



Sachbearbeitung	Task Force Linie 2		
Datum	16.03.2015		
Geschäftszeichen	TFL2/Fi * 15		
Beschlussorgan	Gemeinderat	Sitzung am 06.05.2015	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 070/15

Betreff: Ausbau der Straßenbahnlinie 2 Oberer Kuhberg - Wissenschaftsstadt
- Baubeschluss

Anlagen:

- Anlage 1: Präsentation zur Ausführungsplanung Projekt Linie 2
- Anlage 2: Kostenübersicht
- Anlage 3: Risikobetrachtung
- Anlage 4: Terminplan
- Anlage 5: Programmaufnahmeschreiben des BMVI vom 15.04.2015
- Anlage 6: Zuwendungsbescheid des MVI Baden-Württemberg vom 24.04.2015

Antrag:

1. Der Realisierung der Maßnahmen Straßenbahnlinie 2 und Betriebshoferweiterung entsprechend der Ausführungsplanung gemäß Anlage 1 und der Kostenberechnung der SWU Verkehr zu Gesamtkosten in Höhe von 191.900 T€ und dem sich daraus ergebenden Kostenanteil der Stadt in Höhe von 86.200 T€ zuzustimmen.

Gegenüber dem Beschluss des Gemeinderats vom 18.07.2012 (GD 297/12) erhöhen sich die Gesamtkosten damit von 139.500 T€ um 52.400 T€ auf 191.900 T€ und der städtische Anteil von 53.300 T€ um 32.900 T€ auf 86.200 T€.

2. Im Bedarfsfall werden der Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH für die Beschaffung der Straßenbahnfahrzeuge fehlende Finanzierungsmittel in Höhe von max. 31.500 T€ durch Gesellschafterdarlehen oder Kapitaleinlagen zur Verfügung gestellt.
3. Der Fortschreibung der Finanzplanung entsprechend der Kostenberechnung der SWU Verkehr und dem Ergebnis des Förderbescheides zuzustimmen.
4. Die SWU Verkehr führt die Realisierung der Maßnahmen in Abstimmung mit der Stadtverwaltung durch.

Zur Mitzeichnung an:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
<u>BM 1, BM 3, C 3, EBU, KOST2020, LI, SUB, VGV, ZS/F</u>	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

5. Die Verwaltung zu ermächtigen, Kapitaleinlagen bis zur Höhe des städtischen Finanzierungsbeitrags an die SWU Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH zu tätigen.
6. Die in der Anlage 3 genannten baulichen, zeitlichen und finanziellen Risiken zur Kenntnis zu nehmen.
7. Die Verwaltung damit zu beauftragen, in regelmäßigen Abständen - mindestens aber einmal pro Jahr - über den Fortgang des Projekts in bautechnischer und finanzieller Hinsicht im Gemeinderat zu berichten.
8. Für die Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen des Projekts Linie 2 Finanzmittel in Höhe von insgesamt 400 T€ zu genehmigen.

Gönner

Sachdarstellung:

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen:	ja
Auswirkungen auf den Stellenplan:	nein

Die ausführliche und zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen auf die städtische Finanzplanung erfolgt unter Punkt 4.

1. Beschlüsse und Anträge des Gemeinderats

1.1. Beschlüsse

- Gemeinderat am 15.10.2008, GD 355/08
- Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Ulm/Neu-Ulm (VEP)
- Gemeinderat am 13.10.2010, GD 317/10
- Vorplanung zum Umbau der Neutorstraße und den Neubau der Haltestelle "Theater"
- Gemeinderat am 30.03.2011, GD 115/11
- Zustimmung zur Vorplanung und betriebswirtschaftlichen Bewertung für den Ausbau der neuen Straßenbahnlinie 2 Kuhberg - Wissenschaftsstadt sowie der notwendigen Anpassungs- und Erweiterungsmaßnahmen im Straßenbahnbetriebshof
- Gemeinderat am 18.07.2012, GD 297/12
- Genehmigung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung, Einleitung des Planfeststellungsverfahrens und Fortschreibung des Finanzierungsanteils der Stadt
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 03.02.2015, GD 061/15
- Baumfällungen Herbert-von-Karajan-Platz u.w. - Vorabmaßnahmen
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 21.04.2015, GD 147/15
- Information Bauphasen und Bauzeitliche Verkehrsführung

1.2. Anträge

Unerledigte Anträge des Gemeinderats liegen nicht vor.

2. Erläuterungen zum Vorhaben

2.1. Sachstand

Der Neubau der Straßenbahnlinie 2 mit der Trasse vom Kuhberg bis in die Wissenschaftsstadt ist eines der zukunftsweisenden Projekte der Stadt Ulm. Mit den oben genannten Beschlüssen des Gemeinderats wurde der Grundstein für den Bau der Linie 2 gelegt und die Planungen eingeleitet und durchgeführt. Bauherrin ist die SWU Verkehr GmbH (im weiteren Verlauf: SWU Verkehr), die in Abstimmung mit der Stadt Ulm die Planungen, den Bau und den späteren Betrieb abwickelt.

Die Gesamtmaßnahme Linie 2 umfasst folgende Bestandteile:

- Streckenast Kuhberg - Ehinger Tor
- Streckenast Theater - Wissenschaftsstadt mit ÖPNV-Brücke
- Betriebshoferweiterung
- Stammstrecke und
- Straßenbahnfahrzeuge

Geplanter Baubeginn für die Streckenäste Kuhberg und Wissenschaftsstadt ist Herbst 2015, die Inbetriebnahme des Streckenastes Kuhberg erfolgt im Winter 2017/2018, die Inbetriebnahme des Streckenastes Wissenschaftsstadt erfolgt im Sommer 2018.

2.2. Ziele

Folgende Ziele werden durch den Neubau der Straßenbahnlinie 2 erreicht:

- Umsteigefreie Verbindung zwischen Hauptbahnhof, Schulzentrum am Oberen Kuhberg, Teilen des Eselsbergs, der Universität, der Wissenschaftsstadt und dem Science Park II
- Verbesserung der ÖPNV-Anbindung durch kürzere Fahrzeiten und direkte Linienführung
- Optimierung des Verkehrsangebots, da die bereits heute teilweise überlasteten Buslinien durch eine Straßenbahnlinie mit höherer Kapazität ersetzt werden
- Erschließung zusätzlicher Fahrgastpotentiale durch die Direktverbindung von der Wissenschaftsstadt zum Kuhberg sowie durch höhere Attraktivität der Straßenbahn gegenüber Linienbussen, da Straßenbahnen gegenüber dem Bus bei ansonsten vergleichbaren Angebotsstandards eine höhere Attraktivität bei den Fahrgästen genießen (Fahrkomfort)

3. Maßnahmen

3.1. Baumaßnahmen

Die Teilprojekte, die im Rahmen der Realisierung anfallen, werden im Folgenden beschrieben:

3.1.1. Streckenast Ehinger Tor - Kuhberg

Die geplante Maßnahme beinhaltet den Neubau einer zweigleisigen Straßenbahnstrecke von der Wagnerstraße bis zum Schulzentrum auf dem Kuhberg. Die Fahrzeiten vom Kuhberg Schulzentrum zum Hauptbahnhof betragen zukünftig 11 (bisher 14) bzw. in Gegenrichtung vom Hauptbahnhof zum Schulzentrum 10 (bisher 12) Minuten. Die Neubaustrecke ist ca. 2,5 km lang und wird überwiegend im Verkehrsraum der Beyerstraße, der Römerstraße und des Egginger Weges geführt. Die Strecke verläuft durchgehend im Straßenraum entweder straßenbündig oder als besonderer Bahnkörper vom übrigen Verkehr abgesetzt.

