



Sachbearbeitung Task Force Linie 2  
Datum 28.03.2018  
Geschäftszeichen TFL2-Fi \* 33  
Beschlussorgan Gemeinderat Sitzung am 09.05.2018 TOP  
Behandlung öffentlich GD 136/18

---

Betreff: Ausbau Straßenbahnlinie 2  
- Sachstandsbericht Vergaben, Bauablauf, bauzeitliche Verkehrsführung,  
Öffentlichkeitsarbeit, Kosten und Finanzierung -

Anlagen: Kostenübersicht (Anlage 1)  
Risikobetrachtung (Anlage 2)  
Terminplan (Anlage 3)

**Antrag:**

1. Den Sachstandsbericht zum Ausbau der Straßenbahnlinie 2 vom Oberen Kuhberg bis zur Wissenschaftsstadt zur Kenntnis zu nehmen.
2. Der zweiten Kostenfortschreibung wird zugestimmt. Der städtische Finanzierungsbeitrag erhöht sich von 95.984 T € um 10.611 T € auf 106.595 T €.
3. Diese Erhöhung des städtischen Finanzierungsbeitrags ist im Haushalt der Stadt Ulm zusätzlich zu finanzieren. Der Betrag wird im Haushaltsplan 2019 sowie in der Mittelfristigen Finanzplanung zusätzlich veranschlagt. Zur Sicherstellung der Finanzierung ist im Rahmen des Jahresabschlusses 2017 nach Vorliegen des Rechnungsergebnisses 2017 über eine weitere Zuführung zum Sparbuch Verkehrsentwicklung "Straßenbahnlinie 2" zu entscheiden.

Tim von Winning

---

Zur Mitzeichnung an:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
BM 1, BM 3, C 3, KOST2020, OB, VGV, ZSD/F	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 5.

### 1. Beschlüsse und Anträge des Gemeinderats

#### 1.1. Beschlüsse

Gemeinderat am 15.02.2017, GD 003/17, Ausbau der Straßenbahnlinie 2 Oberer Kuhberg - Wissenschaftsstadt – Sachstandsbericht Vergaben, Bauablauf, bauzeitliche Verkehrsführung, Öffentlichkeitsarbeit, Kosten und Finanzierung

#### 1.2. Anträge

Unerledigte Anträge des Gemeinderats liegen nicht vor.

### 2. Baumaßnahmen/Planungen 2017

#### 2.1. Streckenast Ehinger Tor - Kuhberg

##### 2.1.1. Bauablauf

Nach Ende der kurzen Weihnachtspause wurden die Bauhauptmaßnahmen fortgeführt, die in 2017 vornehmlich den Leitungsbau sowie den Straßen- und Gleisbau beinhalteten.

Im April 2017 erfolgte zudem der Einbau des ersten Gleises im Knoten Königstraße/Egginger Weg, dem im Bereich Beyerstraße und unteren Römerstraße weitere Gleisverlegungen folgten. Dort wurde bis Jahresende nahezu vollständig der Endausbau fertiggestellt.

Vom 6. März bis nach dem Ende der Sommerferien 2017 wurde das Gleisdreieck am Knoten Wagnerstraße/Thränstraße eingebaut.

##### 2.1.2. Verkehrsführung

Folgende Verkehrsführung bestand im Jahr 2017:

- a) Bedeutende Änderungen der Verkehrsführung erfolgten am Knoten Wagnerstraße/Thränstraße, an dem am 6. März 2017 der Einbau des Gleisdreiecks begann. Damit einher ging die Sperrung der Wagnerstraße für den MIV in Richtung Ehinger Tor; der ÖPNV war davon nicht betroffen und konnte weiterhin die Trasse nutzen. Dieser Zustand hielt bis Montag, 18. September 2017, an.
- b) Beyerstraße und untere Römerstraße: Die Beyerstraße war von der Wagnerstraße in Richtung Zinglerstraße bis Anfang März 2017 wieder geöffnet, musste aber wieder bis zur Fertigstellung des Gleisdreiecks bis zur Stephanstraße geschlossen werden. In der unteren Römerstraße gab es ebenfalls mehrfache Änderungen. Bis in den Herbst hinein wurde diese voll gesperrt und war nur für Anlieger und Rettungsdienste sowie Polizei und Feuerwehr befahrbar. Seit dem 26. Oktober 2017 wurde diese zwischen

Beyerstraße und Römerplatz im Bereich der zukünftigen Straßenbahnhaltestelle aufgrund des Einbaus des sogenannten „Masse-Feder-Systems“ zur Sackgasse.

