

Risiko	Eintrittswahrscheinlichkeit *	Auswirkung / Erläuterungen
Widerstand in der Öffentlichkeit wegen Verkehrsbehinderungen, Erreichbarkeit Handelslagen, Erschwernis beim Parken	+	Risiko bezüglich der dauerhaften Akzeptanz der Stadtentwicklungsvorhaben.
→Maßnahme: Einführung eines Steuerungskreises mit regelmäßigen Gesprächen mit IHK , Ulmer City, DING, Verkehrsdienstleister / übergeordnete Öffentlichkeitsarbeit / Einführung der Dachmarke "ulm baut um" / Planung und Umsetzung einer koordinierten Öffentlichkeitsarbeit / KOST wurde personell verstärkt.		
Verkehrsbehinderungen auf Grund bauzeitlicher Verkehrsführungen und Behinderungen durch nicht koordinierte Bauverkehre	++	Erhebliche Auswirkungen hinsichtlich Kosten und Verzögerungen. Zudem ist mit Kritik und Widerstand aus der Öffentlichkeit zu rechnen. Bauzeitlich eingeschränkte Leistungsfähigkeit der Straßen
→Maßnahme: Einführung einer verbindlichen übergeordneten Baugistik der wichtigsten Innenstadtprojekte. Es entstehen zusätzliche Kosten für Vorhalten der erforderlichen Infrastruktur. Einpreisungen in Ausschreibungen der ausführenden Unternehmen werden erwartet. Kostenteilungen müssen mit den Beteiligten verhandelt werden / Den Bauabläufen in der Friedrich-Ebert-Straße liegt ein detaillierte Bauphasenplanung zu Grunde		
Personalressourcen Bauverwaltung	+++	Die Personalressourcen innerhalb der städtischen Bauverwaltung sind an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt.
→Maßnahme: Die Verkehrsbehörde wurde vorübergehend personell aufgestockt, des Weiteren wurden zur Unterstützung externe Fachfirmen hinzugezogen.		
Verspätete Inbetriebnahme ÖPNV-Provisorium/vertragliche Risiken im Projekt Sedelhöfe	+++	Eine verspätete Inbetriebnahme des ÖPNV-Provisoriums schlägt sich auf den Zeitplan des Parkhaus am Bahnhof bzw. der Bahnhofspassage durch. Kritisch ist hier insbesondere die Verpflichtung gegenüber dem Bauvorhaben Sedelhöfe zur Fertigstellung des Rohbaus der Passage als Anschluss zu den Sedelhöfen
→Maßnahme: Prüfung alternativer Baudurchführungsmethoden, um den avisierten Zeitplan zu halten / ÖPNV-Provisorium muss seitens SWU intensiv und terminsicher geplant werden		
Entfall Förderung Stammstrecke Linie 2 - Teilprojekt Haltestelle Hauptbahnhof wegen verspäteter Inbetriebnahme	+	Die Inbetriebnahme der Stammstrecke ist im aktuellen Förderzeitraum nicht möglich. Förderfähig sind jedoch auch Verkehrsprovisorien, insbesondere die provisorische ÖPNV-Trasse.
→Maßnahme: Stammstrecke wurde im Bauablauf gegenüber der Parkgarage priorisiert. Hierdurch entstehen Folgekosten und Verzögerungen beim Bau des Parkhauses. Eine Deckelbauweise erlaubt die gleichzeitige Herstellung der Baugrube der Garage, der Passage und des ÖPNV-Provisoriums mit insgesamt verkürzter Bauzeit.		