Im Streckenverlauf sind die folgenden 6 Haltestellen geplant:

- Martin-Luther-Kirche
- Römerplatz
- Saarlandstraße

- Grimmelfinger Weg
- Gewerbeschulen Königstraße
- Kuhberg Schulzentrum

Besonderheiten

Bei der städtebaulichen Gestaltung der Beyerstraße müssen auf Grund der Führung der Straßenbahn auf besonderem Bahnkörper in Seitenlage Bäume in der Kleinen Ehinger Anlage gefällt werden. Mit Blick auf den Naturschutz wurden diese Maßnahmen vorab detailliert mit allen Beteiligten abgestimmt. Weiterhin werden als vorbereitende Maßnahme zum Schutz der übrigen Bäume so früh wie möglich mit Aufnahme der Bauarbeiten Wurzelschutzvorhänge angebracht.

Sämtliche bekannten Leitungsträger wurden in den konkreten Planungsvorgang einbezogen und die Planungen in zahlreichen Koordinationsgesprächen aufeinander abgestimmt. Etwaige Konflikte bei der geplanten Umverlegung und dem Schutz von Leitungen konnten so direkt geklärt werden. Aufgrund der engen Straßenquerschnitte in der Römerstraße sind dort Leitungstrassen - insbesondere der SWU Netze (Hauptwasserversorgung, Gas, Strom, Telenet), der Telekom sowie der FUG - neu zu verlegen. Die Kanäle der EBU bleiben in der Lage weitestgehend bestehen; allerdings sind dort zahlreiche Seiteneinstiege bzw. Schachtbauwerke zu verlegen.

Planungsstand

Für den Streckenast zum Kuhberg wurde am 18.07.2014 der Planfeststellungsbescheid erlassen, der Beschluss ist in der Zwischenzeit bestandskräftig. Der Planfeststellungsbeschluss wurde nicht beklagt. Derzeit wird die Ausführungsplanung fertiggestellt und die Ausschreibung der Bauleistungen vorbereitet.

3.1.2. Streckenast Theater - Wissenschaftsstadt

Die geplante Maßnahme beinhaltet den Neubau einer zweigleisigen Straßenbahnstrecke von der Olgastraße bis zur Endhaltestelle Science Park II in der Lise-Meitner-Straße. Die Fahrtzeiten von der Wissenschaftsstadt zum Hauptbahnhof betragen zukünftig von der Hochschule Ulm 14 (bisher 20) Minuten, von der Uni Süd 7 (bisher 11) Minuten.

Die Neubaustrecke ist ca. 6,5 km lang und wird überwiegend im Verkehrsraum der Neutorstraße, der Kienlesbergstraße, des Mähringer Weges, des James-Franck-Rings, der Albert-Einstein-Allee und der Lise-Meitner-Straße geführt. Die Strecke verläuft durchgehend im Straßenraum, entweder straßenbündig oder als besonderer Bahnkörper vom übrigen Verkehr abgesetzt.

Für die Querung der Gleisanlagen der Deutschen Bahn AG wird eine neue ÖPNV-Brücke zwischen der Neutorstraße und der Kienlesbergstraße mit begleitendem Wartungsweg, der auch für den Rad- und Fußgängerverkehr freigegeben wird, errichtet.

Im Streckenverlauf sind die folgenden 12 Haltestellen geplant:

- Theater (Umgestaltung und Zusammenlegung der bestehenden Haltestelle Theater)
- Karlstraße / SWU
- Lehrer Tal
- Multscherschule
- Eselsberg Hasenkopf

- Universität Süd
- Botanischer Garten
- Kliniken Oberer Eselsberg
- Universität West
- Manfred-Börner-Straße
- Hochschule Ulm
- Science Park II.

Besonderheiten

In der Wissenschaftsstadt wird ein kompensiertes Fahrleitungssystem aufgebaut, um eine möglichst geringe elektromagnetische Abstrahlung der (Fahrstrom-)Leitung zu erzielen und damit die bestehenden Anlagen der Forschung und Entwicklung so wenig wie möglich zu beeinträchtigen.

Die ursprüngliche Streckenführung wurde auf Grund einer Einwendung eines Unternehmens gekürzt und endet nun mit einer Wendeschleife in der Lise-Meitner-Straße (Haltestelle Science Park II). Daher sind anstatt der ursprünglich 13 noch 12 Haltestellen beim Streckenast Wissenschaftsstadt vorgesehen. Da die Haltestelle „Science Park II“ in die Mitte der Lise-Meitner-Straße verlegt wird, entfällt zur Einhaltung sinnvoller Haltestellenabstände die ursprünglich geplante Haltestelle „Lise-Meitner-Straße“.

Die städtebauliche Gestaltung der Neutorstraße bzw. des Herbert-von-Karajan-Platzes wird in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung geplant.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens haben die Bauverwaltung des Landes Baden-Württemberg, die Universität sowie das Universitäts-Klinikum Einwendungen gegen die in der ursprünglichen Planung ersatzlos entfallenden Stellplätzen erhoben. Am James-Franck-Ring und entlang der Albert-Einstein-Allee bis zur Manfred-Börner-Straße entfallen 347 Stellplätze. Entlang der Albert-Einstein-Allee von der Manfred-Börner-Straße bis zur Lise-Meitner-Straße fallen 105 Stellplätze weg. In der Lise-Meitner-Straße sind bis zur Endhaltestelle Science Park II 134 Stellplätze betroffen. Damit wären im Bereich der genannten Straßen insgesamt 586 Stellplätze vorhabenbedingt weggefallen. In der damit einhergehenden Diskussion gab es mehrere Abstimmungsgespräche zwischen den Einwendern, der Stadtverwaltung und der SWU Verkehr, die letztendlich zu dem Konsens geführt haben, dass die SWU Verkehr im Auftrag der Stadt ein Parkhaus sowie die Erweiterung zweier bestehender Parkplätze plant, baut und finanziert. Daraufhin wurden die oben genannten Einwendungen zurückgezogen.

In Summe müssen gemäß Planfeststellungsbeschluss 532 Stellplätze im Bereich der Wissenschaftsstadt dauerhaft errichtet werden. Davon werden 150 Ersatzstellplätze durch Erweiterung des vorhandenen Parkplatzes P 41 an der Helmholtzstraße hergestellt sowie weitere 150 Ersatzstellplätze durch den Bau eines Parkhauses oder Parkdecks im Bereich des Parkplatzes P 16 geschaffen. Im Bereich westlich der Hochschule Ulm werden zusätzlich 47 Stellplätze durch Erweiterung des dort bestehenden Parkplatzes geschaffen. Hinsichtlich der 134 entfallenden Stellplätze in der Lise-Meitner-Straße werden diese 1:1 im Bereich der Wendeschleife ausgeglichen. Damit werden insgesamt 532 Ersatzstellplätze hergestellt.