- c) Römerstraße im Abschnitt zwischen Römerplatz und Westerlinger Straße: am 19. September 2017 wurde im Zuge des Baufortschritts am Römerplatz der dortige, seit November 2016 bestehende Kreisverkehr aufgelöst. Die zuvor bereits schon einmal eingerichtete Einbahnstraße in Richtung stadtauswärts wurde bereits zuvor im März 2017 wieder aktiviert. Die seit 2015 bestehende Umleitung stadteinwärts erfolgte im Einbahnverkehr über die Westerlinger Straße und die St.-Barbara-Straße zur Haßlerstraße. Seit dem 19. September 2017 wurde zudem aus Richtung Westen kommend die Zufahrt zum Römerplatz aus der Sedanstraße gesperrt.
- d) Römerstraße im Bereich Saarlandstraße bis Allewinder Weg: In diesem Abschnitt wurde die bereits seit Herbst 2015 bestehende Einbahnstraßenregelung (stadteinwärts) beibehalten und je nach Baufeld verschwenkt. Die in stadtauswärtiger Richtung eingerichtete Umleitungstrecke über die Saarlandstraße, den Neunkirchenweg und die Königstraße auf den Egginger Weg wurde ebenfalls aufrechterhalten.
- e) Allewinder Weg bis Schulzentrum Kuhberg: Dieser Abschnitt in der Römerstraße und im Egginger Weg war weiterhin durchgängig in beiden Richtungen befahrbar, seit dem 17. Juli 2017 sogar auf den beiden endgültigen Fahrspuren. Gleichzeitig mit der Freigabe des Egginger Wegs zwischen Einkaufszentrum und Schulzentrum für den Individualverkehr gingen auch die beiden Bushaltestellen Gewerbeschulen Königstraße und Egginger Weg (künftig für Nachtbus und Schienenersatzverkehr) in Betrieb.
- f) Je nach Fortgang der Bautätigkeit wurden zusätzlich kleinere lokale Umleitungstrecken eingerichtet.
- g) Für Radfahrer wurden zwar zu Beginn der Baumaßnahmen großräumige Umleitungsempfehlungen ausgeschrieben; diese wurden jedoch kaum angenommen.
- h) Fußgängern stand mindestens auf einer Seite der Baufelder ein Gehweg zur Verfügung. Wo notwendig, wurden Querungshilfen angelegt.
- i) Das Bauliniennetz des ÖPNV, das mit dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2015 bereits umgestellt wurde, behielt auch weiterhin während der gesamten Bauzeit der Linie 2 Gültigkeit.

### 2.1.3. Erforderliche Anpassung der Ausführungsplanung

Baubegleitend wurde die Ausführungsplanung an die örtlichen Situationen angepasst und daher geringfügig überarbeitet.

## 2.2. Streckenast Theater - Wissenschaftsstadt

### 2.2.1. Bauablauf

Auch an diesem Streckenast wurden nach Beendigung der kurzen Weihnachtspause die Bauhauptmaßnahmen fortgeführt, die in 2017 vornehmlich den Leitungsbau sowie den Straßen- und Gleisbau beinhalteten.

Folgende Erfolgsmeldungen im Baufortschritt konnten bereits verkündet werden:

- a) Olgastraße/Neutorstraße: Der Bau des Gleisdreiecks wurde ab den Pfingstferien 2017 bis zum Ende der Sommerferien 2017 durchgeführt. In der Olgastraße wurden Leerrohrverlegungen entlang dem Neubau der Bürgerdienste vorgenommen, außerdem wurden die Fahrbahnen und Gehwege angelegt. In der Neutorstraße wurden ebenfalls die endgültigen Fahrbahnen und Gehwege fertiggestellt sowie mit dem Bau der neuen Haltestelle „Stadtwerke“ begonnen. Zudem ging der Gleisbau dort weiter. Auf Höhe der Zeitblomstraße wurde mit dem Bau des Gleisdreiecks begonnen.

- b) Kreuzung Karl-/Neutorstraße: In diesem Bereich konnte der Rückbau der zweistöckigen Fußgängerunterführung termingerecht abgeschlossen werden, sodass anschließend beginnend ab dem 21. Juni 2017 der Gleisbau und bis zum Jahresende die endgültige Kreuzung hergestellt werden konnte.
  - c) Kienlesbergstraße bis Lehrer Tal: Aufgrund der Optimierung der Planungen zum Rückbau der Fußgänger- und Radfahrerbrücke über die Kienlesbergstraße (s. Kap. 2.2.3) im Bereich des Alten Fritz konnte auf technisch schwierige und kostenintensive Leitungsverlegungen verzichtet werden. Stattdessen wurden die Gas- und Wasserleitungen sowie sämtliche Kabelleerrohre im Erdreich im Hang verlegt und eine Stützmauer direkt anschließend an das bisherige Brückenwiderlager errichtet. Am Knoten Lehrer-Tal-Weg gingen die Arbeiten für den Bau der Gleistrasse und der nördlichen Straßenbahnhaltestelle voran.
  - d) Mähringer Weg: Auf dem unteren Abschnitt zwischen Bleicher Hag und Stifterweg wurde der Leitungs- und Tiefbau auf der künftigen östlichen Fahrspur fortgesetzt. Der Einbahn-Verkehr wurde bereits seit Herbst 2016 auf der fertig gestellten westlichen Fahrspur bzw. im unteren Bereich auf dem künftigen westlichen Gehweg bergaufwärts geführt.
  - e) Mähringer Weg (Abschnitt Stifter- bis Weinbergweg): Hier wurden ebenfalls die Arbeiten für Kanal, Gas und Wasser fortgesetzt und der westliche Fahrbahnrand hergestellt.
  - f) Albert-Einstein-Allee/Bereich Universität: Aufgrund von Planungsänderungen zur Ertüchtigung des zweigeschossigen Medienkanals erfolgte dort eine Neuorganisation der Bauphasen, da in einigen Abschnitten zunächst die Ertüchtigungsmaßnahmen erfolgen mussten.  
Der Umbau eines Teils der Notausstiege wurde termingerecht abgeschlossen.
  - g) Albert-Einstein-Allee, westlicher Teil Höhe Studentenwohnheim/Hochschule: Der Verkehr verlief größtenteils über die Nordseite der Fahrbahn. Auch hier ging der Gleis- und Straßenbau voran.
  - h) Lise-Meitner-Straße: Der P&R-Parkplatz wurde am 08. Februar 2017 dem Verkehr übergeben. Ebenfalls wurde der Gleis- und Straßenbau vorangetrieben.
- Im Rahmen der Bautätigkeiten wurden ferner folgende Themen bearbeitet:
- i) Im Zuge der Bautätigkeiten in der Albert-Einstein-Allee am Medienkanal des Landes Baden-Württemberg wurde bereits in der letzten Gemeinderatsvorlage berichtet, dass aufgrund der nicht ausreichenden Statik und z.T. fehlender Bauwerksunterlagen hinsichtlich der Tragfähigkeit der ursprünglich vorgesehene Bauablauf geändert werden musste. Mit der dort tätigen Baufirma wurde eine Vereinbarung über die Erhöhung der Arbeitsleistung zur Wahrung der Zieltermine abgeschlossen.
  - j) Im Zuge der Tiefbauarbeiten in den Bauabschnitten 1+2, teilweise aber auch in den BA 3-6 (Mähringer Weg) wurden Baumängel festgestellt und angezeigt. Diese betrafen u.a. den Gleiszwischenbeton, Asphaltstärken in Anschlussbereichen, den Stützbeton an Pflasterzeilen und Bordsteinen sowie den zu schmalen Eingang in das SWU-Gebäude K1. Ein Konzept zur Mängelbeseitigung ist derzeit in Arbeit, die Behebung der Mängel soll vsl. in den Sommermonaten 2018 erfolgen.
  - k) Im Bereich der Uni Süd, BA 9+10, war die terminliche Lage angespannt, insbesondere aufgrund der Fernwärmeleitung an der Uni Süd, zusätzlicher Anforderungen an den Kanal- und Leitungsbau sowie der fehlenden Informationen seitens der Baufirma. Die Terminrisiken konnten jedoch infolge der Beteiligung der ARGE-Partner abgewendet werden.

