Fachbereich Bauen
Tiefbauamt

Eislingen/Fils, 11.08.2026
66-Pr-Mü-BS | 61-Sw | 3-Ir

Sitzungsvorlage Nr. 134/2026
(Referenz: 059/2025)

Ausschuss für Technik und Umwelt	14.09.2026	nicht öffentlich
Gemeinderat	19.10.2026	öffentlich

Beratungspunkt:

Radunterführung Schlosspassage; Vorstellung Entwurfsplanung, Eisenbahnkreuzvereinbarung und Baubeschluss

Beschlussantrag:

1. Der Gemeinderat stimmt dem Neubau der Radunterführung Schlosspassage auf Basis der vorliegenden Entwurfspläne (Anlagen 2.1, 2.2 und 2.3) des Büros BNP Ingenieure GmbH zu (Baubeschluss). Voraussetzung für den Neubau ist der Erhalt der dargestellten Fördermittel.

2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Gleissperrpausen für die geplante Baumaßnahme bei der Deutschen Bahn AG aufrecht zu erhalten. Diese sind vom 22.06. – 20.07.2029 und vom 14.09.-12.10.2029.

3. Die Verwaltung wird beauftragt, auf Grundlage der vorliegenden Planung (Anlagen 2.1, 2.2 und 2.3) mit der Deutschen Bahn AG eine Kreuzungsvereinbarung abzuschließen.

4. Die Haushaltsanträge CDU 20, FWV 1, Grüne 8 sowie SPD 9 zum Haushalt 2026 gelten als abschließend bearbeitet.

Begründung:

Aktueller Sachstand

Die Radunterführung Schlosspassage wurde als Gesamtmaßnahme zusammen mit der Mühlbachtrasse am 03.08.2021 vom Regierungspräsidium Stuttgart planfestgestellt.

Zuletzt wurde die Maßnahme im Zuge der Weiterbeauftragung der Entwurfsplanung am 02.06.2025 (SV 059/2025) in einer öffentlichen Gemeinderatssitzung vorgestellt. Insbesondere wurde die Notwendigkeit zur Überarbeitung der Entwurfsplanung aufgrund der geänderten Gleissperrpausen dargelegt. Der Gemeinderat hat die Weiterbeauftragung der Planungsleistungen beschlossen. Der Auftrag wurde von der Verwaltung an das Büros BNP Ingenieure GmbH (BNP) erteilt. Seit Sommer 2025 arbeiten das Planungsbüro BNP, die Deutsche Bahn (DB) und die Verwaltung an den Detailunterlagen und der Planerstellung. Wie in der SV 059/2025 angekündigt, wurde die Programmaufnahme zum LGVFG-Förderprogramm Ende Oktober 2025 beim Regierungspräsidium Stuttgart beantragt. Die Zusage zur Programmaufnahme liegt zwischenzeitlich vor.

Mit der Fertigstellung der Planunterlagen liegt nun auch eine aktualisierte Kostenberechnung vor. Zusammen mit den Aussagen zur Förderung kann eine belastbare Auskunft zu den Kosten und dem Nettoinvestitionsvolumen gegeben werden.

