



Sachbearbeitung Task Force Linie 2

Datum 12.01.2016

Geschäftszeichen TFL2

Beschlussorgan Gemeinderat

Sitzung am 17.02.2016 TOP

Behandlung öffentlich

GD 030/16

Betreff: Ausbau der Straßenbahnlinie 2 Oberer Kuhberg - Wissenschaftsstadt
- 1. Zwischenbericht -

Anlagen: Anlage 1 - Kostenübersicht
Anlage 2 - Risikobetrachtung
Anlage 3 - Terminplan

Antrag:

1. Den Zwischenbericht zum Ausbau der Straßenbahnlinie 2 vom Oberen Kuhberg bis zur Wissenschaftsstadt zur Kenntnis zu nehmen.

Gönner

Zur Mitzeichnung an:

BM 1, BM 3, C 3, KOST2020, OB, VGV, ZS/F

Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des
Gemeinderats:

Eingang OB/G _____

Versand an GR _____

Niederschrift § _____

Anlage Nr. _____

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 06.05.2015, GD 070/15

- Ausbau der Straßenbahnlinie 2 Oberer Kuhberg - Wissenschaftsstadt – Baubeschluss

Auf vorhergehende Beschlüsse wird in der GD 070/15 verwiesen.

1.1. Anträge

Unerledigte Anträge des Gemeinderats liegen nicht vor.

2. Baumaßnahmen

2.1. Rückblick 2015

2.1.1. Streckenast Ehinger Tor - Kuhberg

Im Oktober 2015 wurde am Streckenast am Kuhberg mit ersten Baumaßnahmen, insbesondere Leitungsumverlegungen und der Herstellung der Wendeschleife am Kuhberg Schulzentrum, begonnen. Diese Maßnahmen zogen diverse Veränderungen in der Verkehrsführung, sowohl für den ÖPNV, als auch für den MIV, nach sich. Außerdem mussten Parkplätze entlang der Baustellen bzw. der Umleitungsstrecken entfallen.

- Von Montag, 12. Oktober 2015, an wurde der Busverkehr in Richtung Schulzentrum/stadtauswärts über die Umleitungsstrecke Saarlandstraße, Neunkirchenweg und Königstraße geführt. In der Saarlandstraße und im Neunkirchenweg galt seitdem eine Einbahnstraßen-Regelung, auch für den Individualverkehr. Die Römerstraße selbst konnte vom Individualverkehr bis zum Beginn der Bauarbeiten Mitte November weiterhin in zwei Richtungen befahren werden.
- Seit Mitte Oktober 2015 wurde die Ausfahrt des Grimmelfinger Wegs („Alter Grimmelfinger Weg“) in Einbahnrichtung in Richtung Lindenhöhe geöffnet. Außerdem wurde die bisher durch Poller gesicherte Notausfahrt aus dem Römerpark in den Neunkirchenweg geöffnet und damit zu einer regulären Ein- und Ausfahrt. Beide Regelungen sind auf den Zeitraum der Bauarbeiten begrenzt und werden anschließend wieder aufgehoben.

- Für eine Kanalumlegung an der Kreuzung Römerstraße/Starengasse war ab Anfang November die Zufahrt aus der Starengasse in die Römerstraße zeitweise gesperrt, der Verkehr in Richtung Innenstadt hatte Vorrang.
- Ab Mitte November 2015 wurde die Römerstraße auch für den Individualverkehr zur Einbahnstraße in Richtung Stadtmitte. Der IV wurde über die o. e. Umleitungsstrecke Saarlandstraße, Neunkirchenweg und Königstraße geführt.
- Für Radfahrer in Richtung Schulzentrum wurde eine gesonderte Umleitungsempfehlung (über Weickmannstraße, Steubenweg, Speidelweg, Unterer Kuhberg) ausgesprochen.
- Ab Oktober 2015 wurden im Bereich der Römerstraße/Egginger Weg Baumfällarbeiten durchgeführt, ab dem 30. November 2015 im Bereich der Ehinger Anlagen. Um den verbleibenden Bestand zu schützen, wird ein Wurzelvorhang eingebracht. Bei einzelnen Bäumen war außerdem ein Auslichtungsschnitt der Baumkrone notwendig.
- Die ÖPNV-Umleitung über die Saarlandstraße, Neunkirchenweg und Königstraße wurde auch mit dem Fahrplanwechsel zum 13. Dezember 2015 beibehalten.
- Ab dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2015 verkehren zusätzlich zur Linie 13 die Einsatzbusse von und zum Kuhberg-Schulzentrum über die Königstraße. Die Rechts-vor-Links-Regelung wurde daher aufgehoben, damit die Busse ohne zeitraubenden Halt die Kreuzungsbereiche passieren können. Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 bleibt unverändert. Die Führung des ÖPNV wird während der gesamten Bauzeit der Linie 2 am Kuhberg beibehalten.
- Mit Beginn der Winterpause zum 18. Dezember 2015 wurde die Römerstraße wieder beidseitig freigegeben und die Umleitung über die Saarlandstraße und den Neunkirchenweg vorläufig aufgehoben. Die Einbahnstraßenregelung auf der Umleitungsstrecke und die ÖPNV-Führung wurden beibehalten. Eine erneute halbseitige Sperrung der Römerstraße erfolgt ab voraussichtlich Mitte Januar 2016.

2.1.2. Streckenast Theater - Wissenschaftsstadt

- Die Bauarbeiten am Streckenast Wissenschaftsstadt begannen im Oktober 2015 mit Aushubarbeiten am Herbert-von-Karajan-Platz vor dem Theater. Anschließend wurde im Bereich der Theater-Tiefgarage eine neue Abdichtung aufgebracht. Für diese Maßnahmen musste in der Olgastraße zeitweise eine Fahrspur für den Verkehr gesperrt werden, außerdem entfiel baustellenbedingt ein Teil des öffentlichen Parkplatzes an der Zeitblomstraße/Ecke Neutorstraße.
- Im Bereich der Wissenschaftsstadt wurden entsprechend einer Bestimmung im Planfeststellungsbeschluss ab Oktober Parkplatzprovisorien hergestellt, um während der Bauzeit entfallende Parkplätze bis zum Baubeginn zu kompensieren.
- Anschließend wurden ab Anfang November Kanalbauarbeiten in der Neutor- und der Zeitblomstraße durchgeführt, die ebenfalls eine veränderte Verkehrsführung nach sich zogen. Für die Dauer von etwa zwei Wochen stand in Fahrtrichtung Theater/Innenstadt lediglich eine Spur zur Verfügung. Außerdem wurde die Bushaltestelle in der Neutorstraße bereits im Vorgriff auf den Fahrplanwechsel verlagert.
- Ab Dezember wurden entlang der zukünftigen Trasse die durch den Planfeststellungsbeschluss festgelegten Großbaumverpflanzungen durchgeführt, außerdem wurde mit Wurzelschutzmaßnahmen und Rodungsarbeiten begonnen, die bis Februar 2016 abgeschlossen sein werden.