### 2.2.2. Verkehrsführung

- a) Der Bau des Gleisdreiecks an der Kreuzung Olgastraße/Neutorstraße konnte zwar planmäßig mit dem Ende der Sommerferien abgeschlossen werden, sodass die Straßenbahnlinie 1 am 11. September 2017 wieder verkehren konnte. Darüber hinaus wurde aufgrund von Arbeiten im Gleisbereich im Knoten Olgastraße/Neutorstraße im September 2017 im Spätverkehr an mehreren Abenden ebenfalls ein Schienenersatzverkehr eingerichtet.  
Die Einschränkungen für den Individualverkehr mit Sperrung der Neutorstraße in Fahrtrichtung Karlstraße zogen sich außerplanmäßig aufgrund Verzögerungen im Bauablauf bis 30. November 2017 hin; die Verkehrsfreigabe konnte jedoch noch vor dem ersten Adventswochenende erfolgen. Betroffen war auch die Zufahrt zur Wengengasse, die aufgrund von Tiefbauarbeiten mehrfach gesperrt werden musste.
- b) Die westliche Zeitblomstraße wurde vom 10. Juli bis 24. September 2017 aufgrund von Leitungsarbeiten zur Einbahnstraße in Richtung Westen. Der ausfahrende Verkehr wurde über das SWU-Betriebsgelände geführt und entsprechende Umleitungsstrecken wurden ausgeschildert. Die Zufahrt zum Theater Ulm mit den Parkplätzen sowie zum Betriebsgelände der Firma Hanser & Leiber konnte in beiden Richtungen immer gewährleistet werden.
- c) Für die Neutorbrücke war seit 3. Juli 2017 aufgrund von Asphaltierungsarbeiten im Knoten Karlstraße/Neutorstraße für 2 Wochen eine Vollsperrung eingerichtet.
- d) Aus Sicherheits- und bautechnischen Gründen wurde die östliche Kienlesbergstraße zwischen der Neutorbrücke und Beim Alten Fritz bis voraussichtlich Frühjahr 2018 für den MIV voll gesperrt. Diverse Baumaßnahmen der Linie 2, aber auch der SWU Netze und der Stadt wurden zeitlich gebündelt und durchgeführt. Die Umleitung in Richtung Innenstadt über B 10, Blaubeurer Tor und Ludwig-Erhard-Brücke, in Richtung Eselsberg erfolgte entsprechend in umgekehrter Richtung. Nicht betroffen von der Vollsperrung waren Fußgänger und Radfahrer, die weiterhin den Baustellenbereich passieren konnten. Auch das InfoCenter der Deutschen Bahn an der Kienlesbergstraße blieb erreichbar.
- e) Während der Bauarbeiten am Eselsberg war der Mähringer Weg für den Individualverkehr lediglich in Einbahnrichtung (bergauf) weiterhin befahrbar: Die Umleitungsstrecke in Richtung Innenstadt führt seit Baubeginn über den Weinbergweg.
- f) Der Teilabschnitt des Mähringer Wegs zwischen Unibauamt und Universität Süd wurde aus Sicherheitsgründen vor Weihnachten für den Radverkehr komplett gesperrt. Vorhandene Alternativrouten für Radler wurden entsprechend ausgeschildert. Dieser Abschnitt bleibt bis Bauende ausschließlich den Bussen vorbehalten. Nach der Bauzeit wird die Baustraße zur Fahrradstraße in beide Fahrtrichtungen.
- g) Beim ÖPNV gab es keine Veränderungen ggü. den in 2016 kommunizierten Maßnahmen.

