteig und wird von den Bahnanlagen auf der Westseite und der Friedrich-Ebert-Straße auf der Ostseite begrenzt.

Diese erstreckt sich einschließlich Mobilitätsstation über eine Fläche von ca. 2.300 m<sup>2</sup>. Sämtliche befestigte Wege und Flächen innerhalb dieses Bereichs werden in Asphaltbauweise hergestellt, wobei der nördliche Bereich noch dem Bahnhofplatz zugeordnet ist und daher in geschliffenem Gussasphalt ausgeführt wird. Neben den Fahrradabstellanlagen befindet sich auch ein Sanitärcontainer mit Aufenthaltsraum für die Busfahrer\*innen der SWU und Regionalverkehrsunternehmen, ein Ausgangsbauwerk des darunterliegenden Parkhauses am Bahnhof sowie die Flächen für Pedelecs und E-Tretroller im nördlichen Bereich.

### 4.2. Ausstattung Fahrradhain

Der sogenannte Fahrradhain bietet Platz für insg. 21 überdachte Radabstellanlagen in den Abmessungen 2,00 x 6,00 m, die mit Doppelstockparkern ausgestattet jeweils Platz für 20 Fahrräder bieten. Hinzu kommen vier abschließbare Fahrradgaragen die mit Zugangssystem und Batterielademöglichkeit ausgestattet ebenfalls je 20 Fahrräder diebstahlsichere, jedoch kostenpflichtige Abstellmöglichkeiten bieten. Im südlichen Bereich befinden sich noch zwei etwas größere Überdachungen, welche das Abstellen von insgesamt zehn Lastenrädern oder Fahrrädern mit Anhänger ermöglichen. Insgesamt werden so über 500 Fahrradstellplätze generiert.

Auf der Nordseite befindet sich die Mobilitätsstation mit Flächen von rd. 7 bis 24 m<sup>2</sup> für den Verleih von E-Tretrollern, E-Bikes und optional E-Lastenrädern sowie einer Fahrradreparaturstation. Die dazugehörigen zwei CarSharing-Stellplätze für Elektroautos werden im EG des darunterliegenden Parkhauses am Bahnhof eingerichtet.

Im südwestlichen Eck des Fahrradhains ist ein Sanitärcontainer mit WC sowie einem Aufenthaltsraum für den Wechsel des Fahrpersonals vorgesehen, welcher auch ausschließlich den Busfahrer\*innen der SWU und Regionalverkehrsunternehmen zur Verfügung steht.

### 4.3. Zuwegung Fahrradhain

Der Fahrradhain ist analog zum ZOB-Ost von Norden und Süden jeweils entlang der Friedrich-Ebert-Straße und des Bahngeländes mit gemeinsamen Geh- und Radwege erschlossen. Darüber verfügt der Fahrradhain noch über eine in Nord-Süd-Richtung verlaufende Mittelachse sowie fünf weiteren Querverbindungen zur jeweiligen Infrastruktur. Die Wegbreiten variieren dabei von 2,50 m zwischen den Fahrradüberdachungen bis hin zu 5,80 m bei der Lieferzufahrt auf der Westseite.

#### 4.4. Grünflächen und Baumstandorte

Die Gestaltung des Fahrradhains mit über 80 geplanten Baumstandorten in weiten Teilen der Fläche ist ein zentrales Element. Als einheitliche Baumart sind Feld-Ahorne vorgesehen. Ebenso sollen die Dächer der Fahrradabstellanlagen eine extensive Dachbegrünung erhalten.

#### 4.5. Entwässerung/Leistungsplanung

Die Entwässerung des Fahrradhains erfolgt soweit möglich über die neu entstehenden Grünflächen. Den restlichen Niederschlag fängt eine durchgängige Rinne mit Straßenabläufen entlang der Mittelachse sowie weitere einzelne Rinnen mit Abläufen in den Querwegen auf, die an das Kanalnetz angeschlossen werden.

Ebenso werden Leerrohrverbindungen zur Versorgung der Lichtmasten und sonstige Technik bzw. Ladeinfrastruktur der Fahrradgarage vorgesehen.

### 5. **Kosten**

Die Finanzierung erfolgt über Projekt 7.54100053 "Neubau zentraler Omnibusbahnhof". Bis einschließlich 2022 wurden 77.000 € verausgabt. Im Jahr 2023 stehen Ausgabemittel in Höhe von 1.500.000 € zzgl. 90.000 € aktivierte Eigenleistungen zur Verfügung. Der Auszahlungsbedarf in 2023 beläuft sich auf 1.000.000 €, 500.000 € an Restmittel werden in 2023 zunächst gesperrt. Die für die bauliche Umsetzung ab 2024 benötigten Finanzmittel betragen für das Jahr 2024 2.250.000 € und für das Jahr 2025: 918.000 €. Die nicht benötigten Restmittel aus 2023 in Höhe von 500.000 € sowie die 368.000 € Mehrausgaben werden, vorbehaltlich der Finanzierbarkeit aller zu erfüllenden städtischen Aufgaben, in den Folgejahren neu veranschlagt.