Historie

2008	Städtebaulicher Wettbewerb „Innere Stadt 2030“
2010	Klausurtagung & Bürgerinformation „Trassendiskussion“
2010	Einbau Aufzug in Unterführung durch DB
2012	Aufstellung Rahmenplan „Innere Stadt 2030“
05/2012	Beschluss zur Aufnahme der Unterführung in die Planungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn (SV 088/2012)
09/2012	Beschluss zur Beauftragung von Bung Bauconsult zur Grundlagenermittlung und Vorplanung (SV 102/2012)
09/2013	Beschluss Aufweitung bestehende Unterführung (SV 166/2013)
02/2014	Beschluss zur Beauftragung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung (SV 062/2014)
2015	Aufweitung bestehende Unterführung wird von der DB bautechnisch abgelehnt
03/2015	Verabschiedung Radverkehrskonzept (SV 052/2015)
02/2016	Beschluss Variante „zweite Unterführung“ wird weiterverfolgt (SV 015/2016)
07/2017	Neugestaltung Stadtmitte Eislingen (SV 134/2017)
2017	Antrag der Planfeststellung Mühlbachtrasse und Radwegunterführung Schlosspassage
2017	Fortschreibung Rahmenplan „Innere Stadt 2030“
2017	Förderantrag LGVFG Mühlbachtrasse
2021/07	Baufreigabe Mühlbachtrasse (SV 098/2021)
2021/08	Planfeststellungsbeschluss Mühlbachtrasse und Radwegunterführung Schlosspassage
2021	Bescheid zur Programmaufnahme LGVFG-Förderung Mühlbachtrasse
2022	Fortschreibung Rahmenplan „Innere Stadt 2030“
07/2023	Vergabe der Bauleistungen Mühlbachtrasse (SV 128/2023)
09/2024	Spatenstich Mühlbachtrasse
06/2025	Beschluss Überarbeitung Entwurfsplanung Radunterführung (SV 059/2025)
2025	Förderantrag LGVFG Radunterführung
01/2026	Beantwortung von Haushaltsanträgen zur Radunterführung (SV 207/2025)
04/2026	Verabschiedung Leitlinien Schlossplatzgestaltung (SV 072/2026)
05/2026	Bescheid zur Programmaufnahme LGVFG-Förderung Radunterführung
06/2026	Verkehrsfreigabe Mühlbachtrasse

Vorstellung des aktuellen Planstands

Nach der aktuellen Planung der DB steht eine lange Sperrpause für 2028 zur Herstellung der Radunterführung (RU) nicht zur Verfügung. Dafür stehen 2029 zwei Sperrpausen von jeweils ca. vier Wochen zur Verfügung, bei denen jedoch jeweils ein Gleis befahrbar bleiben muss.
Diese Sperrpausen sind terminiert auf den 22.6. - 20.7.2029 und den 14.9. - 12.10.2029.
Auf Grundlage der vorgegebenen Sperrpausen wurden zwei Varianten des Bauablaufes untersucht.

Variante 1:
Herstellung von zwei Bohrpfahlwänden und Einbau von Hilfsbrücken[1] für alle vier Gleise in der ersten Sperrpause. Danach Herstellung der Betonblöcke seitlich der Bahnlinie und Einschub in die endgültige Lage. In der zweiten Sperrpause werden die Hilfsbrücken ausgebaut und die Gleise wieder hergestellt.

Variante 2:
Der Betonblock wird nördlich außerhalb der Bahnlinie hergestellt.
In der ersten Gleissperrpause wird die Baugrube über die nördlichen zwei Gleise hergestellt und anschließend der Betonblock eingeschoben. Danach werden die beiden Gleise auf dem Bauwerk wiederhergestellt und diese für den Zugverkehr freigegeben.
Nun wird analog die andere Hälfte der Radunterführung hergestellt: Zuerst wird der Betonblock außerhalb auf der Südseite der Gleise betoniert. In der zweiten Gleissperrpause wird nun die Baugrube über die südlichen Gleise hergestellt und der Betonblock in seine endgültige Lage geschoben, damit danach die zwei Gleise wieder eingebaut werden können.

[1] Der Bau der Mühlbachtrasse erfolgte in diesem Bauverfahren.

Die Gegenüberstellung der beiden Varianten ergab, dass die Variante 2 die wirtschaftlichere darstellt, da auf die beiden Bohrpfahlwände und die Hilfsbrücken verzichtet werden kann.
Auf Grundlage dieser Variante wurde die Entwurfsplanung und die Kostenberechnung durch das Ingenieurbüro BNP erstellt.

Planfeststellungsverfahren

Der enge bauliche und verkehrliche Zusammenhang der beiden Projekte Radunterführung Schlosspassage und Mühlbachtrasse ist aus der Tatsache erkenntlich, dass für beide Teilprojekte eine gemeinsame Planfeststellung vom Gemeinderat beschlossen (SV 062/2014), in der Folge im September 2017 beantragt und vom Regierungspräsidium Stuttgart im August 2021 genehmigt wurde.

Da in der Mühlbachtrasse keine genehmigungsfähige, normgerechte Führung für den Radverkehr eingeplant werden konnte, wurde die Radunterführung Schlosspassage im Prozess der Planfeststellung mit aufgenommen.