- Seit dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2015 wird die Neutorstraße aufgrund der bevorstehenden Bautätigkeiten komplett vom ÖPNV freigehalten, in der Friedrich-Ebert-Straße und der Olgastraße verkehren seit diesem Datum nur noch die Straßenbahnlinie 1 und die Buslinie 7. Alle anderen Buslinien fahren seitdem den Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) an und verlassen diesen wieder in Richtung Süden und Osten.
- Weiterhin wird auch das Baufeld im Mähringer Weg von der Straße Am Bleicher Hag bis zur Einmündung Weinbergweg vom Linienverkehr freigehalten. Die Linien 3 und 5 weichen in diesem Bereich mit Ihrem Linienweg über Am Bleicher Hag und den Weinbergweg aus. Zur ÖPNV-Erschließung des mittleren Bereiches des Mähringer Weges wurde ein Pendelbus (Linie 8) eingerichtet. Diese Linie bedient den Stifterweg im Abschnitt zwischen Multscherschule, Burgunder Weg und Ruländerweg, wo eine Umsteigemöglichkeit von und zu den Linien 3, 5 und 13 besteht.
- Die Führung des ÖPNV wurde so gewählt, um das ÖPNV-Baustellennetz während der gesamten Bauzeit möglichst stabil zu halten und den Fahrgästen keine weiteren Umstellungen zuzumuten.

2.1.3. ÖPNV-Brücke

Offizieller Baubeginn der ÖPNV-Brücke zum Kienlesberg war im August 2015. Als erster Schritt stand ab dem 24.08.2015 die Herstellung der beiden Brückenwiderlager an. Dafür musste die Kienlesbergstraße stadtauswärts in Fahrtrichtung östlicher Eselsberg gesperrt werden.

Von Oktober bis Dezember 2015 war auch die Neutorbrücke nur einseitig befahrbar, die Umleitung, auch des ÖPNV, erfolgte über die B10 und die neu gebaute Haltestelle Beim Alten Fritz.

2.1.4. Betriebshoferweiterung

Im November 2015 wurde mit dem Umbau der bestehenden Wagenhalle auf dem Betriebshofgelände begonnen. Außerdem wurde eine provisorische Waschanlage für Busse eingerichtet, da die bestehende Anlage komplett erweitert und erneuert wird.

2.2. Ausblick 2016 ff

2.2.1. Streckenast Ehinger Tor - Kuhberg

Termine

Da die Planungen noch nicht komplett abgeschlossen waren - insbesondere in der Leitungsplanung bzw. Konfliktplanung gab es erhöhten Abstimmungsbedarf - wurde eine geteilte Ausschreibung der Baumaßnahmen notwendig. Damit konnte ein Baubeginn im Herbst 2015 sichergestellt werden.

Mit den Baumaßnahmen des Maßnahmenpaketes 1 wurde im Oktober 2015 begonnen (s. 2.1.1).

Die Vergabe des Maßnahmenpakets 2, das den Gleis- und Tiefbau (ohne Wendeschleife Schulzentrum Kuhberg) umfasst, erfolgte im Januar 2016. Im Vergleich zu den im Mai 2015 angekündigten Bauzeiten (s. GD 070/15) ergibt sich durch die Verzögerungen ein veränderter Baubeginn. Die Bauhauptmaßnahmen des Maßnahmenpakets 2, die den Leitungsbau, den Straßen und Gleisbau sowie u. a. den Einbau der elektrotechnischen Ausrüstung umfassen, erfolgt vrsl. im März 2016, die Beendigung ist für Herbst / Winter 2017 vorgesehen (s. Anlage 3). Trotz des

verzögerten Baubeginns soll die Inbetriebnahme des Streckenastes zum Kuhberg voraussichtlich im Winter/Frühjahr 2017/2018 erfolgen.

Sachstand Grunderwerb

Der Grunderwerb ist bis auf zwei Erwerbe abgeschlossen. Diese stehen kurz vor der Beendigung. Vertragsentwürfe, als Ergebnis der Verhandlungen, liegen bereits vor.

geplanter Bauablauf / Änderungen in der Verkehrsführung

Die bereits begonnenen Maßnahmen des Pakets 1 werden, soweit noch nicht abgeschlossen, Anfang 2016 fortgeführt.

Die Arbeiten des Maßnahmenpakets 2 erfolgen ab voraussichtlich März 2016, die auf dem gesamten Streckenast auf allen fünf Abschnitten gleichzeitig beginnen. Der Bauablauf umfasst über 20 Bauphasen, die mit allen Gewerken abgestimmt wurden. Da die Gleistrasse kanal- und leitungsfrei sein muss, sind zum Teil mehrfache Umlegungen der Sparten notwendig. Anschließend erfolgen der Gleis- und Tiefbau sowie der Bau der Fahrleitungen und weiterer Gewerke, z. B. der elektrotechnischen Ausrüstung sowie der Haltestellenausstattung.

Um eine hinreichende Verkehrsabwicklung zu gewährleisten sowie die Auswirkungen der Bauphasen auf die Qualität des Verkehrsablaufes zu ermitteln, wurde eine verkehrstechnische Untersuchung zur Leistungsfähigkeit der betroffenen Strecken und der darin enthaltenen Knotenpunkte in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse hieraus können der GD 147/15 entnommen werden.

Neben großräumigen Umleitungsempfehlungen werden je nach Erfordernis im jeweiligen Bauabschnitt weitere, kurzfristige Umleitungen eingerichtet werden.

Folgende Verkehrsführung ist für die Zeit der Bauarbeiten am Streckenast vorgesehen:

- Römerplatz bis Allewinder Weg: hier muss auf Grund der geringen Querschnittsbreite des Straßenraums abschnittsweise eine einstreifige Verkehrsführung in Einbahnrichtung eingerichtet werden
- Allewinder Weg bis Schulzentrum Kuhberg: durchgängig Zweirichtungsverkehr
- Ab Baubeginn 2016 zusätzlich zur bereits bestehenden Umleitungsstrecke am mittleren Kuhberg (s. 2.1.1) neue Verkehrsführung im Einbahnverkehr über Westerlinger Straße, St.-Barbara-Straße zur Haßlerstraße
- Änderung der Verkehrsführung im Knoten Haßlerstraße/Zinglerstraße/St.-Barbara-Straße (geänderte Vorfahrtsregelung) mit Einrichtung einer Einbahnregelung in der kleinen Zinglerstraße
- Weitere Änderungen der Verkehrsführung sind am Knoten Wagnerstraße/Thränstraße sowie in der Beyerstraße vorgesehen. Letztere wird während der Bauzeit abschnittsweise voll gesperrt und nur für Anlieger und Rettungsdienste sowie Polizei und Feuerwehr befahrbar sein.
- Je nach Fortgang der Bautätigkeit werden lokale, kleinräumige Umleitungsstrecken oder Änderungen der Verkehrsführung partiell eingerichtet, vorher mit den Beteiligten abgestimmt und vor Einrichtung kommuniziert.

Für Radfahrer werden grundsätzlich Alternativrouten ausgewiesen, da im Baustellenbereich mit Einschränkungen zu rechnen ist. Fußgänger haben mindestens auf einer Seite der Baufelder einen Gehweg zur Verfügung, wo notwendig, werden Querungshilfen angelegt.

Termine

Die Vergabe des Maßnahmenpakets 2 (Gleis- und Tiefbau) erfolgt im Februar 2016. Die Baumaßnahmen des Maßnahmenpakets 2 beginnen im März 2016 und dauern voraussichtlich bis Mai 2018.