### 2.2.3. Erforderliche Anpassung der Ausführungsplanung

- a) In der Olgastraße wurden auf der Nordseite Höhe Telekom Richtung Hauptbahnhof die Radverkehrsführung angepasst sowie Baumstandorte ergänzt, die an anderer Stelle nicht herzustellen waren.
- b) Im Bereich der Kreuzung Olgastraße/Neutorstraße sowie im weiteren Verlauf der Neutorstraße bis hinauf zur Kienlesbergbrücke wurde die Radverkehrsführung angepasst. Der ursprünglich auf der Westseite der Neutorstraße vorgesehene Zweirichtungsradweg wurde zugunsten einer klaren Trennung durch eine

überwiegende Führung im Straßenraum auf den Fahrbahnen sowie besserer Querungen in den Kreuzungsbereichen aufgegeben. Damit konnten die geänderten Vorgaben aus der neuen Straßenverkehrsordnung umgesetzt werden. In der Olgastraße und Neutorstraße werden für Radfahrende in Richtung Osten und Norden Schutzstreifen auf den Fahrbahnen vorgesehen.

- c) Am Herbert-von-Karajan-Platz erfolgten Anpassungen zur Integration von Schaltschränken auf der Theater-Ostseite sowie der Abschluss der Platzgestaltung.
- d) Ferner musste im Kreuzungsbereich Kienlesbergstraße/Beim Alten Fritz aufgrund des Rückbaus der Fußgänger- und Radfahrerbrücke ebenfalls die Führung der Fußgänger und Radfahrer neu geordnet werden.
- e) Zur Anbindung des Parkplatzes und des dort vorgesehenen Parkhauses P23 wurde eine zusätzliche Ausfahrt in den großen Kreisverkehr eingeplant, da nur so eine ausreichend leistungsfähige Zu- und Abfahrt zum Standort erfolgen kann.
- f) Als Ausgleich für die Kompensation weiterer entfallender Parkplätze im Bereich der Wissenschaftsstadt wurden in Abstimmung mit VBBW 7 Parkplätze mit E-Ladesäulen an der künftigen Straßenbahnhaltestelle "Universität West" vorgesehen.

#### 2.2.4. Umsetzung von Auflagen aus dem Planfeststellungsverfahren

Der Neubau des Gebäudes für das neue Forschungsmikroskop „SALVE“ und der Verlagerung der Anlage „TITAN“ der Universität Ulm am Oberberghof wurde Ende Dezember fertiggestellt und die Anlage „TITAN“ im Ende März / Anfang April 2018 umgezogen.

Hinsichtlich der weiteren Anlagen bzw. Geräte sowie der freiwerdenden Räume konnte nachwievor keine Einigung bzgl. eines finanziellen Ausgleichs erzielt werden. Der Bau der Parkhauses P23 musste in Ermangelung von Ausschreibungsergebnissen verschoben werden. Es wurde daraufhin eine Preisanfrage durchgeführt. Die Submission hat am 05. April 2018 stattgefunden. Die Angebote werden derzeit ausgewertet und die Vergabe vorbereitet. Der Baubeginn ist für Herbst 2018 vorgesehen, die Fertigstellung in 2019.

Noch zu verhandeln ist die Kostenbeteiligung des Landes an der Ertüchtigung des Medienkanals.

Ziel ist es, zu den noch offenen Punkten bis Ende 2018 eine abschließende Klärung herbeizuführen.

#### 2.2.5. Haltestellenausstattung

Im Zuge der anstehenden Beschaffung von Fahrgastunterständen (FGUs) wurde das Büro Braun Engels Gestaltung, Ulm, mit der Gestaltung der Haltestellen beauftragt. Diese umfasste die Ausstattungselemente FGUs, Externe Sitzbänke, Abfallbehälter, Haltestellenstelen/-schilder sowie Spritzschutzwände und Geländer. Die einzelnen Gewerke wurden zwischenzeitlich teilweise bereits ausgeschrieben und vergeben.

#### 2.3. Kienlesbergbrücke

Beim Bau der Kienlesbergbrücke konnte mit dem letzten Verschub des 2.500 Tonnen schweren Brückenkörpers am 28. April 2017 ein großer Meilenstein abgeschlossen werden. Über fast ein Jahr hinweg wurde der Brückenkörper aus einzelnen Grobelementen zusammengeschweißt. Per Taktschiebverfahren wurden die Elemente abschnittsweise in Richtung des gegenüber liegenden Brückenlagers am Fuße des Kienlesbergs verschoben, und das über die Anlagen der Deutsche Bahn AG hinweg. Im Anschluss daran folgte im Oktober 2018 die Absenkung des stählernen Brückenkörpers auf das endgültige Niveau sowie das Verschweißen mit den Stützen und der Abbau der Hilfsstützen und -plattformen.

Das anspruchsvollste Teilprojekt im Rahmen der Straßenbahnlinie 2 lag damit voll im Zeitplan.

Aufgrund wechselnder Zuständigkeiten innerhalb der Deutschen Bahn bei der zu erstellenden Kreuzungsvereinbarung zur Kienlesbergbrücke konnte die Vereinbarung bisher noch nicht abgeschlossen werden. Die Vereinbarung wurde auf Wunsch der Deutschen Bahn mehrfach überarbeitet und ergänzt und liegt den zuständigen Stellen seit 14. Januar 2018 unterzeichnungstauglich vor. Der Abschluss wird regelmäßig bei der Deutschen Bahn von den Beauftragten der SWU angemahnt.