Im Jahr 2021 wurde der Planfeststellungsbeschluss Mühlbachtrasse und Radunterführung Schlosspassage beschieden, damit wurde Baurecht für beide Verkehrsprojekte bereits geschaffen. In der Planfeststellung wurde die Umsetzung mit dem Baujahr 2028 datiert. Im Dokument ist die Bedeutung der zweiten Unterführung für die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs vom Regierungspräsidium Stuttgart deutlich hervorgehoben worden.

Eisenbahnkreuzungsvereinbarung

Nachdem die genehmigten Planungen für das Projekt vorliegen, muss eine Eisenbahnkreuzungsvereinbarung unterzeichnet werden. Dies gilt als Fördervoraussetzung für die Maßnahme.
Formal ist damit die DB für den Bereich direkt unter der Gleistrasse zuständig, die Stadt für die angrenzenden Bereiche.
Mit der Eisenbahnkreuzungsvereinbarung wird die DB mit der Herstellung der Radunterführung beauftragt.

Gleissperrpausen

Die Aufrechterhaltung der zugesagte Gleissperrpausen ist zwingende Voraussetzung für die weitere Planung und Ausführung. Diese sind vom 22.06. - 20.07.2029 und vom 14.09. - 12.10.2029.
Gegenüber der Deutschen Bahn muss diese Aufrechterhaltung noch im Jahr 2026 bestätigt werden.

Zeitpunkt der baulichen Umsetzung

Von Seiten der Deutschen Bahn wurden nach schwierigen Verhandlungen und weit vorangeschrittener Abstimmung oben genannte Gleissperrpausen im Jahr 2029 für die Maßnahme zugesagt. Darauf folgt im Jahr 2030 ein längerer Zeitraum für die Korridorsanierung. Ist diese umgesetzt, sind von Seiten der DB für lange Zeit keine Maßnahmen und Eingriffe sowie baubedingte Gleissperrpausen zulässig.
Die Stadt galt in den letzten Jahren stets als verlässlicher Partner für die Deutsche Bahn und wurde häufig bevorzugt bedient. Würde die Stadt nun aus dem Projekt aussteigen, ist davon auszugehen, dass das Projekt auf lange Zeit nicht mehr realisiert werden kann.

Bedeutung für den Fahrradverkehr und Fußgänger

Für eine funktionale Verkehrsplanung ist das Verbinden und Zusammenwachsen der Stadt in der Stadtmitte von großer Bedeutung.

Aufgrund der trennenden Wirkung der Bahntrasse und der Fils gibt es besonders für den Radverkehr mit der Unterführung Schlosspassage nur eine einzige relevante zentrale Querungsmöglichkeit als Nord-Süd-Achse für Radfahrer im Zentrum (Anlage 1). Daher muss diese für die kommenden Jahrzehnte attraktiv ausgestaltet werden, um im Sinne der Stadt der kurzen Wege eine rad- und fußläufige Mobilität zu fördern. Darüber hinaus ist sie sowohl im Norden, als auch im Süden der Stadt ideal an das weitere Radwege- und Straßennetz angebunden. Seit der Erstellung des letzten Radverkehrskonzepts im Jahr 2015 (SV 052/2015) wurden alle Maßnahmen des Radverkehrs hierauf ausgerichtet. Ergänzend stellt die Unterführung die Anbindung an die überregionalen Netze des Landes (RadNETZ BW) und des Landkreises (Filstalroute Süd und geplante RSV14 Trasse) dar.

Eine ins Gespräch gebrachte Verlagerung des Radverkehrs auf die Mühlbachtrasse ist nicht zielführend, da hier auf Grund der Planungsbeschränkungen kein gesonderter Radweg im Seitenraum möglich und die Steigung der Fahrbahn nicht für den Alltagsradverkehr ausgelegt ist. Um Konflikte zwischen Radfahrern und Autos auf der Mühlbachtrasse sowie mit Fußgängern auf dem begleitenden Gehweg zu vermeiden, soll die Schlosspassage mit der zweiten Unterführung als beste und sicherste Alternative gestärkt werden.

Eine erneute Zählung des Radverkehrs hat gezeigt, dass die Anzahl der Radfahrer auf der Trasse trotz verschiedener Baustellen im Bahnhofsumfeld nochmals höher liegt als bei der Zählung im vergangenen Jahr dokumentiert wurde (vgl. Präsentation zu SV 059/2025). Während der stündliche Durchschnitt bei gutem Wetter im Jahr 2025 noch ca. 97 Radfahrer waren, wurden bei der erneuten Zählung im Juli 2026 ca. 108 Radfahrer je Stunde gezählt (+11,3%). Insgesamt ergibt dies bei gutem Wetter eine Zahl von etwa 1.500 Radfahrern am Tag (14 h).