Auch bei diesem Streckenast wurde mit einem ersten Maßnahmenpaket im Oktober 2015 begonnen, die Ausschreibung und damit verbunden der Baubeginn des Maßnahmenpakets 2 wurde auf Grund eines erhöhten Abstimmungsbedarfs der Planungen, insbesondere der Sparten, um einige Monate verschoben.

Die Inbetriebnahme des Streckenastes Wissenschaftsstadt ist weiterhin für Sommer 2018 vorgesehen (s. Anlage 3).

Umsetzung von Auflagen aus dem Planfeststellungsverfahren

Die Verlagerung der Anlage „TITAN“ der Universität Ulm wird notwendig, da durch den Betrieb der neuen Straßenbahnlinie Erschütterungen und elektromagnetische Felder entstehen, die die Nutzung der Anlage am bisherigen Standort unmöglich machen. Die SWU Verkehr GmbH (SWU-V) wurde daher durch den Planfeststellungsbeschluss verpflichtet, für eine Ersatzunterbringung der Anlage „TITAN“ zu sorgen.

Da - unabhängig hiervon - das Land für das vergleichbare neue Forschungsmikroskop „SALVE“ für die Universität am Standort Oberberghof ein neues Gebäude bauen wird, wurde zwischen Land, Universität und SWU-V in einem Geschäftsbesorgungsvertrag vereinbart, beide Geräte in einem gemeinsamen Neubau unterzubringen, statt zwei selbständige Gebäude zu errichten. Dadurch werden Herstellungskosten im Vergleich zu zwei Einzelgebäuden eingespart. Die Finanzierung des Gebäudes erfolgt über einen festgelegten Schlüssel anteilig durch Universität und SWU-V. Die Bauherrenaufgabe wird vom Land übernommen. Mit dem Neubau des Gebäudes wird 2016 begonnen.

Ebenfalls wurde die SWU-V im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens verpflichtet, eine gewisse Anzahl an Stellplätzen als Kompensation von durch den Bau der Linie 2 entfallenden Stellplätzen am Standort P16 wiederherzustellen. Dies wird durch das neue Parkhaus P16 geschehen. Die Entwurfsplanung hierfür ist fertiggestellt, eine funktionelle Ausschreibung liegt im Entwurfsstadium vor. In diesem Zusammenhang werden derzeit noch weitere städtebauliche Belange von Seiten der Verwaltungsspitze der Stadt Ulm geprüft.

Sachstand Grunderwerb

Der Grunderwerb ist bis auf drei Erwerbe abgeschlossen. Über die wesentlichen Konditionen besteht Einvernehmen, Detailfragen sind in der Abstimmung.

geplanter Bauablauf/Änderungen in der Verkehrsführung

Die Bauablaufplanung für den Bereich Olgastraße bis Eselsberg Hasenkopf umfasst über 30 Bauphasen auf acht Abschnitten. Auch hier wurde der Ablauf mit allen Gewerken abgestimmt, da die Gleisstrasse kanal- und leitungsfrei sein muss. Daher sind zum Teil mehrfache Umlegungen der Sparten notwendig, der Gleis- und Tiefbau sowie der Bau der Fahrleitung und andere Gewerke werden im Anschluss hergestellt.

Dasselbe gilt für den Bereich Eselsberg Hasenkopf bis Science Park II, der über 30 Bauphasen auf zehn Abschnitten beinhaltet.

Für Details zur Untersuchung der Leistungsfähigkeit während der Bauzeit wird auch hier auf die GD 147/15 verwiesen (s. 2.2.1.).

Folgende Verkehrsführung ist für die Zeit der Bauarbeiten am Streckenast vorgesehen:

- Mähringer Weg in Einbahnrichtung bergauf befahrbar: Umleitungsstrecke für MIV, Radverkehr und ÖPNV über den Weinbergweg.

- erhöhtes Verkehrsaufkommen auf dem Bismarckring, der B 10 sowie weiteren Hauptverkehrsstraßen; Alternativrouten in Richtung Stadtmitte: Einfahrt über die Stuttgarter Straße; großräumige Umleitung über die Westtangente

Für Radfahrer und Fußgänger wird es auch hier, analog zum Streckenast Kuhberg, Alternativrouten und, wo nötig, Querungshilfen geben.

2.2.3. ÖPNV-Brücke

Die Bauarbeiten zur ÖPNV-Brücke wurden im August 2015 begonnen und werden 2016 wie geplant fortgeführt.

Die Einbahnstraßenregelung auf der Neutorbrücke, die bereits von Oktober bis Dezember 2015 eingerichtet war, wird mit Beginn der Herstellung des Brückenüberbaus an dieser Stelle wieder notwendig. Dies wird voraussichtlich im April 2016 der Fall sein. Vorher wird für Arbeiten am künftigen nördlichen Brückenwiderlager eine Vollsperrung der Kienlesbergstraße für den Zeitraum von mindestens 4 Wochen erforderlich. Es ist geplant, dass im Zeitraum der Sperrung der Kienlesbergstraße die Neutorbrücke in beide Richtungen befahrbar bleibt.

Aufgrund von Problemen mit dem Baugrund im Bereich der Bahnanlagen waren Umplanungen notwendig. Diese Probleme waren aus den im Vorfeld der Planung vorgenommenen Baugrunduntersuchungen nicht ersichtlich und konnten erst jetzt, im Rahmen der eigentlichen Bauausführung, identifiziert werden. Es hat sich herausgestellt, dass der Baugrund sehr inhomogen ist. Insbesondere haben Karsthohlräume und Kluft im Karst dazu geführt, dass die Bohrpfähle für die Gründung der Brückenstützen länger als geplant ausgeführt werden müssen.

Die beauftragte ARGE Kienlesbergbrücke hat Bedenken zur vom Auftraggeber zur Verfügung gestellten Planung geäußert. Diese Planung wurde im Auftrag der SWU-V durch ein Ingenieurbüro aufgestellt und durch einen Prüfstatiker freigegeben.

Um den fachtechnischen Konflikt zwischen den Bedenken der bauausführenden Firma und dem geprüften Entwurf des planenden Ingenieurbüros zu lösen, hat die SWU-V einen Sachverständigen beauftragt, die Realisierbarkeit des Entwurfes hinsichtlich der Bedenken zu überprüfen. Die bisher durchgeführte Prüfung des Gesamtentwurfes hat die Realisierbarkeit der vorgelegten Planung grundsätzlich bestätigt. Die SWU-V wurde zwischenzeitlich in der 3. KW vom beauftragten Büro zur Baubegleitung der Brücke darüber informiert, dass aufgrund von Verzögerungen beim Bau der Gründungen für die Brückenpfeiler der Zeitplan dahingehend gefährdet sei, dass eine im Juli 2016 mit der DB vereinbarte Sperrpause der Strecke Ulm – Stuttgart nicht eingehalten werden könne. Entsprechend besteht die Gefahr einer Verzögerung im Bauablauf aufgrund der dann notwendigen Vereinbarung einer neuen Sperrpause - was ebenfalls Mehrkosten nach sich ziehen kann. Die SWU-V prüft aktuell das weitere Vorgehen.