* Eintrittswahrscheinlichkeit: + = niedrig / ++ = mittel / +++ = hoch

Risiko	Eintrittswahrscheinlichkeit *	Auswirkung / Erläuterungen
Bauablaufstörungen / Nachträge	++	Risiko auf Grund hoher Komplexität, hohem Abstimmungsbedarf zwischen den Projekten und hohem Zeitdruck bei der Planung und Ausführung der Großprojekte.
→Maßnahme: Einführung der Koordinierungsstelle Großprojekte KOST 2020 und der Task Force Linie 2 zur Steuerung der großen Projekte innerhalb der Bauverwaltung und gegenüber Beteiligungen und privaten Bauträgern.		
Allgemeine Bauherrenrisiken (Kampfmittel, Altlasten, Witterung, Ausfall Unternehmer/Nachunternehmer, Baukostensteigerungen etc.)	++	Risiken bestehen generell. Auswirkungen auf alle Projekte um den Bahnhof hinsichtlich Termine und Kosten sind auf Grund der vielen zeitkritischen Pfade hoch. Generell sind 5% Baukostensteigerungen einzupreisen.
→Maßnahme: Ständige Analyse und Überwachung der zeitkritischen Pfade durch KOST 2020. Ggf. steuernde Maßnahmen in den Einzelprojekten erforderlich. Allgemeine Risiken müssen teilweise akzeptiert werden. / Für den Fall eines Kampfmittelfundes wurde ein Notfallkonzept entwickelt, um Reaktionszeiten zu verkürzen.		
Baugrund Friedrich-Ebert-Straße und ÖPNV-Trasse	+++	Hohes Risiko wegen unterirdischen Gebäuderesten und Auffüllungen – abschließende Baugrunduntersuchungen sind vorab nicht möglich. Funktionalität der Straße und ÖPNV-Trasse während der Bauzeit muss gesichert werden.
→Maßnahme: ständige Beobachtung durch VGVVI, ggf. sind kurzfristige Maßnahmen zur Sicherung der Straße durchzuführen / Größere Maßnahmen während der Bauzeit sollten vermieden werden		
Baugrundrisiko Leitungsinfrastruktur Bahnhofplatz	++	Die historisch gewachsene Leitungsinfrastruktur ist komplex. Der Bestand wurde weitgehend erhoben. Genaue Leitungslagen können teils nur im Zuge der Bauarbeiten ermittelt werden. Risiko unbekannter Leitungen. Insbesondere Glasfaserleitungen der Telekom stellen ein hohes Risiko beim Bau der Bahnhofspassage und Straße dar.
→Maßnahme: Beauftragung an Scherr + Klimke zur Erfassung der Bebauung und Leitungen im Rahmen einer koordinierten Planung ist erfolgt / Verlegung der Telekomleitung scheidet wegen hoher Kosten aus / Telekomleitung muss besonders gesichert werden		

* Eintrittswahrscheinlichkeit: + = niedrig / ++ = mittel / +++ = hoch

Risiko	Eintrittswahrscheinlichkeit *	Auswirkung / Erläuterungen
Baugrundrisiko Archäologie	+	Verzögerungen auf Grund vermuteter und gefundener Artefakte im Bereich der Innenstadt wahrscheinlich.
→Maßnahme: Vorabmaßnahmen wurden soweit möglich durchgeführt. Hohes Risiko für Unvorhergesehenes / Mit dem Landesamt für Denkmalpflege wurde ein Vorgehen für eine zügige Dokumentation von Funden abgestimmt.		
Baugrundrisiko Hydrogeologie	+	Hydrogeologie im Bereich Parkhaus, Passage und Sedelhöfe wurde gutachterlich geprüft. Risiko kann reduziert werden.
→Maßnahme: Ein Gutachten zur Ermittlung der Auswirkungen wurde beauftragt / Grundwassermessstellen wurden eingerichtet / Situation wird laufend beobachtet		
Vertragliche Risiken im Projekt Sedelhöfe	++	Mehrkosten wegen Vertragserfüllungspflichten auf Seiten der Stadt bezüglich der zeitgerechten Bereitstellung einer Bahnhofspassage.
→Maßnahme: Umplanungen im Bauablauf der Passage sind zu prüfen. Dadurch Folgeeffekte auf Termine und Kosten im Bauablauf der Parkgarage		
Risiko im Bauablauf Parkhaus: zeitgerechte Bereitstellung eines provisorischen ZOB	0	Bei schwerwiegenden Verzögerungen bestand das Risiko, dass zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 kein ZOB mit ausreichender Kapazität zur Verfügung steht.
→Risiko konnte abgewendet werden. Sämtliche bislang notwendigen ÖPNV-Verkehrsprovisorien wurden rechtzeitig in Betrieb genommen.		

* Eintrittswahrscheinlichkeit: + = niedrig / ++ = mittel / +++ = hoch