Hinzu kommen etwa 18 Radfahrer je Stunde, die bereits die Mühlbachtrasse befahren. Hierbei wurde auch festgestellt, dass zahlreiche Radfahrer selbst bei kaum vorhandenem Pkw-Verkehr unerlaubterweise den erhöhten Gehweg im Seitenraum bevorzugt haben.

Auf Grund der stabilen Wetterlage ergab sich vor den Sommerferien kein Regentag mehr. Daher gibt es keine Vergleichswerte bei schlechter Witterung.

Erstmals wurden zudem auch Fußgänger gezählt. Hierbei wurde festgestellt, dass das Nadelöhr Schlosspassage im Vergleich zu den Radfahrern von mehr als doppelt so vielen Fußgängern genutzt wird. Im Schnitt sind dies 227 je Stunde. Auf einen ganzen Tag (14 h) gerechnet etwa 3.200 Fußgänger. An keiner anderen Stelle im Stadtgebiet gibt es eine ähnlich hohe Fußgängerfrequenz.

Verkehrsqualität & -sicherheit

Durch die Gestaltung der Bestandsunterführung mit nahezu rechtwinklig ausgeformten Zufahrtsrampen ist die jetzige Unterführung eng und unübersichtlich. Dazu beigetragen hat auch der zweifellos notwendige Einbau des Personenaufzugs durch die DB im Jahr 2010, der zwar seither zur Barrierefreiheit des Bahnhofes beiträgt, aber die Unterführung sowohl für Fußgänger als auch Radfahrer im Alltag noch enger gestaltet. Der Querschnitt beträgt an dieser Stelle nur noch 2,50 m.

In den Hauptverkehrszeiten, zu An- und Abfahrten von Zügen (bisher 30-min.-Takt, bei einer möglichen Verlängerung der S-Bahn S1 ins Filstal 15-min.-Takt) gestaltet sich der Bereich um den Aufzug und Treppenzugang zur DB als besonders eng und problematisch. Mit Einführung des neuen Taktes, der Verlängerung der Bedienzeiten sowie der Einführung des Deutschlandtickets gab es in den letzten Jahren einen großen Zugewinn an ÖPNV-Nutzern, die die jetzige Unterführung zusätzlich nutzen und die Problematik der räumlich eingeschränkten Begegnungsflächen weiter verschärft haben.

Im Radverkehrskonzept der Stadt wurde die Unterführung bei der Schülerbefragung neben der damals noch bestehenden Unterführung unter der Hirschkreuzung als kritischer Punkt auf dem Schulweg genannt. Auch wenn aus den letzten Jahren keine schweren Unfälle bei der Polizei gemeldet wurden, so kommt es immer wieder zu kritischen Situationen und kleineren Unfällen, die sich nicht über die Verkehrsstatistik abdecken lassen. Aus diesem Grund erfolgte der Einbau der „provisorischen Fahrbahnteiler", die aber bestenfalls eine Symptombekämpfung des „Kurvenschneidens" darstellen können, das Problem der unübersichtlichen und engen Radverkehrsführung aber nicht beseitigen.

Der Bau der Radunterführung würde nicht nur die Verkehrssicherheit für den Radverkehr erhöhen, sondern auch den Fußgängern wieder deutlich mehr Platz und Raum für Begegnung im Bestand bieten und das Entrée zum neuen Schlossplatz, dem Herzstück der Stadt bilden.

Stadtgestaltung

Eine Umsetzung des Schlossplatzes auf Basis der alten Rampenanlage für den Radverkehr ist zwar grundsätzlich möglich, jedoch würde sich diese durch eine erforderliche Umplanung weiter in den Schlossplatz verschieben. Dies würde andere Nutzungen wie z.B. den Wochenmarkt oder Flächen für Grün einschränken.
Der Verbleib der rechtwinkligen Rampen mit schlechter Einsicht macht die Örtlichkeit in zentraler Lage in der Stadt weiterhin unattraktiv und trägt nicht zur offenen Gestaltung eines modernen und attraktiven Platzes bei.