2.2.4. Betriebshoferweiterung

Die bereits begonnene Durchführung der Umbaumaßnahmen bzw. des Neubaus der Abstellanlage wird entsprechend der Planung weitergeführt. Die Fertigstellung ist für Oktober 2017 vorgesehen.

2.2.5. Stammstrecke

Sachstand Haltestelle Hauptbahnhof

Die Planungen für die Stammstrecke werden derzeit, insbesondere die zukünftige Haltestelle Hauptbahnhof betreffend, mit dem Projekt Parkhaus am Bahnhof mit Neubau Bahnhofspassage abgestimmt. Neben planerischen Gesichtspunkten sind hierbei besonders die Zeitpläne der Einzelprojekte im Detail zu betrachten und zu koordinieren. Die Einleitung des Baurechtsverfahrens für die Stammstrecke (Bereich Hauptbahnhof) ist für September 2016 vorgesehen. Nach aktuellem Stand der Terminplanung wäre eine Fertigstellung der Haltestelle Hauptbahnhof frühestens im Jahr 2019 möglich. Damit wären die Fördermittel aus heutiger Sicht zumindest nicht mehr vollständig abrufbar, da die Schlussverwendung der Gesamtmaßnahme bis Ende 2018 eingereicht werden muss.

Sachstand weitere Anlagen

Für die Wendeanlage in der Zeitblomstraße wurde das Planfeststellungsverfahren im März 2015 beantragt und liegt derzeit zur Bearbeitung bei der zuständigen Planfeststellungsbehörde.

Die Wendeanlage am Ehinger Tor wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Streckenast Wissenschaftsstadt genehmigt. Ebenso liegt für die Wendeanlage Bleicher Walk bereits eine Genehmigung vor, diese wurde gemeinsam mit dem Planfeststellungsbeschluss für die Betriebshoferweiterung erteilt.

2.2.6. Straßenbahnfahrzeuge

Die Bestellung von 12 zusätzlichen Straßenbahnfahrzeugen des Typs Siemens Avenio M durch die SWU-V erfolgte im Sommer 2015 (s. GD 070/15).

Die Lieferung des ersten Avenio M nach Ulm ist für Juni 2017 geplant, bis März 2018 folgt die Lieferung der weiteren 11 Fahrzeuge. Die Betriebsübergabe ist für April 2018 vorgesehen. Um erste Betriebserfahrungen mit den neuen Fahrzeugen zu sammeln, ist geplant, diese nach Fahrschulfahrten bereits für den Betrieb auf der Linie 1 einzusetzen.

3. Öffentlichkeitsarbeit

3.1. Rückblick 2015

3.1.1. Laufende Aufgaben

Um sicherzustellen, dass die Öffentlichkeit stets aktuell und umfassend über alle Geschehnisse beim Neubau der Linie 2 informiert ist, wurde ein Team gebildet, das sich speziell um die Planung, Koordination und Durchführung der Kommunikationsmaßnahmen zum Projekt kümmert. Dieses Team besteht aus einer Kommunikationsagentur und einem externen Journalisten und wird betreut durch die Task Force Linie 2 der Stadt Ulm.

Zu den laufenden Aufgaben im Jahr 2015 gehörte u. a. die klassische Pressearbeit, die Neugestaltung und sich daran anschließend die weitere Betreuung der Homepage www.linie2-ulm.de und die Unterstützung bei der Betreuung der Social Media-Kanäle bei der SWU und der Stadt Ulm.

3.1.2. Veranstaltungen

Im September 2015 fanden am Kuhberg und am Eselsberg jeweils an einem Samstagvormittag Streckenbegehungen statt, bei denen gemeinsam mit den interessierten Anwohnern die zukünftige Streckenführung der Linie 2 begangen wurde und direkt vor Ort auf Fragen geantwortet werden konnte. Beide Streckenbegehungen waren sehr gut besucht und das Fazit der Besucher und der Projektverantwortlichen war durchweg positiv.

Mit dem Spatenstich am 15. Oktober wurde der Bau der Linie 2 offiziell eingeläutet. Bei der Veranstaltung an der Wendeschleife am Schulzentrum Kuhberg war neben der lokalen Politik unter anderem auch Herr Verkehrsminister Winfried Hermann anwesend, der in seiner Ansprache auch die Bedeutung des Projektes nochmals hervorhob.

Am 17. November fand die zentrale Informationsveranstaltung im Kornhaus statt, zu der die gesamte Bürgerschaft eingeladen war und Gelegenheit bekam, sich über den aktuellen Sachstand zum Projekt zu informieren und Fragen zu stellen. Im Vorgriff auf die Veranstaltung hatten die Anwohner der Streckenäste die Möglichkeit, sich direkt bei den Planern und Projektverantwortlichen konkret über den Bauablauf und damit ggf. einhergehende Einschränkungen zu erkundigen. Auch dieses Angebot an die Bürgerschaft wurde rege in Anspruch genommen.

Im Dezember 2015 fanden im Weststadthaus sowie im Bürgerzentrum Eselsberg nochmals gesonderte Veranstaltungen für die Anwohner der beiden Stadtteile statt, in denen explizit der jeweilige Bauablauf dargestellt und mit den Projektverantwortlichen diskutiert wurde.

Im Allgemeinen konzentrieren sich die Fragen aus der Bürgerschaft auf folgende Themen:

- Beeinträchtigungen während der Bauzeit, insbesondere die geänderte Verkehrsführung für ÖPNV und MIV
- Verkehrssicherheit
- Ruhender Verkehr, d.h. Entfall von Parkplätzen während der Bauzeit.

In der Folge wurden die in den Veranstaltungen sowie über die weiteren Informationskanäle vorgebrachten Anregungen aus der Bürgerschaft jeweils abgewogen und die Ergebnisse im Nachgang auf der Webseite www.linie2-ulm.de veröffentlicht.

Den Kuhberg betreffend wurden folgende Themen angesprochen und von den Projektverantwortlichen - wo nötig zusammen mit den fachlichen Stellen - intensiv geprüft:

- Geschwindigkeitskontrollen in den Umleitungsstrecken: In Abhängigkeit der personellen Möglichkeiten werden die Bürgerdienste die Einhaltung der Geschwindigkeit in der Saarlandstraße, dem Neunkirchenweg und der Resi-Weglein-Gasse kontrollieren. Ein Verkehrszählgerät und Geschwindigkeitsanzeigegerät wurde aufgestellt. Messungen in der Saarlandstraße haben eine Überschreitungsquote (5,98 %) unter dem Durchschnitt der Stadt (6,8 %) ergeben.
- Weitere Querungsmöglichkeiten und Einengungen an Umleitungsstrecken wurden, soweit möglich, eingerichtet.
- Straßenschäden an Umleitungsstrecken: Der Straßenkontrolldienst der Stadt Ulm wird dies laufend kontrollieren.