In der Wissenschaftsstadt müssen zwei Anlagen der Universität (Titan, Philips CM-20) umgesiedelt sowie voraussichtlich eine Anlage (Elektronen-Belichter) durch ein neueres störungsunempfindlicheres Gerät ersetzt werden, da die durch die Straßenbahn verursachten Emissionen der kompensierten Fahrleitung einen Betrieb der hochempfindlichen Forschungseinrichtungen am jetzigen Standort nicht zulassen. Für die Titan-Anlage muss ein

von der Universität geplantes Gebäude erweitert werden.

Eine kontinuierliche enge Abstimmung mit allen Beteiligten erfolgt bei den Themen Masterplan Wissenschaftsstadt und Übernahme der Straßen und Kanäle im Bereich der Wissenschaftsstadt in die Baulast der Stadt Ulm. Durch die Übernahme der Straßen und Kanäle entstehen Folgekosten im Unterhalt.

Eine besondere Situation ergibt sich für die geplante Wendeanlage am Ehinger Tor: Zu diesem Bauabschnitt wurde die Ausführungsplanung aufgrund der umfangreichen Abstimmungen für die Streckenäste zurückgestellt. Das Baurecht wurde mit dem Planfeststellungsverfahren Wissenschaftsstadt beantragt und liegt mit Planfeststellungsbeschluss des RP Tübingen für den Streckenast vor (siehe unten).

Planungsstand

Für den Streckenast zur Wissenschaftsstadt wurde am 22.01.2015 der Planfeststellungsbeschluss erlassen.

Die Frist für Erhebung von Hauptsache-Klagen ist am 18. März 2015 abgelaufen. Zwei Einwender haben fristgerecht Klage eingereicht. Es wurde kein Antrag auf einstweiligen Rechtsschutz gestellt. Damit besteht keine aufschiebende Wirkung durch die Klagen.

Derzeit wird die Ausführungsplanung fertiggestellt und die Ausschreibung der Bauleistungen vorbereitet.

3.1.3. ÖPNV-Brücke

Im Rahmen des Bauvorhabens muss für die Querung der Gleisanlagen der Deutsche Bahn AG eine neue ÖPNV-Brücke zwischen der Neutorstraße und der Kienlesbergstraße mit begleitendem Wartungsweg, der auch für den Rad- und Fußgängerverkehr freigegeben wird, errichtet werden. Die Brücke wird von der bestehenden Neutorbrücke abgerückt und unterhalb des Alten Fritz an die Kienlesbergstraße angebunden.

Die Brücke überquert dabei zahlreiche bestehende Gleise. Da hier später auch die Neubaustrecke Stuttgart – Ulm der DB AG (NBS) die geplante ÖPNV-Brücke unterquert, müssen sowohl die heutigen als auch die zukünftigen Gleisbeziehungen bei der Planung berücksichtigt werden. Die mit der DB AG abgestimmten Pfeilerstandorte der Brücke berücksichtigen somit bereits das Trogbauwerk der neuen NBS während der Herstellung und im Endzustand.

Der Straßenverkehr muss während der Bauzeit im Bereich der Brückenköpfe aufrechterhalten werden, ebenso der Eisenbahnbetrieb auf der Gleisanlage der DB AG. Daher muss die Herstellung der Brücke über eine sogenannte Vorschublösung erfolgen, bei der die Brücke in ca. 30 m langen Segmenten auf der Ostseite vormontiert wird und anschließend Stück für Stück in ihre endgültige Position verschoben wird.

Durch die zeitgleiche Herstellung der NBS durch die DB steht das Baufeld innerhalb der Gleisanlagen der DB AG für die Herstellung der Brücke nicht ausschließlich und über den gesamten Zeitraum zur Verfügung. Daher musste die Errichtung der Pfeiler und Hilfsstützen intensiv mit der DB AG abgestimmt werden. Insgesamt steht für die Arbeiten ein nur sehr enges Zeitfenster zur Verfügung. Die Terminpläne werden daher laufend fortgeschrieben, um schnell auf sich ändernde Sachverhalte von Seiten der DB AG reagieren zu können.

Für die Baumaßnahme ÖPNV-Brücke wurden bereits eine Rahmenvereinbarung und eine Baudurchführungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn AG abgeschlossen, die Eisenbahnkreuzungsvereinbarung ist derzeit in Vorbereitung und wird vsl. bis zum Baubeginn abgeschlossen.

Erste Vorabmaßnahmen, wie die Umsiedlung von Eidechsen, der Verschluss von Fledermaushöhlen und Rodungsarbeiten an den zukünftigen Widerlagern der neuen Brücke, wurden bereits im Herbst 2014 bzw. Frühjahr 2015 vorgenommen. Auch wurde ein Kanal im südöstlichen Widerlagerbereich des zukünftigen Brückenbauwerks im Vorfeld verlegt, um zu Baubeginn über ein freies Baufeld zu verfügen. Außerdem sind Umbaumaßnahmen an der Oberleitungsanlage der DB notwendig, die im Zeitraum vom 19.03.2015 bis zum 26.05.2015 erfolgen. Die hierfür notwendigen Sperrpausen wurden mit der DB abgestimmt.

Für diese Maßnahmen lag bzw. liegt jeweils eine Anerkennung als Vorabmaßnahme vom Fördermittelgeber vor, um die Förderung des Gesamtprojektes Linie 2 durch die vorgezogenen Maßnahmen nicht zu gefährden.

3.1.4. Betriebshoferweiterung

Im Rahmen des Neubaus der Straßenbahnlinie 2 muss auch der bestehende Betriebshof in der Bauhoferstraße erweitert werden, um die Instandsetzung, Wartung und das Abstellen der Busse und Straßenbahnen auch zukünftig gewährleisten zu können.

Planungsstand

Für diese Erweiterungsmaßnahme wurde am 25. Februar 2014 der Planfeststellungsbeschluss vom Regierungspräsidium Tübingen erteilt. Zwischenzeitlich wurde eine wirtschaftlich optimierte Planungsvariante (Verzicht auf Überdachung) verfolgt. Da seitens des Fördermittelgebers aktuell erklärt wurde, dass eine geänderte Planung nicht mehr nach den alten Förderregularien mit 75 % Förderquote gefördert werden würde, sondern mit einem mittlerweile reduzierten Fördersatz von 50 %, wird nun doch die alte Planungsvariante weiter verfolgt, die eine Überdachung vorsieht und bereits baurechtlich genehmigt ist.

3.1.5. Stammstrecke

Unter dem Begriff "Stammstrecke" sind die Anlagen zusammengefasst, die im Rahmen der Linie 2 im Bereich der bestehenden Strecke der Linie 1 angepasst bzw. ergänzt werden müssen. Konkret handelt es sich dabei um folgende Maßnahmen:

- Umbau der Straßenbahn- und Bushaltestelle Hauptbahnhof mit Anpassung des Straßenraums zwischen der Olgastraße (Höhe Theater) und der Friedrich-Ebert-Straße bis Knoten Neue Straße
- Neubau einer Wendeanlage in der Zeitblomstraße
- Neubau einer Wendeanlage am Ehinger Tor
- Neubau einer Wendeanlage in der Bleicher-Walk-Straße

Während für die Haltestelle Hauptbahnhof im Rahmen des Wettbewerbs zum Bahnhofplatz als ein zentrales Element bereits eine Vorplanung sowie ein Gemeinderatsbeschluss zur Erteilung von Planungsleistungen an den Wettbewerbsgewinner erfolgte (GD 214/14, FBA am 24.06.2014), liegt für die Wendeanlage in der Zeitblomstraße bisher kein Beschluss des Gemeinderats vor. Die Wendeanlage Ehinger Tor war bisher Bestandteil der Planungen für den Streckenast Wissenschaftsstadt, da sie insbesondere bei der ursprünglich vorgesehenen vorzeitigen Inbetriebnahme dieses Streckenastes eine Wendemöglichkeit im Bereich der Stammstrecke vorsehen sollte. Die Wendeanlage in der Bleicher-Walk-Straße war bisher Bestandteil der Planungen zum Umbau des Betriebshofes. Wegen der betrieblichen und damit auch förderrechtlichen Bedeutung wurde sie aber nunmehr als Teilprojekt der Stammstrecke zugeordnet.