Kosten und Fördermittel

Für die Maßnahme Radunterführung wurde die Programmaufnahme beim Land Baden-Württemberg beantragt. Das Land hat die Maßnahme im LGVFG-Förderprogramm Rad- und Fußverkehr bereits aufgenommen. Hier ist mit einer Förderung von 50 % der Baukosten zuzüglich einer Bezuschussung der Planungskosten i.H.v. 10 % der Baukosten zu rechen.

Eine weitere Förderung ist über § 17 Eisenbahnkreuzungsgesetz beim Bund möglich. Hierbei ist die Aufstockung der Förderung auf insgesamt 90 % der Baukosten zu erwarten.

<u>Radunterführung</u>
Die geänderten Gleissperrpausen (SV 059/2025) führen zu einem geänderten Bauablauf, welcher sich auch auf die Baukosten auswirkt. Die Baukosten für die Radunterführung betragen laut aktualisierter Kostenberechnung ca. 6,62 Mio. €[2].
Hinzu kommen sogenannte Erhaltungsmehrkosten (Ablösebetrag). Diese werden von der Deutschen Bahn in Folge der Übernahme des Bauwerkes und damit verbundener zukünftiger Unterhaltungsmaßnahmen erhoben. Nach aktueller Berechnung betragen diese ca. 2,01 Mio. €.
Bei den Baunebenkosten wird mit ca. 1,21 Mio. € gerechnet.

Die direkt durch die **Radunterführung** verursachten Kosten betragen damit ca. **9,84 Mio. €**.[3]

Bezuschusst werden die Baukosten bestenfalls mit 90 % und die Baunebenkosten mit 10 % der Baukosten[4]. Damit wäre für die Radunterführung mit einer **Förderung** in Höhe von ca. **6,62 Mio. €** zu rechnen. Folglich bliebe ein **Eigenanteil für die Stadt Eislingen** in Höhe von ca. **3,22 Mio. €**[5].

[2] Alle Kostenangaben sind inkl. MwSt.
[3] Der Bau der Mühlbachtrasse einschl. Verbreiterung Filsbrücke und Kreisverkehr Hindenburgstraße wird nach derzeitigem Stand ca. 23,5 Mio. € kosten.
[4] Der Bau des Hirschkreisels wurde mit 90% der Baukosten und die Baunebenkosten mit pauschal 15% der Baukosten bezuschusst.
[5] Für die Mühlbachtrasse einschl. Verbreiterung Filsbrücke und Kreisverkehr Hindenburgstraße wird nach derzeitigem Stand bei einer Fördersumme von voraussichtlich 9,5 Mio. € (ca. 40 %) ein Eigenanteil von voraussichtlich ca. 14 Mio. € zu tragen sein.

Vorplätze

Die Platzflächen vor der Radunterführung Schlosspassage (Vorplätze Nord und Süd) werden im Zuge der Umgestaltung des Stadtzentrums neu gebaut. Werden diese zusammen mit dem Bau der Radunterführung finanziert, können die Teilflächen, die zur Anbindung der Unterführung erforderlich sind, über diese mit abgerechnet werden. Dies würde sich in deutlich höheren Fördersätzen widerspiegeln.
Betroffen sind hiervon 1.500 m² auf der Nordseite sowie 900 m² auf der Südseite. Die Baukosten für die Vorplätze betragen ca. 2,16 Mio. €.
Für die Baunebenkosten wird mit ca. 0,40 Mio. € gerechnet.

Die durch die **Vorplätze** verursachten Kosten betragen damit ca. **2,56 Mio. €**.

Würden die Vorplätze wie die übrige Umgestaltung der Stadtmitte über die Förderung des Sanierungsgebiets ausgeführt und bezuschusst, wäre die Förderung auf 250 €/m² begrenzt, das entspräche dann einer Fördersumme der Vorplatzflächen in Höhe von 0,60 Mio. €.
Werden diese Vorplätze im Zuge der Radunterführung ausgeführt, ist für diese Flächen mit einer **Fördersumme** von ca. **2,16 Mio. €** zu rechnen.

Damit verbleibt ein durch die Stadt Eislingen zu finanzierender **Eigenanteil** von ca. **0,40 Mio. €**.