#### 2.4. Betriebshoferweiterung

Auch die Fortschritte bei der Betriebshoferweiterung sind inzwischen deutlich sichtbar. Der Umbau des Wartungsbereiches in der Abstellhalle sowie der Gleisbau in der bestehenden Wagenhalle konnten abgeschlossen werden. Am 18. Oktober 2017 erfolgte der Spatenstich für den Neubau der Abstellhalle, an der mittlerweile der Innenausbau erfolgt. Ab Ende Juni 2018 können voraussichtlich die ersten Fahrzeuge eingestellt werden. Die Hofflächen wurden bereits hergerichtet und dort wie auch an der Wendeschleife Bleicher Walk die Gleise eingebaut. Der Bau des Salzlagers der EBU ist mittlerweile ebenfalls abgeschlossen.

#### 2.5. Stammstrecke inkl. Wendeanlagen Zeitblomstraße, Bleicher-Walk-Straße und Ehinger Tor

##### 2.5.1. Haltestelle Hauptbahnhof/Friedrich-Ebert-Straße

Für den Bereich der Stammstrecke in der Friedrich-Ebert-Straße wurde bezüglich der Haltestelle Hauptbahnhof infolge der Realisierung des Parkhauses am Bahnhof ein dreiseitiger Baudurchführungsvertrag zwischen der PBG, Stadt und SWU im Juni 2017 unterzeichnet.

Für den Bebauungsplan „Bahnhofplatz – Friedrich-Ebert-Straße“ mit der Haltestelle Hauptbahnhof wurde im Herbst 2017 der Satzungsbeschluss gefasst (s. GD 308/17).

Die relevanten Planungsthemen wurden mit der TAB abgestimmt; diese stimmte einer einheitlichen Oberflächengestaltung mit erkennbarer Abgrenzung des Lichtraumprofils der Straßenbahn sowie einer durchgehenden Bordsteinhöhe von 3 cm an den Bahnsteighinterkanten und Fahrbahnrandern zu.

##### 2.5.2. Wendeanlage Zeitblomstraße

Für die planfestgestellte Wendeanlage in der Zeitblomstraße wurden die Leitungsarbeiten abgeschlossen; der Einbau des Gleisdreiecks begann bereits im September 2017 und wird bis Frühjahr 2018 abgeschlossen.

##### 2.5.3. Wendeanlage Bleicher-Walk-Straße

Die Wendeanlage Bleicher-Walk-Straße wurde gleisbautechnisch fertiggestellt (s.o.). Der Fahrleitungsbau wird im Wesentlichen bis Juni 2018 abgeschlossen werden können.

##### 2.5.4. Wendeanlage Ehinger Tor

Der ursprünglich für 2017 bis 2018 vorgesehene Neubau der Wendeanlage am Ehinger Tor wurde zunächst bis zur Klärung weiterer Planungsthemen und der Kosten zurückgestellt.

Die Wendeanlage ist von Beginn an Projektbestandteil. Die planrechtliche Genehmigung liegt mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 27. Januar 2015 sowie Änderungsbescheid vom 20. Dezember 2017 vor. Auch wurde eine Förderung nach GVFG im Zuge des Gesamtprojektes bewilligt.

Die Wendeanlage ist strategisch ein wichtiger Wendepunkt, auch im Hinblick auf die Fertigstellung der Neubaustrecke Stuttgart - Ulm und dem zu erwartenden höheren Fahrgastaufkommen und etwaigen hierfür erforderlichen zusätzlichen Fahrten in die Wissenschaftsstadt sowie im Falle von Betriebsstörungen und Veranstaltungsverkehren. Der Umbau befördert maßgeblich den barrierefreien Ausbau des zentralen Umsteigepunktes im innerstädtischen Netz und ist daher für alle Fahrgäste ein Zugewinn, insbesondere natürlich für mobilitätseingeschränkte Menschen.

Mit der Inbetriebnahme der Linie 2 im Dezember 2018 müssen bis zu einer Fertigstellung der Wendeanlage im Jahr 2020 die Verstärkerfahrten zur Wissenschaftsstadt mit Gelenkbussen erbracht werden.

Allerdings sind die Baukosten noch von mehreren Faktoren abhängig; daher wurde das weitere Vorgehen wie folgt vereinbart:

- Verdichtung der Bestandserfassung: Die Feststellung der Anzahl und Lagen an Kabeln und Leitungen im Bereich Ehinger Tor soll durch Schachterkundungen durchgeführt werden.
- Überarbeitung Gesamtplanung: Die Gesamtplanung enthält alle notwendigen Maßnahmen von SWU-V, den Spartenträgern und der Stadtverwaltung und beinhaltet eine Gesamtkostenschätzung sowie einen Rahmenterminplan für alle Maßnahmen. Zudem werden Bauphasen geprüft, die möglichst nur geringe Zeiträume mit SEV und Provisorien zur Umsetzung der Maßnahme erfordern.
- Prov. Lichtsignalanlagen: Zustimmung zur Beauftragung der prov. LSA, um die Beschleunigung der Linie 2 zur Inbetriebnahme und die Verkehrsführung während der Bauphasen umsetzen zu können.
- Die Spartenträger haben Bedürfnisse angemeldet, im Schatten der Baumaßnahme Leitungen in der Querung der Neuen Straße bis in die Schillerstraße hinein zu erneuern. In der Gesamtplanung sind diese Kosten zu beziffern und als separate Kostenblöcke auszuweisen.
- Lösungen bzgl. einer Verlagerung der betrieblich notwendigen Räumlichkeiten in benachbarte Gebäude und eines Rückbaus bzw. alternativ der Neubau des Betriebsgebäudes sind noch zu entwickeln. Hierzu finden bereits Gespräche statt.