3.1.5.1. Straßenbahn- und Bushaltestelle Hauptbahnhof

Die kombinierte Straßenbahn- und Bushaltestelle Hauptbahnhof kann das aktuell anfallende Verkehrsaufkommen in der heutigen Form nicht mehr bewältigen. Um die durch den Bau der Linie 2 voraussichtlich weitersteigenden Anforderungen angemessen bewältigen zu können, ist daher eine Anpassung der Haltestelle notwendig.

Die Planung für den Bahnhofplatz mit der Haltestelle Hauptbahnhof umfasst sowohl den ÖPNV als auch den MIV und die weiteren Verkehrsarten des Streckenabschnitts zwischen dem Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße / Neue Straße und dem westlichen Haltestellenkopf der geplanten Haltestelle Theater. Innerhalb dieses Abschnitts mit einer Gesamtlänge von etwa 460 m werden die Friedrich-Ebert-Straße und der Bahnhofplatz einschließlich Haltestellenanlage als zusammenhängende Verkehrsanlage neu gestaltet. Die Maßnahmen am Bahnhofplatz erfolgen im Rahmen des Masterplans „City-Bahnhof Ulm“.

Mit dem Umbau der Haltestelle sollen Defizite bei der sicheren und barrierefreien Erreichbarkeit der Bahnsteige beseitigt werden. Gleichzeitig wird die Haltestelle durch die Vergrößerung der Bahnsteigbreiten für das heute bereits sehr hohe und künftig noch höhere Verkehrsaufkommen ertüchtigt.

Planungsstand

Resultierend aus der Beschlusslage zur Tiefgarage konnten zwischenzeitlich die Planungsleistungen für die Stammstrecke, d.h. für die Planungen des Endzustands der Friedrich-Ebert-Straße, der bauzeitlichen Verkehrsführung in der Friedrich-Ebert-Straße sowie für den provisorischen ZOB vergeben werden.

Nach Einschätzung des Regierungspräsidiums Tübingen ist für die Haltestelle die Anfertigung einer Umweltverträglichkeitsprüfung und die Erstellung eines landschaftspflegerischen Begleitplans entbehrlich. Es wird derzeit geprüft, ob die Durchführung eines Plangenehmigungsverfahrens erforderlich ist.

3.1.5.2. Wendeanlage Zeitblomstraße

Die Anlage einer Wendeanlage in der Zeitblomstraße ist ebenfalls Bestandteil der Stammstrecke.

Diese innenstadtnahe Wendemöglichkeit ist erforderlich, um im Störfall auf einem der Linienäste Böfingen oder Wissenschaftsstadt auf einem Teil der jeweiligen Linie den Straßenbahnbetrieb aufrechterhalten und dabei auch die drei zentralen Haltestellen Ehinger

Tor, Hauptbahnhof und Theater bedienen zu können. Außerdem dient die Anlage als Wendemöglichkeit für Einsatzfahrten bei Schulbetrieb am Kuhberg während der Semesterferien an der Hochschule Ulm und der Universität Ulm.

Da eine Wendeschleife in diesem Bereich aus Platzgründen sowie in Hinsicht auf eine künftige städtebauliche Entwicklung nicht möglich ist, wurde eine Wendeanlage geplant, welche in Form eines Gleisdreiecks in der Neutorstraße mit Stichgleis in der Zeitblomstraße gestaltet ist. Die Lage des Abstellgleises wurde so dimensioniert, dass ein havariertes Fahrzeug bis zur Wiederherstellung der Fahrfähigkeit abgestellt werden kann und dennoch eine Wendemöglichkeit vorhanden ist.

Planungsstand

Das Regierungspräsidium Tübingen strebt für die Wendeanlage Zeitblomstraße die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens an. Der Antrag auf Planfeststellung wird derzeit vorbereitet und voraussichtlich im Frühjahr 2015 beim Regierungspräsidium Tübingen eingereicht.

3.1.5.3. Wendeanlage Bleicher-Walk-Straße

Die Anlage einer Wendeanlage in der Bleicher-Walk-Straße befindet sich auf dem Betriebshofgelände und ist ebenfalls Bestandteil der Stammstrecke. Sie ermöglicht im Falle von Störungen auf dem Streckenast Söflingen das Abkehren von Linienfahrzeugen hinter dem Theodor-Heuss-Platz und dient damit ebenfalls der Stabilisierung des Fahrangebotes.

Durch einen einfachen Gleisbogen kann die Fahrbeziehung auf dem Betriebshofgelände ermöglicht werden.

Planungsstand

Da die Wendeanlage in der Bleicher-Walk-Straße planrechtlich Bestandteil der Umbaumaßnahme des Betriebshofes war, liegt hierfür seit dem 25. Februar 2014 mit Erteilung des Planfeststellungsbeschluss Baurecht vor.

3.2. Straßenbahnfahrzeuge

Für den Betrieb der Linie 2 sollen in Ergebnis einer Ausschreibung 12 zusätzliche Straßenbahnen des Typs Siemens Avenio M beschafft werden. Die Bestellung durch die SWU Verkehr erfolgt erst nach dem Beschluss des Gemeinderates zum Bau der geplanten Straßenbahnlinie 2, spätester Termin hierfür ist der 29. August 2015. Die Lieferzeit für das erste Fahrzeug beträgt 24 Monate, die übrigen Fahrzeuge können dann im 4-Wochen-Rhythmus in Ulm eintreffen.

3.3. Öffentlichkeitsarbeit / Kommunikation

3.3.1. Bürgerdialog

Infrastrukturelle Großprojekte berühren vielfältige Interessen unterschiedlicher Akteure und Betroffener. Aufgrund der langen Vorlaufzeit und komplexer Planungen lassen sie sich aber nur bedingt korrigieren. Gegenstimmen und Proteste sind daher kein „Störfall“, sondern ständige Begleiter derartiger Vorhaben.

Wichtig für den Erfolg eines Großprojekts ist daher eine frühzeitige und umfassende Einbindung der Bürgerschaft in den Planungs- und Bauprozess. Die Stadt Ulm und die SWU Verkehr haben daher von Anfang an großen Wert auf Transparenz, Offenheit und Aufrichtigkeit im Dialog mit den Bürgern gelegt: Das heißt, zum einen konnten sich die Ulmer frühzeitig und umfassend über alle anstehenden Maßnahmen informieren, zum anderen wurden die Bürger im Rahmen vorab definierter Mitsprachemöglichkeiten dazu eingeladen, sich aktiv mit Kritik und eigenen Anregungen in den Planungsprozess einzubringen.