Gesamtkosten der Maßnahme

Für die **Radunterführung inklusive Vorplätze, Baunebenkosten und Ablösebetrag** ist mit Gesamtkosten in Höhe von ca. **12,40 Mio. €** zu rechnen.

Die **Förderung** für die Gesamtmaßnahme beträgt voraussichtlich ca. **8,78 Mio. €**.

Damit bleibt durch die Stadt Eislingen ein **Eigenanteil** von **ca. 3,62 Mio. €** zu finanzieren.

Fazit

In der Abwägung aller vorangebrachten Argumente empfiehlt die Verwaltung, die Radunterführung zu bauen. Die langfristig für Generationen wirkenden städtebaulichen Chancen, die Vorteile für die Mobilität durch die Trennung der Verkehrsarten in der zentralen Nord-Süd-Achse, bestehendes Baurecht und das Momentum, die Maßnahme vor der Generalsanierung der Filstalbahn und im engen zeitlichen Zusammenhang mit der Gestaltung des Schlossplatzes ausführen zu können, rechtfertigen diese Investition in die Zukunft unserer Stadt.

Finanzierung:

Kosten:

Für den Bau der **Radunterführung** sind im Haushalt 2026 bzw. im Finanzplan bis 2029 bei Buchungsobjekt 751111060000 78720000 „Radunterführung Schlosspassage – Tiefbaumaßnahmen“ Mittel eingeplant und finanziert im Betrag von

Haushalt 2026	50.000 €
Finanzplanungsjahr 2027	80.000 €
Finanzplanungsjahr 2029	3.000.000 €
weitere Jahre	3.298.000 €
= insgesamt	6.428.000 €
Bewirtschaftet sind derzeit	0 €
Durch diese Maßnahmen werden benötigt	9.840.000 €
Benötigt werden noch	3.412.000 €

Für den Bau der Vorplätze sind im Haushalt 2026 bzw. im Finanzplan bis 2029 bei Buchungsobjekt 751111050015 78720000 „Freianlage Stadtmitte Schlossplatz 2. BA – Tiefbaumaßnahmen“

Mittel eingeplant und finanziert im Betrag von	
Finanzplanungsjahr 2028	50.000 €
Finanzplanungsjahr 2029	50.000 €
Weitere Jahre	3.700.000 €
= insgesamt	3.800.000 €
Bewirtschaftet sind derzeit	0 €
Durch diese Maßnahmen werden benötigt	2.560.000 €
Verfügbar sind noch	1.140.000 €

Fördermittel:

Für den Bau der Radunterführung sind im Haushalt 2026 bzw. im Finanzplan bis 2029 bei Buchungsobjekt 751111060000 68100000 „Radunterführung Schlosspassage – Investitionszuschüsse vom Bund“

Mittel eingeplant im Betrag von	
Weitere Jahre	550.000 €
Bewirtschaftet sind derzeit	0 €
Für diese Maßnahmen werden erwartet	3.514.000 €

Für den Bau der Vorplätze sind im Haushalt 2026 bzw. im Finanzplan bis 2029 bei Buchungsobjekt 751111060000 68110000 „Radunterführung Schlosspassage – Investitionszuschüsse vom Land“

Mittel eingeplant im Betrag von	
Finanzplanungsjahr 2029	1.800.000 €
Weitere Jahre	2.700.000 €
= insgesamt	4.500.000 €
Bewirtschaftet sind derzeit	0 €
Für diese Maßnahmen werden erwartet	4.390.000 €

Die Mittelansätze werden bei der Aufstellung des Haushaltsplanes 2027 aktualisiert.

Oliver Marzian Oberbürgermeister	Mira Irion Fachbereichsleiterin Bauen	Ruben Pressmar Leiter Tiefbauamt
Tanja Schwinn Leiterin Planungsamt	Tobias Schwämmle Verkehrsplaner	Ursula Angele Leiterin Bauverwaltungsamt
Patrick Mehring Stv. Stadtkämmerer		

Anlagen (können zusätzlich auch in der Ratsinfo eingesehen werden)
Anlage 1: Übersichtsplan Querungsstellen
Anlage 2.1: Lageplan
Anlage 2.2: Bauwerksplan
Anlage 2.3: Baustelleneinrichtungsplan
Anlage 3: Finanzierungs- und Fördermittelübersicht