Ein Verzicht auf die Wendeschleife Ehinger Tor wurde ebenfalls in Betracht gezogen und deren Auswirkungen im Vergleich zum Ausgangsfall mit Wendeschleife untersucht:

- a) Variante 1: Linie 2 ohne Wendeschleife Ehinger Tor mit einem zusätzlichen Straßenbahnwagen, zusätzliche Aufwendungen für den Betrachtungszeitraum von 25 Jahren im Umfang von ca. 1.208 T €
- b) Variante 2: Linie 2 ohne Wendeschleife Ehinger Tor mit 2 zusätzlichen Straßenbahnwagen, zusätzliche Aufwendungen für den Betrachtungszeitraum von 25 Jahren in Höhe von ca. 6.060 T €

Zu a):

Hier entsteht der betriebliche Zusatzbedarf von einem Straßenbahnwagen im Vergleich zum Ausgangsfall, zu den Zeiten, bei denen sonst die Wendeschleife genutzt worden wäre (Verstärkerfahren am Morgen und Nachmittag zwischen Ehinger Tor und Wissenschaftsstadt). In diesem Fall gibt es keinerlei Wende-/Pufferzeiten im Betriebshof. Dabei ist die Wahrscheinlichkeit sehr hoch, dass aufgrund der angespannten Fahrplanlage permanent Verspätungen entstehen. Deshalb weist diese Variante aus Sicht der SWU-V eine mangelhafte Betriebsqualität auf und stellt nur im Ausnahmefall (einzelne Verkehrstage) eine Option dar.

Zu b):

Die Variante 2 unterstellt einen Bedarf an 2 zusätzlichen Straßenbahnwagen, die als Option im Kaufvertrag mit der Fa. Siemens gezogen werden können. Aufgrund der ausreichenden Wendezeit im Betriebshof könnte damit eine hohe Fahrplanstabilität erreicht werden.

### **3. Baumaßnahmen/Planungen 2018ff**

#### 3.1. Termine

Gemäß aktueller Terminplanung sind ab Ende Oktober für den Zeitraum von ca. 10 Wochen Test- und Schulungsfahrten vorgesehen.

Der Termin der Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 2 zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2018 steht - trotz der beschriebenen Ereignisse und des Aufbrauchs der Terminpuffer - nicht infrage. Der fahrplanmäßige Betrieb der Linie 2 und des neuen Busnetzes erfolgt somit am Sonntag, 9. Dezember 2018, dem am Samstag zuvor die Feierlichkeiten zur Inbetriebnahme vorausgehen. Die Vorbereitungen dazu laufen bereits (s. Kap. 4.2).

#### 3.2. Streckenast Ehinger Tor - Kuhberg

##### 3.2.1. Bauablauf

Bevor bei den Gleis- und Straßenbauarbeiten zum Endspurt angesetzt wird, stehen hier nochmals weitgehende verkehrliche Einschränkungen aufgrund der Vollsperrung der Römerstraße zwischen Römerplatz und Saarlandstraße an (s. Kap. 3.2.2).

Die Römerstraße ist in diesem Teilabschnitt zu schmal, um bei laufendem Verkehr einen reibungslosen Baustellenablauf ohne gegenseitige gravierende Behinderungen und Gefährdung sicherstellen zu können. Ohne die Vollsperrung könnte die Kanalerneuerung wegen seiner tiefen Lage nicht realisiert werden. Zudem sollte das Masse-Feder-System in einem Stück betoniert werden, um die Wirksamkeit in hoher Qualität sicherzustellen. Durch die Vollsperrung können die Arbeiten am Masse-Feder-System entsprechend der derzeitigen Vertragssituation ausgeführt werden. Zusätzlich erfolgen hier die Erneuerung des Abwasserkanals der EBU, die sich nach intensiver Prüfung der durch die Straßenbahn erforderlichen Eingriffe in den Kanalabschnitt als sinnvollere Alternative herausgestellt hat, sowie die Neuverlegung der Leitungen für Gas, Wasser und Strom inklusive der Einrichtung der entsprechenden Hausanschlüsse und die Verlegung der Gleise und die Wiederherstellung der Fahrbahnen und der Gehwege.

Die Pufferzeiten aus dem ursprünglichen Bauzeitenplan wurden durch die zusätzlichen Kanalmaßnahmen inzwischen aufgebraucht, sodass weitere zusätzliche Leistungen nicht ohne Verschiebung der Inbetriebnahme oder unter Abschluss von weiteren Beschleunigungsvereinbarungen durchführbar wären.

Restrisiken ergeben sich derzeit aus evtl. Erschwernissen bei Leitungsverlegungen in der Römerstraße, beim Fahrleitungsbau, der Abstimmung der Einzelgewerke und der rechtzeitigen Herstellung und Inbetriebnahme der Lichtsignalanlagen.

##### Restarbeiten

In 2019 sind noch folgende Restarbeiten vorgesehen:

- Februar bis Mai 2019: Umbau der südlichen Beyerstraße (zw. Römer- und Zinglerstraße) und Herstellung der Parkplätze;
- Anpassungen der Einmündungsbereiche, Gehwege, Teile des Römerplatzes

- Eindeckung der Rasengleise
- Garten- und Landschaftsbau (Baumpflanzungen, Rekultivierung Grünflächen)
- Leitungsarbeiten und Einbau Regenüberlauf in der Beyerstraße (Höhe Wörthstraße)

### 3.2.2. Verkehrsführung

Der o. e. Bauablauf wird erneut folgende Änderungen in der Verkehrsführung mit sich bringen:

- a) Knoten Wagnerstraße/Thränstraße: keine wesentlichen Änderungen der Verkehrsführung; Einschränkungen ggf. im Zuge des Baus der Fahrleitungen in den Sommerferien und der LSA sowie bei der Einbringung der endgültigen Asphaltdeckschicht.
- b) Beyerstraße und untere Römerstraße: Die Beyerstraße ist seit dem 05. März aus Richtung Wagnerstraße kommend wieder geöffnet und muss vsl. ab September 2018 bis Februar 2019 für den Einbau eines Regenüberlaufbeckens im Bereich Wörthstraße gesperrt werden.  
Die untere Römerstraße wird vsl. im Mai nach Fertigstellung des Haltestellenbaus wieder in beiden Richtungen für Anlieger geöffnet.
- c) Vollsperrung der Römerstraße zwischen Römerplatz und Saarlandstraße: Die Umleitung erfolgt über die Westerlinger Straße und die St.-Barbara-Straße im Zweirichtungs-Verkehr. Eine großräumige Umleitung über die B 311 zum Kuhberg Schulzentrum wird ausgeschildert. Die Haßlerstraße wird zur Einbahnstraße in Fahrtrichtung Römerstraße; die bisherige Einbahnstraßenregelung in der kleinen Zinglerstraße wird umgedreht. Somit wird eine direkte Zufahrt in die St.-Barbara-Straße und die Haßlerstraße hergestellt.  
Für den ÖPNV bedeutet dies, dass die Busse der Linien 4 und N 8 in beiden Richtungen die Umleitungsstrecke über die Westerlinger Straße und die St.-Barbara-Straße benutzen. Die Haltestelle Römerplatz entfällt; in der St.-Barbara-Straße wird eine Ersatzhaltestelle („Speidelweg“) für Busse mit Fahrtrichtung Schulzentrum bzw. Grimmelfingen eingerichtet. Die Fahrzeiten bleiben unverändert zum aktuell gültigen Fahrplan.  
Für Fußgänger und Radfahrer bleibt der betroffene Abschnitt an der Römerstraße mit Einschränkungen passierbar, abhängig vom Zustand des Belags. Radfahrer werden stellenweise absteigen oder alternativ in die Nebenstraßen ausweichen müssen.
- d) Römerstraße im Abschnitt Saarlandstraße bis Allewinder Weg: Die einstreifige Verkehrsführung in Einbahnrichtung in stadteinwärtiger Richtung wird vsl. bis Herbst 2018 beibehalten. Ab Oktober 2018 wird diese vsl. wieder mit Einschränkungen, ab Dezember 2018 wieder vollständig in beiden Richtungen befahrbar sein. Die Linienbusse befahren die Umleitung über Saarlandstraße und Neunkirchenweg (wie bisher) bis zum 08.12.2018.
- e) Je nach Fortgang der Bautätigkeit werden lokale, kleinräumige Umleitungsstrecken oder Änderungen der Verkehrsführung partiell eingerichtet. Diese werden vorab mit den Beteiligten abgestimmt und vor Einrichtung kommuniziert.

### 3.2.3. Planungsänderungen

Die Grundstückszufahrten im Bereich des Egginger Weges werden in Abstimmung mit der Technischen Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen (TAB) und der Straßenverkehrsbehörde nicht signalisiert, da die Anzahl der querenden Fahrzeuge pro Tag gering ist und die Nutzer Ortskenntnis haben.

### 3.3. Streckenast Theater - Wissenschaftsstadt

#### 3.3.1. Bauablauf

Bis Ende Mai 2018 werden die Gleis- und Straßenbauarbeiten beinahe vollständig beendet sein. Damit wird für die nachfolgenden Einzelgewerke Baufreiheit hergestellt, sodass die für den Betrieb der Straßenbahn notwendigen Kabelzüge sowie der Bau der Fahrleitungsanlagen und der Lichtsignalanlagen (LSA) voraussichtlich termingerecht zum Beginn der ersten Probefahrten Ende September hergestellt werden können.

Geringe Risiken bestehen bei diesem Streckenast einzig darin, dass es bei der Koordination der Einzelgewerke ggf. zu Verzögerungen aufgrund gegenseitiger Behinderungen kommen könnte. Ferner bestehen kleinere Terminrisiken hinsichtlich der Leistungsfähigkeit einzelner Unternehmer bzw. Leistungsträgern oder im Falle etwaiger Lieferschwierigkeiten.

#### Fertigstellung des Herbert-von-Karajan-Platzes

Die Arbeiten am Vorplatz des Theaters mussten aufgrund eines geänderten Bauablaufs mehrfach verschoben werden. Mit den Aushubarbeiten wurde zwar bereits im Sommer 2017 begonnen, jedoch kann mit der Fertigstellung gemäß dem derzeitigen Terminplan erst im Herbst 2018 gerechnet werden. Es ist nunmehr vorgesehen, die Platzbereiche auf der Ostseite entlang der Neutorstraße und den Vorplatz an der Olgastraße bis zur Eröffnung der neuen Spielzeit an der Kulturnacht am 15. September dieses Jahres vollständig fertigzustellen.

Während der Aushubarbeiten wurde offenbar, dass die angesetzten Kosten nicht ausreichen werden. Es wurden große Mengen Bauschutt und Fundamentreste freigelegt, die aufwendig entsorgt werden mussten. Außerdem konnte die bestehende Platzentwässerung nicht wie geplant bestehen bleiben, sondern muss komplett neu eingebaut werden. In der Detailplanung stellte sich heraus, dass auf dem Platz viele Revisionschächte sichtbar bleiben müssen, die aus gestalterischen Gründen ausgepflastert werden sollten.