3.3.2. Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Der gesamte Bürgerdialog wurde durch intensive Presse- und Öffentlichkeitsarbeit begleitet. Im Rahmen dessen wurden insgesamt mehr als hundert Anfragen, Anregungen und Änderungswünsche bei der SWU Verkehr geprüft und beantwortet. Durch das vielfältige Dialogangebot konnten wichtige Informationen ausgetauscht, Missverständnisse ausgeräumt, Transparenz geschaffen und angepasste Lösungen erarbeitet werden. Soweit keine Anpassung der Planung möglich war, wurden die Gründe für das Festhalten an der ursprünglichen Planung nachvollziehbar aufbereitet und erläutert.

3.3.3. Weiteres Vorgehen

Essentiell wird das Thema Presse- und Öffentlichkeitsarbeit in der Bauphase. Dabei ist es wichtig, die Bürgerinnen und Bürger bereits im Vorfeld über die anstehenden Maßnahmen zu informieren und während der Bauphase immer über aktuelle Geschehnisse, Baustellen, Umleitungen und weitere Einschränkungen auf dem Laufenden zu halten. Ziel sollte dabei sein, den Bauprozess transparent und konfliktarm zu gestalten.

Dazu beitragen sollen umfangreiche Informations- und Kommunikationsmaßnahmen, sowohl vor Ort, über die lokale Presse als auch über Social Media und die projekteigene Homepage. Die Öffentlichkeitsarbeit sämtlicher bevorstehender Ulmer Großprojekte im Baubereich wird zur Sicherstellung eines einheitlichen Vorgehens zentral bei der Stadtverwaltung koordiniert. In einem ersten Schritt erfolgt die Organisation der Kommunikation für die Linie 2 zentral über die Task Force Linie 2. Hierfür wird aktuell eine Konzeption erarbeitet.

Auf Basis einer ersten Kostenannahme ist für den kompletten Zeitraum der Maßnahme Linie 2 von Gesamtkosten in Höhe von 400 T€ zu rechnen. Der voraussichtliche Mittelbedarf in den einzelnen HH-Jahren wird für die jeweiligen HH-Plan-Beratungen als Sonderfaktor gemeldet.

4. Kosten, Förderung und Finanzierung

Bauherrin für den Neubau der Straßenbahnlinie 2 und die Erweiterung des Betriebshofs ist die SWU Verkehr. Sie erstellt die Straßenbahntrasse, einschließlich der erforderlichen Anpassungen angrenzender Verkehrsanlagen und baulicher Anlagen, in eigenem Namen und auf eigene Rechnung. Da davon ausgegangen wird, dass die SWU Verkehr als Bauherrin zum Vorsteuerabzug berechtigt ist, sind die Kosten netto berechnet. Die SWU Verkehr ist auch Empfängerin der Fördermittel.

Die Stadt Ulm hat sich als Gesellschafterin der Stadtwerke Ulm und Neu-Ulm (SWU) im Konsortialvertrag mit der Stadt Neu-Ulm verpflichtet, im Zuge der einheitlichen Fortentwicklung des Nahverkehrs, der Gesellschaft das Kapital zur Verfügung zu stellen, das für den Ausbau des Nahverkehrs erforderlich ist und die Wertverhältnisse Ulm und Neu-Ulm des fortgeschriebenen Status Quo übersteigt (nachfolgend städtischer Finanzierungsbeitrag). Würde dies nicht geschehen, würde die Stadt Neu-Ulm über das Konzernergebnis anteilig den Ausbau der Linie 2 mitfinanzieren.

Der Bau einer Straßenbahnlinie verursacht sehr hohe Investitionskosten für die Infrastruktur, die zunächst zu finanzieren, also mit Eigenkapital des Gesellschafters Stadt Ulm zu hinterlegen sind. Im laufenden Betrieb sind dann die Betriebskosten geringer und es entfällt beispielsweise die regelmäßige Beschaffung von Bussen. Mit dem Ausbau der Linie 2 verändert sich also die Art und Höhe des Aufwands und der Verlauf innerhalb des Betriebes im Vergleich zum Bus.

In der jährlichen Abrechnung nach Konsortialvertrag wird im laufenden Betrieb festgestellt, ob eine einheitliche Fortentwicklung zwischen den Städten vorliegt. Mit der zweckgebundenen Rücklage des Gesellschafters Stadt Ulm entsteht ein Instrument für den Ausgleich zwischen den Städten. Dazu ist es notwendig, bereits während der Bauphase und nachfolgend in der Betriebsphase jährlich eine Zwischenabrechnung zu erstellen. Damit wird gewährleistet, dass regelmäßig zwischen den Gesellschaftern die einheitliche Fortentwicklung im Querverbund dokumentiert, überprüft und ggf. nachgesteuert wird.

Deshalb sammelte die Stadt Ulm in den letzten Jahren eine zweckgebundene Rücklage ("Sparbuch") an, die sie nunmehr für die Finanzierung dieses Finanzierungsbeitrags zur Verfügung stellt. Auf Seiten der SWU zahlt die Stadt Ulm den Finanzierungsbeitrag in eine (gespiegelte) zweckgebundene Rücklage für dieses Projekt ein, aus der jährlich der beschriebene Finanzierungsbeitrag entnommen wird.

Die SWU Verkehr hat eine wirtschaftliche und kostenminimierte Umsetzung des Projektes vorgesehen. Dies wird durch die berechneten Baukosten von ca. 15.000 T€ / Streckenkilometer belegt, was für eine innerstädtische Straßenbahntrasse einen vergleichbar guten Wert darstellt, insbesondere unter Berücksichtigung von besonderen Maßnahmen (Kompensierte Fahrleitung, Umsiedlung technischer Anlagen) und Bauwerken (ÖPNV-Brücke, Parkhaus Universität).

Die Stadt Ulm begleitet das Projekt; die stadtinterne Koordination erfolgt im Rahmen der Projektstruktur über das eigens eingerichtete Projektteam der Task Force Linie 2. Insbesondere werden bereits in der Bauphase regelmäßige Berichte und eine jährliche Zwischenabrechnung erstellt. Diese dienen unter anderem auch der oben beschriebenen Überprüfung der einheitlichen Fortentwicklung nach dem Konsortialvertrag der Gesellschafter.

4.1. Kosten

4.1.1. Straßenbahnlinie 2

Im Rahmen der GD 297/12 ergab die Kostenberechnung auf Basis der Entwurfsplanung für die Straßenbahnlinie 2 Kosten in Höhe von 126.800 T€.

Aus der weiteren Planung resultierte eine fortgeschriebene Kostenberechnung in Höhe von 155.800 T€, die Grundlage für den letztendlichen GVFG-Antrag war. Diese Kostensteigerung war begründet u.a. durch das zum Schutz der Forschung und Entwicklung im Bereich der Wissenschaftsstadt vorgesehene kompensierte Fahrleitungssystem, durch die ÖPNV-Brücke sowie die Aufnahme der Ertüchtigung der Stammstrecke in das Projekt. Laut Zuwendungsbescheid des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg vom 24.04.2015 werden von diesen Kosten insgesamt 107.800 T€ als förderfähig anerkannt. Daraus ergibt sich eine Zuwendung in Höhe von 85.300 T€.