- Bauverkehr auf Umleitungsstrecken: Die bislang tätigen Baufirmen wurden angefragt, ob und wie sich dieser nach Möglichkeit minimieren lässt.
- Zusätzliche Zone 30-Schilder: Diese sind nicht mit der Straßenverkehrsordnung konform. Sobald die Witterung es erlaubt, werden zusätzliche Markierungen auf den Straßen aufgebracht.
- Leerfahrten von Bussen auf den Umleitungsstrecken: Die Fahrer haben von der SWU-V eine Anweisung erhalten, bei direkten Fahrten ab und zum Betriebshof andere Routen statt der Umleitungsstrecke zu wählen.
- Ausschilderung großräumiger Umleitungsempfehlungen: Mit Beginn der Bauhauptmaßnahme werden lokale Umleitungen StVO-gemäß ausgeschildert und großräumige Umleitungsempfehlungen bekannt gemacht.
- Entlastung der Umleitungsstrecke: Der Vorschlag der Herstellung einer Verbindung von Westerlinger Straße und Speidelweg (oder Multscherstraße) zum Unteren Kuhberg wurde geprüft, der bauliche Aufwand ist hierfür jedoch zu groß.
- Ersatz für bauzeitlich entfallende Parkplätze an der Beyerstraße: In den Blick waren zwei Optionen gerückt, die sich aber als nicht praktikabel erwiesen haben: Die Öffnung des Lehrerparkplatzes am Hans- und Sophie-Scholl-Gymnasium ist aus organisatorischen Gründen nicht möglich und der Roxy-Parkplatz ist tagsüber vermietet und steht nur abends zur Verfügung.
- Radverkehr in der Saarlandstraße: Das Radfahren entgegen der Einbahnstraßenrichtung wird von Westen kommend bis zur Einmündung Spichernweg eingerichtet.
- Radschutzstreifen an Römerstraße auch bergab: Der Vorschlag, der die Zeit nach Bauende betrifft, wird im Rahmen der weiteren Planungsgespräche erörtert.
- Alternativrouten für Radler: Angedacht waren hierfür der Speidelweg und die Straße „Unterer Kuhberg“, die jedoch nur unzureichend beleuchtet sind. Der Sachverhalt wird derzeit auch unter Kostengesichtspunkten überprüft.
- Informationen bei Sperrung von Zufahrten: Zugesichert wird, dass betroffene Anwohner mindestens eine Woche vorher darüber informiert werden.

In der Veranstaltung am Eselsberg am 15.12.15, an der rund 60 Bürgerinnen und Bürger teilgenommen hatten, wurden folgende Anregungen vorgebracht:

- Die Streckenführung der zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember eingerichteten Linie 8 (s. 2.1.2) wird von betroffenen Anwohnern aus dem Trollingerweg und dem Rieslingweg kritisiert, besonders der Wegfall von rund 20 öffentlichen Stellplätzen. Auf die Beschwerde eines Bürgers, dass einige Busfahrer während des Wartens den Motor laufen ließen, sagte die SWU-V zu, dass die Fahrer entsprechend instruiert würden, dies zu unterlassen. Es solle zudem geprüft werden, ob auf der Linie künftig ein kleinerer Bus eingesetzt werden könne und sich dadurch auch Optionen für eine andere Wartestelle ergäben. Von Seiten der Stadt Ulm wurde darauf verwiesen, dass die Streckenführung zuvor intensiv geprüft wurde, nicht zuletzt bei einer Ortsbegehung mit der Verkehrsbehörde. Es steht mit den derzeitigen Voraussetzungen kein alternativer Fahrweg zur Verfügung.
- Einbahnstraßenregelung Mähringer Weg: Aus dem Plenum wurde vorgeschlagen, diese zwischen Weinbergweg und der Straße Am Eselsberg aufzuheben. Damit wäre es weiterhin möglich, aus dem Weinbergweg in die Straße „Am Eselsberg“ einzufahren. Der Vorschlag wird in die Bauablaufplanung übernommen und vrs. umgesetzt.

- Neue Streckenführungen im ÖPNV: Verschiedentlich wurden aus dem Plenum die neuen Streckenführungen im ÖPNV-Netz hinterfragt, aber auch neue Angebote angeregt, etwa Schnellbusse zur Uni. Nach Aussage der SWU-V wird grundsätzlich versucht, mit den Bussen die (künftigen) Baufelder zur Linie 2 zu umfahren, um Verspätungen zu vermeiden. Es wird jedoch laufend beobachtet, ob und wie sich die neuen Linienführungen bewähren; ggf. werden Korrekturen vorgenommen. Insbesondere wird geprüft, ob mehr Fahrten im Zuge der Linie 15 angeboten werden können, da sich die Fahrzeiten aus der Oststadt bzw. vom Ostplatz zur Universität besonders nachteilig entwickelt haben.
- Baumrodungen: Die anstehenden Baumrodungen im Waldstück der Trasse unterhalb der Universität werden aufgrund des Baus eines separaten Gleiskörpers notwendig und sind somit aus Sicht des Bauherren und der Stadtverwaltung vertretbar. Alle Rodungsmaßnahmen werden jedoch ökologisch ausgeglichen und sind mit den zuständigen Behörden abgestimmt.

3.1.3. Print

Das zentrale Informationsmedium in Sachen Print im Jahr 2015 war die große Informationsbroschüre, in der das Projekt nochmals in seiner Gesamtheit vorgestellt wurde und die im Anschluss an die zentrale Infoveranstaltung im November 2015 an alle Haushalte im Stadtgebiet Ulms per Post verteilt wurde.

Außerdem gab es spezielle Flyer für die Maßnahmen am Kuhberg und am Eselsberg bzw. in der Wissenschaftsstadt, die ab Oktober begonnen hatten. Weitere Zielgruppen wurden über gesonderte Flyer für die Immobilieneigentümer bzw. die Anwohner an der Strecke und über Flyer für die Besucher des Ulmer Theaters gesondert angesprochen.

Bei kurzfristigen Einschränkungen bzw. Informationen mit einem überschaubaren Adressatenkreis wurden spezielle Anwohnerinformationen per Briefwurfsendung verteilt.

Außerdem wurde der aktuelle Sachstand des Baus in diversen Printmedien wie z. B. agzente+, dem SWU-Journal oder den Stadtteilzeitungen am Kuhberg und am Eselsberg veröffentlicht.

3.1.4. Baustellenbeauftragte

Im Oktober 2015 haben die beiden Baustellenbeauftragten der Linie 2, Herr Hans Hengartner und Herr Werner Reichert vom Ingenieurbüro r+h ihre Tätigkeit aufgenommen. Sie sind Ansprechpartner für die Anwohner im Bereich der Baustelle und „Kümmerer“ im Fall von baustellenbedingten Problemen. Die Baustellenbeauftragten sind vorerst im Container der AG West beim Spielplatz in der Warndtstraße untergebracht und dort zwei Mal wöchentlich zu festen Sprechzeiten anzutreffen. Außerdem wurden telefonische Sprechzeiten eingerichtet, außerhalb dieser Zeiten ist ein Anrufbeantworter geschaltet.

Bis zum Jahresende gingen rund 160 Anfragen ein, die allesamt von Herrn Hengartner und Herrn Reichert bearbeitet wurden und die Rückantworten innerhalb weniger Tage an die Anwohner weitergegeben werden konnten.

3.2. Ausblick 2016 ff

Die Begleitung der Baumaßnahmen durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit über die Presse, über Anwohnerinformationen und über die Projekthomepage wird weiterhin sichergestellt. Des Weiteren sind nach Beginn der Bauhauptmaßnahmen im Frühjahr 2016 weitere Informationsveranstaltungen in den Stadtteilen geplant, um das jeweilige

Stimmungsbild einfangen zu können und ggf. kurzfristig auf Anregungen bzw. Beschwerden reagieren zu können.