Zur Finanzierung der Maßnahme in den Folgejahren werden Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von insgesamt 2.500.000 € benötigt. Bei Projekt 7.54100053 "Neubau zentraler Omnibusbahnhof" stehen im Haushaltsjahr 2023 500.000 € an Verpflichtungsermächtigungen zur Verfügung. Es wird genehmigt, die zur Sicherstellung der Finanzierung darüber hinaus benötigten 2.000.000 € an Verpflichtungsermächtigungen aus Projekt 7.54100110 "Sanierung Schillerstraße" (450.000 €), Projekt 7.54100133 "Decklagenerneuerung Berliner Ring" (1.250.000 €) und Projekt 7.54600006 "Parkdeck Eberhardstraße" (300.000 €) zur Verfügung zu stellen.

Nicht enthalten sind Aufwendungen für ggf. erforderliche Sanierungen von Leitungen und Kanälen, die in der Verantwortung der jeweiligen Versorger liegen.

Ebenfalls nicht enthalten sind die Kosten der Haltestellenausstattung, welche gemäß Infrastrukturnutzungsvertrag im Eigentum der SWU verbleibt und über diese bereitgestellt werden.

Die gesamte Maßnahme ist grundsätzlich förderfähig und wurde im ÖPNV-Förderprogramm 2023 - 2027 nach LGVFG nachrichtlich aufgenommen. Der Fördersatz beträgt, abhängig vom Fördertatbestand, 50 % oder 75 % der zuwendungsfähigen Investitionskosten. Zudem wird eine Planungspauschale in Höhe von 10 % der zuwendungsfähigen Investitionskosten gewährt.

## 6. Folgekosten

Durch die Umsetzung der Maßnahme entstehen der Stadt jährlich zu finanzierende Folgekosten für Unterhalt, Abschreibung (Nutzungsdauer Straße: 50 Jahre; Nutzungsdauer Beleuchtung, Bepflanzung, Signalanlagen, Beschilderung: 20 Jahre) und Verzinsung (kalk. Zinssatz derzeit: 2,2 %), die den Ergebnishaushalt dauerhaft belasten.

|                           | <b>jährlich</b>  | <b>Lebenszyklus</b> |
|---------------------------|------------------|---------------------|
| Unterhalt (50 Jahre)      | 14.793 €         | 739.664 €           |
| Unterhalt (20 Jahre)      | 7.707 €          | 154.134 €           |
| Abschreibungen (50 Jahre) | 59.173 €         | 2.958.657 €         |
| Abschreibungen (20 Jahre) | 77.067 €         | 1.541.343 €         |
| Verzinsung (50 Jahre)     | 32.545 €         | 1.627.261 €         |
| Verzinsung (20 Jahre)     | 16.955 €         | 339.095 €           |
| <b>Summe</b>              | <b>208.240 €</b> | <b>7.360.154 €</b>  |

Im Rahmen des statistischen Lebenszyklus sind neben der Investition (inkl. aktivierter Eigenleistungen) von 4.500.000 € weitere 208.240 € jährlich über den Ergebnishaushalt zu finanzieren.

## 7. Weiteres Vorgehen/Zeitplan

Im Falle einer Zustimmung zum Baubeschluss erfolgt anschließend die Ausführungsplanung und die Erstellung des Leistungsverzeichnisses. Der Förderantrag zur Maßnahme wurde zwischenzeitlich gestellt. Mit Vorliegen des Förderbescheids oder einer entsprechenden Unbedenklichkeitsbescheinigung kann die Maßnahme ausgeschrieben werden. Ein Beginn der Bauarbeiten ist ab Oktober 2023 geplant und startet mit dem Umbau des ZOB-Ost. Mit Fertigstellung des ZOB-Ost (voraussichtlich Frühjahr 2024) beginnt im Anschluss die Herstellung der Fahrradabstellanlage mit Mobilitätsstation bis voraussichtlich Ende 2024.

## 8. Bauzeitliche Auswirkungen

Für den Umbau des ZOB-Ost ist ein freies Baufeld maßgebend, da die räumlichen Einschränkungen mit den bereits festgelegten Zu- und Ausfahrten relevant sind und keinen Betrieb mit Fahrgästen auf der Fläche bei gleichzeitigen Bauarbeiten zulassen. Daher wurde ein bauzeitliches Konzept erarbeitet, welches es ermöglicht, die Haltestellen vorübergehend auf andere Standorte wie z.B. die Haltestelle Steinerne Brücke oder den ZOB-West zu verlagern, so dass kein provisorischer ZOB auf der Fläche des künftigen Fahrradhais die Aufrechterhaltung des Busbetriebs unterstützen muss.

Eine frühzeitige Informationskampagne unter Nutzung der bereits beim Projekt Bahnhofplatz verwendeten Orientierungssysteme für die Bürger\*innen bzw. Nutzer\*innen des ZOB wird derzeit bereits erarbeitet. Da insbesondere im westlichen Bereich mit zahlreichen Leitungsverlegungen zu rechnen ist, kann während der Umbauarbeiten des ZOB-Ost keine Aufrechterhaltung des Geh- und Radweges entlang des Bahngeländes in Aussicht gestellt werden.