Gegenüber dem bisherigen Ansatz aus dem Jahre 2012 und dem letztendlichen GVFG-Antrag

ergibt sich auf Basis einer weiter fortgeschriebenen Kostenberechnung derzeit eine Erhöhung der Baukosten um 21.900 T€. Diese Erhöhung teilt sich ursächlich auf in u.a.:

- Folgekosten aus dem Planfeststellungsverfahren (+ 6.400 T€)
- Folgekosten aus Erkenntnissen vertiefte Planung aus der Ausführungsplanung ggü. dem damaligen Stand der Entwurfsplanung (+ 3.000 T€)
- Kosten aus neuen Planungsanforderungen (+ 500 T€)
- Baupreisentwicklung von 2012 nach 2015 (Index von 3 % p.a.) (+ 12.000 T€)

Darüber hinaus war aufgrund des Prüfergebnisses des NVBW die Neukalkulation der Planungskosten notwendig. Bezogen auf die aktuell kalkulierten Planungskosten für das Gesamtprojekt ergeben sich dadurch insgesamt Mehrkosten in Höhe von 300 T€. Dadurch erhöhen sich die Gesamtkosten inkl. aktualisierter Planungskosten auf 178.000 T€.

In den o.g. Kosten sind alle erkennbaren Einsparmaßnahmen bereits berücksichtigt.

Für die Erhöhung der Baukosten wurde von Seiten der SWU Verkehr am 17.04.2015 ein Änderungsantrag gestellt. Dieser wird grundsätzlich nach den gleichen Fördersätzen wie im Förderbescheid des Hauptantrags vom 24.04.2015 aufgeführt gefördert. Aufgrund des gestellten Änderungsantrags gehen die Verwaltung und die SWU Verkehr daher davon aus, dass die Mehrkosten zu den gleichen Förderbedingungen bezuschusst werden.

Im Falle der Straßenbahnlinie 2 erhöht sich damit der Mittelbedarf auf Grundlage der Kostenberechnung der SWU Verkehr gegenüber dem Beschluss des Gemeinderats vom 18.07.2012 von 126.800 T€ um 51.200 T€ auf 178.000 T€.

Damit einher geht eine Erhöhung des bisher angenommenen städtischen Anteils von 47.900 T€ um voraussichtlich 32.000 T€ auf dann 79.900 T€. Dieser Betrag berücksichtigt den sich aus dem Zuwendungsbescheid vom 24.04.2015 ergebenden städtischen Finanzierungsbeitrag in Höhe von 70.600 T€ (abzüglich der darin laut Neukalkulation zu hoch angesetzten Planungskosten in Höhe von 2.900 T€) sowie den sich aus dem Änderungsantrag voraussichtlich ergebenden städtischen Finanzierungsbeitrag von 12.200 T€.

4.1.2. Betriebshoferweiterung

Im Rahmen der GD 297/12 ergab die Kostenberechnung auf Basis der Entwurfsplanung für die Betriebshoferweiterung Kosten in Höhe von 12.700 T€.

Aus der weiteren Planung resultierte eine fortgeschriebene Kostenberechnung in Höhe von 13.900 T€ (ohne Grunderwerb), die Grundlage für den letztendlichen GVFG-Antrag wird. Diese Kostensteigerung wird begründet u.a. durch Mehrkosten aus dem Planfeststellungsverfahren und Forderungen des Fördermittelgebers bezüglich technischer Ausrüstung.

Der Grunderwerb wurde bereits vorher durch die SWU Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH getätigt und ist abgeschlossen. Die Stadt Ulm hat hier keinen Finanzierungsbeitrag zu tragen. Der vorgezogene Grunderwerb ist förderfähig und die SWU Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH erwarten Fördermittel in Höhe von 2.300 T€.

Im Falle der Betriebshoferweiterung erhöhen sich damit die Gesamtkosten auf Grundlage der Kostenberechnung der SWU Verkehr gegenüber dem Beschluss des Gemeinderats vom 18.07.2012 von 12.700 T€ um 1.200 T€ auf 13.900 T€.

Damit einher geht eine Erhöhung des bisher angenommenen städtischen Anteils von 5.400 T€ auf dann 6.400 T€. Der Bescheid steht hier noch aus.

4.1.3. Straßenbahnfahrzeuge

Die Kosten für die 12 Straßenbahnfahrzeuge liegen bei 33.000 T€. Die Beschaffung der Straßenbahnfahrzeuge erfolgt durch die SWU Verkehr und wirkt sich auf das Betriebsergebnis über die Laufzeit der Fahrzeuge positiv aus.

4.1.4. Zusammenfassung Straßenbahnlinie 2 und Betriebshoferweiterung

Zusammenfassend ergeben sich laut der Kostenberechnung der SWU Verkehr für die verschiedenen Maßnahmen die folgenden finanziellen Auswirkungen:

Maßnahme	Kosten	vorr. Anteil GvFG (Bund / Land)	vorr. Finanzierungs- beitrag Stadt
Straßenbahnlinie 2 (GD 297/12)	126.800 T€	78.900 T€	47.900 T€
Straßenbahnlinie 2 - neu -	178.000 T€	98.100 T€	79.900 T€
Differenz	+ 51.200 T€	+ 19.200 T€	+ 32.000 T€

Betriebshof (GD 297/12)	12.700 T€	7.300 T€	5.400 T€
Betriebshof - neu -	13.900 T€	7.600 T€	6.300 T€
Differenz	+ 1.200 T€	+ 300 T€	+ 900 T€

Summe Infrastruktur (GD 297/12)	139.500 T€	86.200 T€	53.300 T€
Summe Infrastruktur - neu -	191.900 T€	105.700 T€	86.200 T€
Differenz	+ 52.400 T€	+ 19.500 T€	+ 32.900 T€

Fahrzeuge (GD 297/12)	30.600 T€	-	0 T€
Fahrzeuge - neu -	33.000 T€	-	0 T€
Differenz	+ 2.400 T€	-	0 T€

Projekt Linie 2 gesamt (GD 297/12)	170.100 T€	86.200 T€	53.300 T€
Projekt Linie 2 gesamt - neu -	224.900 T€	105.700 T€	86.200 T€
Differenz	+ 54.800 T€	+ 19.500 T€	+ 32.900 T€

In Anlage 2 sind diese Kosten in einer ausführlichen Übersicht zusammenfassend dargestellt.

Im Rahmen des Beschlusses des Gemeinderates vom 18.07.2012 (GD 297/12) wurden die finanziellen Auswirkungen der Baumaßnahme mit insgesamt 139.500 T€ dargestellt. Bei dem auf die Stadt entfallenden Anteil wurde von einem Betrag von 53.300 T€ ausgegangen. Die Finanzplanung wurde entsprechend angepasst.

Die aktuelle Kostenberechnung der SWU Verkehr führt nun Gesamtinvestitionskosten für die baulichen Anlagen inklusive Planungskosten in Höhe von 191.900 T€ an. Gegenüber dem Beschluss des Gemeinderats vom 18.07.2012 erhöht sich der Mittelbedarf damit um 52.400 T€. Auf die Straßenbahnlinie 2 entfallen dabei 178.000 T€, für den Betriebshof werden Kosten in Höhe von insgesamt 13.900 T€ berechnet.