Durch ein übergeordnetes Leitsystem im Stadtteil soll die Erreichbarkeit von Einrichtungen entlang der Baustellen kommuniziert werden, ein entsprechendes Konzept hierfür wird derzeit erstellt.

Die Baustellenbeauftragten werden weiterhin direkte Ansprechpartner für Anfragen aller Art sein und sollen langfristig ihr eigenes Domizil, ein sogenanntes Infomobil erhalten. Dieses Infomobil wird an festgelegten Punkten entlang der Strecke halten und soll gleichzeitig als Präsentationsplattform für das Projekt dienen. Die Anschaffung des Infomobils wird derzeit bei SWU-V vorbereitet.

4. Kosten, Förderung und Finanzierung

Bauherrin für den Neubau der Straßenbahnlinie 2 ist die SWU-V und für die Erweiterung des Betriebshofs die SWU Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH (SWU). Die SWU-V erstellt die Straßenbahntrasse, einschließlich der erforderlichen Anpassungen angrenzender Verkehrsanlagen und baulicher Anlagen, in eigenem Namen und auf eigene Rechnung. Die Bauherrin ist auch Empfängerin der Fördermittel.

Die Stadt Ulm hat sich als Gesellschafterin der SWU im Konsortialvertrag mit der Stadt Neu-Ulm verpflichtet, der Gesellschaft das für den Ausbau des Nahverkehrs erforderliche Kapital zur Verfügung zu stellen, sofern im Rahmen der einheitlichen Fortentwicklung Aufwendungen entstehen, die über den Status Quo hinausgehen und die Wertverhältnisse Ulm und Neu-Ulm übersteigen (nachfolgend städtischer Finanzierungsbeitrag).

Weitere Details können der GD 070/15 entnommen werden.

4.1. Kosten

4.1.1. Straßenbahnlinie 2

Die Gesamtkosten inkl. Planungskosten für die Gesamtstrecke belaufen sich nach der Hochrechnung auf rd. 180.400 T€, bisher geplante Kosten lagen bei rd. 178.000 T€ und liegen damit rund 2.400 T € über der in GD 070/15 dargestellten Kostenberechnung.
(s. auch Anlage 1).

Aufgrund der bereits durchgeführten Vergaben für das in Realisierung befindliche Maßnahmenpaket 1, dem Submissionsergebnis des Maßnahmenpakets 2 und der Kostenberechnung für noch auszuschreibende Leistungen sowie für derzeit bekannte Mehrkosten, die sich im Wesentlichen durch Nachträge für die ÖPNV-Brücke und die erforderliche Ableitung von Drainagewasser im Rasengleis ergeben, ergibt sich für die Strecke die in Anlage 1 dargestellte Hochrechnung der Projektkosten.

Die Hochrechnung liegt derzeit rund 1,4 % über den geplanten Kosten. Dabei haben sich die geplanten Grunderwerbskosten reduziert. Die Baukosten haben sich teilweise erhöht, was im Wesentlichen auf die aktuelle Marktsituation zurückzuführen ist. Die aktuellen Submissionsergebnisse zeigen, dass der Markt in der Region im Baubereich derzeit stark gesättigt ist, insbesondere durch Großbaumaßnahmen wie die Eisenbahn-Neubaustrecke Stuttgart-Ulm sowie den Ausbau der Autobahn BAB A8 und weitere örtliche Baumaßnahmen.

Zwischen dem letzten Stand der Kostenberechnung und der Leistungsvergabe liegt ca. 1 Jahr. Die Steigerung der Projektkosten liegt unterhalb der im Projekt zugrundegelegten Baukostenentwicklung von 3 % p.a..

Erfahrungsgemäß wird bei einer Maßnahme dieser Größenordnung und Komplexität mit nachtragsfähigen Leistungen zu rechnen sein (s. 5.1).

Bis zum 31.12.2015 sind in Summe Zahlungen in Höhe von 19.315 T€ für die Strecke angefallen. Diese gliedern sich in externe Planungsleistungen und Baukosten für die Strecke in Höhe von 17.144 T€ und der SWU-internen Planungs- und Verwaltungskosten in Höhe von 2.171 T€ auf. (Stand: Buchungsschluss 19.01.2016)

Der interne Aufwand (ILV) wird voraussichtlich höher als bisher dargestellt, da für die Ausführungsphase zusätzliches Personal bei der SWU-V eingesetzt wird. Der Aufwand wird derzeit ermittelt. Über die Bestandteile der ILV sind noch Abstimmungen zwischen SWU und Stadt zu führen.

4.1.2. Betriebshoferweiterung

Die Gesamtkosten inkl. Planungskosten für den Betriebshof belaufen sich nach der Hochrechnung auf rd. 14.900 T€, bisher geplant rd.13.900 T€ und sind damit rund 1.000 T € über den in GD 070/15 beschlossenen Kosten (s. Anlage 1).

Die Hochrechnung liegt derzeit rund 6,8 % über den berechneten Kosten. Ursächlich hierfür sind:

- Die Ausschreibung für den Umbau der Wagenhalle liegt mit 4.436 T€ ggü. den geplanten Kosten in Höhe von rd. 4.200 T€ um ca. 5,3 % höher.
- Aufgrund von Forderungen der Berufsgenossenschaft muss die Beleuchtungsanlage aufwendiger als geplant hergestellt werden; dies entspricht Mehrkosten in Höhe von 378 T€.
- Der interne Aufwand (ILV) ist voraussichtlich höher als bisher dargestellt. Es entstehen hierdurch Mehrkosten in Höhe von rd. 350 T€.

Erfahrungsgemäß muss bei einer Maßnahme dieser Größenordnung und Komplexität noch mit nachtragsfähigen Leistungen gerechnet werden (s. 5.1).

Bis zum 31.12.2015 sind in Summe Zahlungen in Höhe von 2.045 T€ für den Betriebshof angefallen.

Diese gliedern sich in externe Planungsleistungen und Baukosten in Höhe von 1.386 T€ und der internen Planungs- und Verwaltungskosten in Höhe von 659 T€ auf. (Stand: Buchungsschluss 19.01.2016)

4.2. Förderung

4.2.1. Straßenbahnlinie 2

Der Änderungsantrag über einen Betrag in Höhe von 21.900 T€, der aufgrund der Erhöhung der Baukosten am 17.04.2015 gestellt wurde, liegt derzeit in der Bearbeitung beim MVI / BMVI. Eingereicht wurden die Kostensteigerungen, die aus den Auflagen des Planfeststellungsverfahrens, den Erkenntnissen aus der vertieften Planung und neuen Planungsanforderungen sowie der Baupreisentwicklung beruhen.

Der Bund hatte bei der Prüfung des GVFG-Antrages im Vergleich zum Land weitere Abzüge der förderfähigen Kosten in Höhe von rund 4.000 T€ vorgenommen und dies im Programmaufnahmeschreiben (s. Anlage 5 zu GD 070/15) dokumentiert. Es besteht die Aussicht, dass für diese Abzüge und einige nur reduziert angesetzte pauschalen Förderbeträge ggf. durch verbesserte Begründungen weitere geplante Kosten als förderfähig anerkannt werden können. Hierfür wird derzeit durch die SWU-V und die Stadt Ulm ein entsprechender Änderungsantrag zur Vorlage beim Fördergeber erarbeitet.