4.2. Förderung

4.2.1. Straßenbahnlinie 2

Für die Gesamtmaßnahme Straßenbahnlinie 2 wurde durch die SWU Verkehr ein Antrag zur Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gestellt. Mit dem Beschluss der Kommission für Haushalt und Verwaltungsstruktur des Landes Baden-Württemberg im November 2012 wurde das Vorhaben als grundsätzlich förderfähig anerkannt. Voraussetzung hierfür ist, dass die Standardisierte Bewertung einen Nutzen-Kosten-Faktor über 1,0 aufweist. Gemäß der Fortschreibung der Standardisierten Bewertung der SWU Verkehr vom 16.03.2015, die von den zuständigen Förderstellen anerkannt wurde, liegt der Nutzen-Kosten Faktor der volkswirtschaftlichen Bewertung des Vorhabens Linie 2 bei 1,16 und damit über dem Mindestwert von 1,0. Als Grundlage wurden die zu diesem Datum ermittelten Baukosten und Kosten für den Grunderwerb in Höhe von insgesamt 139.000 T€ herangezogen. Nicht berücksichtigt wurden dagegen die inflationsbedingten Preissteigerungen, da - verfahrensbedingt - stets eine Rückrechnung auf die Preisbasis 2006 erfolgt.

Ausgehend von dieser Datenbasis kann ermittelt werden, bis zu welcher Kostensteigerung der notwendige Kosten-Nutzen-Faktor von $> 1,0$ gehalten werden kann. Laut einer überschlägigen Abschätzung des mit der Standardisierten Bewertung beauftragten Büros ist dies bei einer Kostensteigerung von bis zu 12 % (ohne inflationsbedingte Preissteigerungen) noch der Fall.

Zu beachten ist, dass bei der aktuellen Berechnung die Auswirkungen der Pläne zum Hindenburgareal, zum Baugebiet am Egginger Weg und des Science Park III nicht berücksichtigt wurden. Für die Möglichkeit einer belastbareren Risikoabschätzung in diesem Bereich wird die SWU Verkehr daher zeitnah eine weitere Fortschreibung der Standardisierten Bewertung anstoßen.

Die Förderung für die Strecke der Linie 2 durch den Bund im Rahmen des GVFG-Programms beträgt bis zu 60 %, das Land Baden-Württemberg übernimmt weitere 20 % der zuwendungsfähigen Kosten. Das Programmaufnahmeschreiben wurde am 16.04.2015 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) an das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg (MVI) versendet. Mit dem Zuwendungsbescheid vom 24.04.2015 teilt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg die Förderung der Straßenbahnlinie 2 mit einem Betrag von bis zu 85.300 T€ mit. Dieser berücksichtigt noch die überholte Kalkulation der Planungskosten. Die SWU Verkehr hat am 17.04.2015 einen Änderungsantrag gestellt und geht aktuell von einer weiteren Förderung in Höhe von 12.900 T€ aus. Insgesamt wird damit mit einer Fördersumme in Höhe von 98.200 T€ gerechnet.

Um in den Genuss der Förderung zu gelangen, ist es erforderlich, wesentliche Risiken, die mit dem Projekt oder der Finanzierung verbunden sind, zu übernehmen (Anlage 3). In der Anlage 6 ist der Zuwendungsbescheid des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg vom 24. April 2015 beigelegt. Wesentliche Risiken sind insbesondere die Beendigung des GVFG- Bundesprogramms 2019 und damit die Bau- und Abrechnungszeit, der Nutzen-Kostenfaktor (wenn dieser unter 1,0 fällt) und Kostenerhöhungen/Ergänzungs- und Änderungsanträge, wenn diese nicht in der erwarteten Höhe bezuschusst werden.

4.2.2. Betriebshoferweiterung

Für die Erweiterung des Betriebshofes in der Bauhoferstraße wird eine Förderung von 75 % durch Landesmittel in Aussicht gestellt. Die Prüfung des Antrages vom 25.01.2013 mit Ergänzungsantrag vom 14.10.2014 wurde vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur bis zur Bescheidung über die Fördermittel der Strecke zurückgestellt.

Es wird mit einer Fördersumme in Höhe von insgesamt 7.500 T€ gerechnet.

4.2.3. Straßenbahnfahrzeuge

Die Beschaffung von 12 neuen Straßenbahnfahrzeugen, die für den Betrieb der Linie 2 notwendig sind, wird nicht gefördert. Untersuchungen haben ergeben, dass sich Finanzierung und Betrieb der Fahrzeuge über die Nutzungsdauer rechnen, also für die SWU wirtschaftlich sind. Deshalb ist ein dauerhafter städtischer Finanzierungsbeitrag nicht erforderlich. Wegen der hohen Investitionssumme der SWU kann es jedoch notwendig sein, über Gesellschafterdarlehen oder Kapitaleinlagen Finanzierungsmittel zur Verfügung zu stellen, die spätestens im laufenden Betrieb Zug um Zug zurückgeführt werden.

4.3. Finanzierung

4.3.1. Straßenbahnlinie 2 und Betriebshoferweiterung

Die Finanzierung der beiden Maßnahmen erfolgt zum einen durch Fördermittel, zum anderen durch die Stadt Ulm mit dem nach Konsortialvertrag erforderlichen Finanzierungsbeitrag. Dieser setzt sich zusammen aus dem

- zu tragenden Finanzierungsbeitrag der zuwendungsfähigen Kosten
- und grundsätzlich nicht zuwendungsfähigen Kosten (z.B. Teile der Planungsaufwendungen, Verwaltungskosten der SWU Verkehr).

Entsprechend des Konsortialvertrages zwischen den Städten Ulm und Neu-Ulm hat die Stadt Ulm den sich daraus ergebenden Finanzierungsbeitrag für den Bau der Straßenbahnlinie 2 und die Erweiterung des Betriebshofes zu tragen. Im Falle eines Baubeschlusses hat die Stadt Ulm damit die Finanzierung des Projekts sicherzustellen und insbesondere den Finanzierungsbeitrag, welcher nicht durch GVFG-Fördermittel gedeckt und nicht über die einheitliche Fortentwicklung finanziert wird, zu übernehmen. Der Finanzierungsanteil der Stadt Ulm erfolgt über Einzahlungen der Stadt in die Rücklage der SWU Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH (zweckgebundene Kapitalrücklage) und wird bei Bedarf über die Erfolgsrechnung der SWU Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH entnommen.

Es wird davon ausgegangen, dass keine Vorfinanzierungskosten durch die Stadt Ulm zu tragen sind. Sofern eine Zwischenfinanzierung im Falle verzögerter Zuschussauszahlungen erforderlich wird, wird diese ggf. über Kassenverstärkungsmittel der Stadt sichergestellt. Die konkrete Vorgehensweise wird zu gegebener Zeit noch festgelegt.

Entsprechend der aktuellen Beschlusslage aus GD 297/12 stehen als städtischer Anteil für die Umsetzung der Maßnahme aktuell 53.300 T€ zur Verfügung. Wie unter 4.1.4. dargestellt, erhöht sich laut Berechnung der SWU Verkehr dieser städtische Anteil allerdings um 32.900 T€ auf dann insgesamt 86.200 T€. Die Projektkosten sind entsprechend fortzuschreiben.

Zur Finanzierung der Linie 2 hat die Stadt Ulm über die Rücklage zur Verkehrsentwicklung bereits Vorsorge getroffen, die über die Beschlusslage aus 2012 hinaus gehen.

Der FinanzHH 2015 der Stadt Ulm sieht bei Projekt 7.54700001 "Weiterer Ausbau Straßenbahn" aktuell Gesamtmittel in Höhe von 87.530 T€ vor.