4.2.2. Betriebshoferweiterung

Der Förderantrag wurde am 25.01.2013 eingereicht. Eine Aktualisierung erfolgte am 02.04.2015. Die fachtechnische Prüfung ist abgeschlossen. Der Eingang des Förderbescheids vom MVI wird erwartet.

Um dennoch bereits mit ersten, zeitkritischen Baumaßnahmen beginnen zu können, wurden drei Vorabmaßnahmen beantragt und durch eine Unbedenklichkeitsbescheinigung des MVI bestätigt.

4.2.3. Fortschreibung Standardisierte Bewertung

Die Standardisierte Bewertung zum Ausbau der Linie 2 ergab einen Nutzen-Kosten-Faktor von 1,36. Auf dieser Basis hat der Gemeinderat am 18.07.2012 u. a. beschlossen, dass die Entwurfs- und Genehmigungsplanung erarbeitet sowie das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden möge (GD 297/12). Parallel hierzu wurde der notwendige Förderantrag erstellt und am 25.01.2013 beim Land Baden-Württemberg eingereicht. Vor der Bescheidung des Antrages wurde die SWU-V darum gebeten, in die bestehende Standardisierte Bewertung von 2012 die nach dem Planfeststellungsverfahren aktualisierten Kosten zu übernehmen, um sicherzustellen, dass auch unter diesen Bedingungen der Faktor ausreichend über 1,0 liegt. Nach Einarbeitung der entsprechenden Aufwendungen wurde ein Faktor von 1,16 ermittelt (s. GD 070/15).

Da in dem Förderbescheid vom 24.04.2015 enthalten ist, dass der Maßnahmenträger das Risiko trägt, wenn der Nutzen-Kosten-Faktor unter den Wert 1,0 fällt, ist eine Fortschreibung der kompletten Standardisierten Bewertung vorgesehen. Diese beinhaltet eine vollständige Überarbeitung von Kosten- und Nutzenkomponenten. In der Standardisierten Bewertung von 2012 sind beispielsweise nicht die Entwicklungen im Bereich des geplanten Wohngebietes Grimmelfinger Weg, die geplante Umwandlung der Hindenburgkaserne in ein Wohngebiet und die Aufsiedlung im Science Park III enthalten. Diese Zunahme von Wohnbevölkerung und Arbeitsplätzen dürfte sich voraussichtlich positiv auf den Nutzen-Kosten-Faktor auswirken.

Die Ergebnisse der Fortschreibung werden im ersten Quartal 2016 erwartet. Im Anschluss wird nach Abstimmung mit dem MVI eine sensitive Abschätzung für eine Erhöhung der Fahrweginvestitionen vorgenommen, d.h. hieraus wird dann ermittelt, bis zu welcher Kostensteigerung der förderrechtlich erforderliche Nutzen-Kosten-Faktor von >1,0 gehalten werden kann.

4.2.4. Fortsetzung GVFG-Programm

Eine Fortsetzung des GVFG-Programms auch nach Auslaufen des derzeitigen Programms mit Ende des Jahres 2019 wurde bisher nicht gesetzlich geregelt.

Zwar wurde im Rahmen eines Spitzentreffens auf Bundesebene die Fortführung des GVFG-Programmes angekündigt, die genauen Fördermodalitäten sind jedoch noch nicht fixiert, insbesondere die Fortführung von laufenden Maßnahmen. Bezüglich der Entflechtungsmittel, aus denen der Landesanteil finanziert wird, gibt es bisher ebenfalls keine Aussage.

Daher ist Bau und Abrechnung des Vorhabens weiterhin bis zum Auslaufen des derzeitigen Programms Ende 2019 vorgesehen.

4.2.5. Mittelabruf GVFG

Für das Jahr 2015 wurden bereits Mittel in Höhe von 4.200 T€ durch die SWU-V abgerufen und vom Fördermittelgeber an die SWU-V ausgezahlt. Der förderrechtliche Eigenanteil in Höhe von 1.000 T€ ist bereits berücksichtigt.

Die weiteren Mittelabrufe werden in Abstimmung mit dem Fördermittelgeber regelmäßig fortgeführt.

4.3. Finanzierungsbeitrag Stadt Ulm

Der FinanzHH 2016 der Stadt Ulm sieht für die Auszahlung in die Einlage der SWU bei Projekt 7.54700001 "Weiterer Ausbau Straßenbahn" aktuell Gesamtmittel von 86.200 T€ vor. Die Finanzierung des städtischen Finanzierungsbeitrags der Gesamtmaßnahme erfolgt über die Rücklage zur Verkehrsentwicklung.

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 – Einlage						
	bereitgest. bis einschl. 2014	2015	2016	2017	2018	Gesamt- summe
HH-Plan 2016	6.940 T€	15.000 T€	20.000 T€	32.000 T€	12.260 T€	86.200 T€

	bereitgest. bis einschl. 2014*	2015	2016	2017	2018
"Sparbuch" jeweils zum Jahresbeginn	87.530 T€	79.960 T€	64.960 T€	44.960 T€	12.960 T€
Entnahmen	7.570 T€	15.000 T€	20.000 T€	32.000 T€	12.260 T€
"Sparbuch" jeweils zum Jahresende	79.960 T€	64.960 T€	44.960 T€	12.960 T€	700 T€**

Erläuterung:

* Die Höhe der tatsächlich notwendigen Entnahmen wird im Rahmen des städtischen Jahresabschlusses 2015 geklärt und die Finanzplanung der Folgejahre entsprechend angepasst. Das „Sparbuch“ enthält die genehmigten Gesamtkosten.

** Mit Beschluss des Gemeinderats vom 06.05.2015 wurden insgesamt Finanzmittel in Höhe von 86.200 T€ für die Straßenbahnlinie 2 zur Verfügung gestellt. Auf dem "Sparbuch" zur Verkehrsentwicklung wurden demgegenüber insgesamt 87.530 T€ für die Maßnahme zurückgelegt. Die Entnahmen bis 2014 enthalten auch 630 T€, welche in 2015 wieder rückabgewickelt wurden.

Zu beachten ist, dass über das Projekt 7.547000003 „ÖPNV – Umbau Neutorstraße/Haltestelle Theater“ bereits in 2011 Auszahlung in Höhe von 211 T€ abgeflossen sind. Der Auszahlungsbetrag wurde nicht vom Sparbuch entnommen und ist in obiger Darstellung nicht berücksichtigt.

Die Fortschreibung der Finanzplanung entsprechend der obigen Darstellung wurde im Rahmen der HH-Planung 2016 durchgeführt.

Bis zum 31.12.2015 hat die Stadt Ulm bei der SWU insgesamt Einlagen in Höhe von 16.000 T€ getätigt. Gegenüber den eingeplanten Beträgen ergibt sich dadurch eine Differenz, deren Übertragung in die Folgejahre erst im Rahmen des städtischen Jahresabschlusses 2015 geklärt wird.