Der aktuelle Stand des städtischen Finanzierungsbeitrags und die über die Rücklage zur Verkehrsentwicklung angesammelten Finanzierungsmittel ergeben somit nachfolgenden Stand:

Projekt 7.54700001: Weiterer Ausbau Straßenbahn						
	bereitgest. bis einschl. 2014	2015	2016	2017	2018	Gesamt- summe
HH-Plan 2015*	** 7.570 T€	***24.460 T€	20.000 T€	20.000 T€	15.500 T€	87.530 T€

"Sparbuch" jeweils zum Jahresbeginn	87.530 T€	79.960 T€	55.500 T€	35.500 T€	15.500 T€	
Entnahmen	7.570 T€	24.460 T€	20.000 T€	20.000 T€	15.500 T€	
"Sparbuch" jeweils zum Jahresende	79.960 T€	55.500 T€	35.500 T€	15.500 T€	0 T€	

* Mittelfristige Finanzplanung nach Stand HH-Plan 2015

** Bis Ende 2014 wurden knapp 7.570 T€ von SWU Verkehr für Planungsleistungen verauslagt. Die Stadt Ulm hat die Auslagen durch Zahlungen kompensiert.

*** inkl. Ermächtigungsübertrag aus 2014 nach 2015 in Höhe von 9,452 T€.

Zu beachten ist, dass über das Projekt 7.54700003 "ÖPNV - Umbau Neutorstraße/Haltestelle Theater" bereits in 2011 Auszahlungen in Höhe von 211 T€ abgeflossen sind. Dieses Projekt wurde zum HH-Jahr 2012 in das Projekt 7.54700001 "Weiterer Ausbau Straßenbahn" integriert. Der Auszahlungsbetrag wurde nicht vom Sparbuch entnommen und wird daher in dieser Darstellung nicht berücksichtigt. Damit wurden bis zum 31.12.2014 insgesamt 7.800 T€ für das Projekt bereitgestellt.

Die Fortschreibung der Finanzplanung entsprechend der Darstellung ist im Rahmen der kommenden HH-Beratungen vorgesehen. Die Finanzierung des städtischen Finanzierungsbeitrags der Gesamtmaßnahme erfolgt über die Rücklage zur Verkehrsentwicklung.

4.3.1. Straßenbahnfahrzeuge

Die Finanzierung wird von der SWU Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH getätigt. Sollten die Finanzierungsmittel für die fälligen Kaufpreistraten durch die SWU nicht vollständig abgedeckt werden können, wird die Stadt die fehlenden Finanzierungsmittel zur Verfügung stellen, um die Liquidität der SWU Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH zu gewährleisten. Die Finanzierung der Stadt der SWU Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH kann dabei entweder durch Gesellschafterdarlehen oder durch Kapitaleinlagen unter Berücksichtigung der Bilanzstruktur und entsprechend dem tatsächlichen Bedarf erfolgen.

4.3.2. Bürgeranleihe

Eine Bürgeranleihe kann auf Grund der wirtschaftlichen Situation der SWU derzeit nicht platziert werden und ist zudem unwirtschaftlich. Dies haben neben dem Gutachten von KPMG auch Gespräche mit Banken ergeben. Die Vermarktungschancen werden bei Inbetriebnahme der Linie 2 wesentlich besser eingeschätzt. Die Auflage einer Bürgeranleihe soll deshalb zu einem späteren Zeitpunkt erneut geprüft werden.

4.4. Betriebskosten Straßenbahnlinie 2

Die Abrechnung des Anteils der Stadt Ulm erfolgt nach Maßgabe des Konsortialvertrags über die jährliche Fortschreibung des ÖPNV-Anteils im Querverbund der SWU-V und im Rahmen der einheitlichen Fortentwicklung.

Bei der Finanzierung des Finanzierungsbeitrags der Projektkosten durch die Stadt Ulm verbessert sich das Wirtschaftsergebnis der SWU Verkehr bei dynamischer Betrachtung. Daher entstehen für die Mehrleistungen, die mit der Inbetriebnahme der Linie 2 anfallen, keine Belastungen durch den Konsortialvertrag, d.h. es entstehen der Stadt Ulm keine zusätzlichen Aufwendungen, der positive Effekt kommt der Stadt Ulm zugute. (§ 9 Abs. 2 Konsortialvertrag)

5. Zeitliche Umsetzung

Das Projekt befindet sich derzeit in der Planungsphase. Der Planfeststellungsbeschluss für den Streckenast Kuhberg wurde am 18. Juli 2014 vom Regierungspräsidium Tübingen erteilt, der Planfeststellungsbeschluss für den Teil Wissenschaftsstadt am 22.01.2015.

Die Terminplanung der Gesamtmaßnahme Neubau Straßenbahnlinie 2 richtet sich nach zwei Fixpunkten. Dies ist zum einen der spätest-mögliche Zeitpunkt für die Fertigstellung (baufachtechnische Abnahme) der Gesamtmaßnahme Linie 2, um die Förderung durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), welches zum 31.12.2019 ausläuft, rechtzeitig abrufen zu können. Zum anderen muss der Bau der ÖPNV-Brücke auf den Bauablaufplan der Deutschen Bahn AG abgestimmt sein. Aus dem derzeit vorliegenden Terminplan der DB AG ergibt sich, dass die Bauhauptleistungen des Brückenbauwerkes unter Berücksichtigung der gesetzlichen Ausschreibungs- und Vergabefristen zwingend bis spätestens 22. Mai 2015 vergeben werden müssen. Resultierend aus dem derzeit geltenden Zeitplan der SWU Verkehr erfolgt der Baubeginn der ÖPNV-Brücke am 17. Juni 2015.

Im Nachgang zum Baubeschluss ist die Ausschreibung der Leistungen für den Streckenbau für die Teilstrecke zur Wissenschaftsstadt vorgesehen. Laut SWU Verkehr ist hier der Baubeginn im Herbst 2015 geplant. Dieser Streckenabschnitt soll im Sommer 2018 in Betrieb genommen werden.

Der Bau der Teilstrecke vom Kuhberg bis zum Ehinger Tor wird in verschiedenen Abschnitten ab Herbst 2015 gestartet. Die Inbetriebnahme dieses Streckenastes ist für Winter 2017/ 2018 geplant.

Bei der Realisierung ist mit großen Auswirkungen auf das gesamte Verkehrsgeschehen zu rechnen (s. GD 147/15 Information Bauphasen und bauzeitliche Verkehrsführung). Der Überwachung der Bauabläufe wird daher in besonderem Maße Bedeutung zukommen. Zusätzliche Belastungen werden durch die Baustellenverkehre der weiteren Großprojekte insbesondere in der Innenstadt auftreten. Im Rahmen der von der Koordinierungsstelle

Großprojekte KOST organisierten projektübergreifenden Baulogistik sollen diese zum Teil gesteuert werden. Dem Bau der Straßenbahnlinie wird dabei die höchste Priorität zugemessen. Außerdem müssen im Vorrangstraßennetz geeignete großräumige Umleitungsstrecken für den MIV eingerichtet werden, um den eigentlichen Baustellenbereich von unnötigen Durchgangsverkehren freizuhalten.

6. Risiken

Um die Vorgaben des Fördergebers einhalten zu können, muss das Vorhaben bis 31.12.2019 abgeschlossen und abgerechnet sein. Verzögerungen im Ablauf hätten die Konsequenz, dass Fördermittel nicht komplett abgerufen werden könnten und die Stadt Ulm die Kostendifferenz selbst tragen müsste.

Die planerischen, zeitlichen und finanziellen Risiken des Projekts werden in Anlage 3 näher erläutert.