Bei der Ermittlung des städtischen Finanzierungsbeitrags nach aktueller Hochrechnung (s. 4.1 und lt. Anlage 1) ist davon ausgegangen worden, dass die Mehraufwendungen größtenteils auch anteilig vom Fördermittelgeber bezuschusst werden, so dass dennoch die hochgerechneten Mehrkosten den Finanzierungsbeitrag um rund

2.100 T€ erhöhen könnten (bisherige genehmigte Einlagenzahlungen von 86.200 T€, aktuelle Berechnung ergibt 88.300 T€).

Zum aktuellen Zeitpunkt wird auf eine weitere Fortschreibung des Finanzierungsbeitrages verzichtet. Im Rahmen des weiteren Projekts ist die SWU/V angehalten entsprechende Einsparpotentiale zu suchen. Falls dies nicht gelingt, ist der Finanzierungsbeitrag entsprechend fortzuschreiben.

4.4. Zusammenfassung

Zusammenfassend ergeben sich laut der Berechnung der SWU-V für die verschiedenen Maßnahmen die folgenden finanziellen Auswirkungen:

Maßnahme	Kosten Plan lt. GD 070/15	Kosten-prognose Stand 01/16	vorr. Anteil GvFG (Bund / Land)	vorr. Finanzierungsbeitrag Stadt	Kosten Ist (Stand Ende 2015)	GVFG Mittel Ist
Straßenbahn -linie 2	178.000 T€	180.400T€	98.700 T€	81.700 T€	19.315 T€	4.200 T€
Betriebshof	13.900 T€	14.900 T€	8.300 T€	6.600 T€	2.045 T€	
Summe Infrastruktur	191.900 T€	195.300 T€	107.000 T€	88.300 T€	21.360 T€	4.200 T€
Fahrzeuge	33.000 T€	33.000 T€	-	0 T€	10.289 T€	-

5. Risiken

In GD 070/15 ist als Anlage 3 eine tabellarische Darstellung der Projektrisiken enthalten, welche durch die Bauherrin SWU-V im Rahmen des Risikomanagements ergänzt, vertieft und quantifiziert wurden. Im Folgenden sind Einzelrisiken und einige grundlegende Maßnahmen aufgeführt. Die detaillierte Beschreibung der Risiken einschließlich der Ableitung von Maßnahmen und die Darstellung der quantifizierten Risikohöhe finden sich in der Anlage 2.

Die derzeit von der SWU-V quantifizierte Höhe des Risikos (Risikoumfang x Eintrittswahrscheinlichkeit) über alle Einzelrisiken beträgt zusammengefasst rund 36.500 T€.

5.1. Einzelrisiken beim Bauablauf

- Baukostensteigerungen aufgrund von Nachträgen und allgemeinen Preissteigerungen
- Bauablaufstörungen mit hieraus resultierenden Mehraufwendungen durch einen Verzug der Bauleistungen
- Verzögerung bei der Fertigstellung der Wendeanlage in der Zeitblomstraße
- Verzögerungen bei der Entfernung einer Hilfsstütze der Kienlesbergbrücke im Baufeld der Deutschen Bahn

- Generelle Verzögerungen bei der Fertigstellung der Kienlesbergbrücke mit Schadensersatzpflicht gegenüber der Deutschen Bahn AG

Zur Minimierung der Auswirkungen der genannten Störungen ist ein Nachtragsmanagement eingerichtet worden, so dass entstehende Nachträge angemessen geprüft werden können. Darüber hinaus erfolgt eine intensive Terminüberwachung aller Arbeiten. Damit können Terminrisiken zügig erkannt werden. Terminkritische Maßnahmen, wie der Bau der Kienlesbergbrücke, werden mit hoher Priorität behandelt.

5.2. Einzelrisiken Bereich GVFG-Förderung

- Absenkung der GVFG-Förderquote des Bundes und Landes
- Aktuell gestellter Änderungsantrag wird nicht gefördert
- Änderungsanträge werden generell nicht gefördert
- Entfall der Förderung für die Stammstrecke (Streckenabschnitt Theater – Ehinger Tor mit Haltestelle Ulm Hbf.)
- Verspätete Abrechnung der Gesamtmaßnahme und dadurch Entfall von Fördermitteln infolge des Auslaufens des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG)
- Nutzen-Kosten-Faktor der Standardisierten Bewertung fällt während der Realisierungsphase unter 1,0
- Betriebshof wird nicht gefördert

Zur Absicherung der Fördermittel werden erbrachte Baumaßnahmen möglichst zügig mit dem Fördergeber abgerechnet. Damit kann den Risiken aus einer Absenkung der Förderquote und einer verspäteten Abrechnung der Gesamtmaßnahme begegnet werden. Wenn Änderungsanträge notwendig sind, erfolgt eine enge Abstimmung mit dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, damit diese möglichst in der beantragten Höhe beschieden werden. Wesentlich hierbei ist, dass - gemäß dem Förderbescheid vom 24.04.2015 - Kostenerhöhungen, die aus allgemeinen Preissteigerungen, nicht vorhersehbaren Schwierigkeiten während der Bauausführung sowie zwingend erforderlichen Planungsänderungen im Verlaufe der Bauausführung (zum Beispiel infolge Auflagen der Genehmigungsbehörde) resultieren, gefördert werden können. Wesentlich hierbei ist eine rechtzeitige Vorlage eines Änderungs- oder Ergänzungsantrages.

Momentan wird die Terminplanung bezüglich der Realisierung der Haltestelle am Hauptbahnhof zwischen der SWU-V und der Stadtverwaltung abgestimmt. Nach den derzeitigen Erkenntnissen ist davon auszugehen, dass die Fertigstellung der Haltestelle Hauptbahnhof frühestens in 2019 erfolgt. Ziel ist, dass möglichst viele Bestandteile der Stammstrecke so errichtet werden, dass eine Abrechnung der Maßnahmen bis Ende 2019 noch möglich ist.

5.3. Folgen aus Auflagen aus dem Planfeststellungsbeschluss.

Risiken können sich aus zusätzlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Kienlesberg ergeben sowie ein Mehraufwand für die Verlagerung von gegenüber Erschütterungen und elektromagnetischer Strahlung empfindlicher Geräte im Bereich der Universität Ulm

Die Baumaßnahmen im Bereich der Kienlesbergbrücke werden entsprechend überwacht. Bisher sind keine entsprechenden Probleme entstanden. Ein diesbezügliches Klageverfahren ruht derzeit.

Die Maßnahmen zur Verlagerung der Geräte im Bereich der Universität werden intensiv überwacht. Vorliegende Kostenberechnungen werden detailliert plausibilisiert. Bisher liegen die Maßnahmen im geplanten Kostenrahmen.

5.4. Fahrzeuge

Mit dem Fahrzeuglieferanten wurde ein detailliertes Projektmanagement entwickelt, um das Risiko einer verspäteten Lieferung oder Inbetriebnahme zu minimieren. In anderen Städten hat sich die Zulassung der Fahrzeuge als Problem herausgestellt. Aus diesem Grund erfolgte bereits eine frühzeitige Einbindung der hierfür zuständigen Technischen Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen beim Regierungspräsidium Stuttgart.

5.5. Sonstige Risiken

Kosten der Umverlegung von Leitungen werden nicht durch die Leitungsträger übernommen, sondern müssen durch die SWU-V finanziert werden

In diesem Zusammenhang existieren einige Urteile, die die Rechtsauffassung der SWU-V stützen. Der Sachverhalt steht unter Beobachtung.