#### Restarbeiten

In 2019 sind noch folgende Restarbeiten vorgesehen:

- Eindeckung der Rasengleise
- Garten- und Landschaftsbau (Baumpflanzungen, Rekultivierung Grünflächen)
- Anpassungen der Einmündungsbereiche

#### 3.3.2. Verkehrsführung

Die derzeit bestehende Verkehrsführung wird im Großen und Ganzen bis zur Fertigstellung des Gleis- und Straßenbaus und der Lichtsignalanlagen beibehalten.

- a) Olgastraße/Neutorstraße: keine wesentlichen Änderungen der Verkehrsführung; Einschränkungen ggf. im Zuge des Baus der Fahrleitungen in den Sommerferien und der LSA sowie bei der Einbringung der endgültigen Asphaltdeckschicht und den erforderlichen Mängelbeseitigungen.
- b) Die Neutorbrücke muss ab 30. April aufgrund des Gleis- und Straßenbaus von der Karlstraße bis zur Kienlesbergbrücke voll gesperrt werden. Im Zuge dessen wird die östliche Kienlesbergstraße zwischen der Neutorbrücke und Beim Alten Fritz im Einbahnverkehr in Richtung zum Michelsberg wieder geöffnet.

- c) Der Mähringer Weg wird im Abschnitt zwischen Bleicher Hag und Stifterweg vsl. ab Anfang Juni wieder in beiden Richtungen für den Individualverkehr befahrbar. Der obere Abschnitt zwischen der südlichen Einmündung Am Eselsberg bis Weinbergweg bleibt mindestens bis zur Fertigstellung des Gleis- und Straßenbaus Einbahnstraße (bergauf).
- d) Der Teilabschnitt des Mähringer Wegs zwischen Unibauamt und Universität Süd bleibt aus Sicherheitsgründen für den Radverkehr bis zum Ende der Bauzeit komplett gesperrt.
- e) Beim ÖPNV wird es bis zum Fahrplanwechsel am 09. Dezember keine Veränderungen geben, d.h. es werden die bisherigen Routen des Baustellenetzes befahren.

### 3.3.3. Planungsänderungen

Baubegleitend wurde die Ausführungsplanung an die örtlichen Situationen angepasst und daher geringfügig überarbeitet.

### 3.4. Kienlesbergbrücke

Für das Jahr 2018 stehen noch die Betonierung der Fahrbahnplatte, die Verlegung der Gleise, der Einbau der Fahrleitung, Beleuchtung und Geländer bis Sommer 2018 auf der Agenda.

### 3.5. Betriebshoferweiterung

Die bereits begonnene Durchführung der Umbaumaßnahmen bzw. des Neubaus der überdachten Abstellanlage wird entsprechend der Planung weitergeführt. Die Fertigstellung ist im Wesentlichen bis zum Sommer 2018 vorgesehen.

### 3.6. Stammstrecke inkl. Wendeanlagen Zeitblomstraße, Bleicher-Walk-Straße und Ehinger Tor

#### 3.6.1. Haltestelle Hauptbahnhof/Friedrich-Ebert-Straße

Da insbesondere für den Bereich rund um den Hauptbahnhof ein erhöhter Abstimmungsbedarf mit den weiteren Projekten in diesem Bereich gegeben ist, werden die Einzelplanungen sowohl in planerischer als auch in zeitlicher Hinsicht exakt miteinander koordiniert.

Die Fertigstellung der Haltestelle Hauptbahnhof ist in Abhängigkeit zur Baufeldfreigabe durch das Parkhaus am Bahnhof im Jahr 2020 vorgesehen.

#### 3.6.2. Wendeanlage Zeitblomstraße

Die Fertigstellung der Wendeanlage wird bis September 2018 erfolgen.

#### 3.6.3. Wendeanlage Ehinger Tor

s. Ausführungen im Kap. 2.5.4.

### 3.7. Straßenbahnfahrzeuge

Die Anlieferung des ersten der 12 neuen Straßenbahnwagen des Typs Avenio M erfolgte am 7. Februar 2018; dem schließen sich bis zum 13. September 2018 die weiteren Fahrzeuglieferungen an.

Anlässlich der Ankunft der ersten neuen Straßenbahnen fand am 21. April 2018 ein Tag der offenen Tür auf dem Betriebshof der SWU statt. Vsl. ab Pfingsten werden diese nach Erteilung der Betriebsgenehmigung und Abschluss der Fahrschulfahrten auf der Linie 1 im Normalbetrieb eingesetzt.

Die Fahrzeuge werden mit neuen mobilen Fahrscheinautomaten ausgerüstet sein.

### 3.8. Projektorganisation

Um die vielfältigen und zahlreichen Themen anforderungsgerecht zu begleiten, wurde das Projektteam Linie 2 bei der SWU durch zusätzliches Personal verstärkt, das aus anderen Bereichen der SWU Holding zeitlich befristet abgeordnet wurde.

Organisatorisch werden die Mitarbeiter von VGV ab 2019 wieder in die Hauptabteilung VGV integriert. Das Projektteam Task Force Linie 2 begleitet parallel auch weiterhin das Projekt bis zum Abschluss.

## 4. Öffentlichkeitsarbeit

### 4.1. Rückblick 2017

#### 4.1.1. Laufende Aufgaben

Die Bauarbeiten an der Linie 2 werden fortlaufend vom Team für die Öffentlichkeitsarbeit der Linie 2, angesiedelt bei der Task Force Linie 2 der Stadt Ulm, begleitet. Im Fokus stand im Jahr 2017 insbesondere, die von den Bauarbeiten betroffenen Anwohner über anstehende Maßnahmen, die ggf. zu Beeinträchtigungen führen, zu informieren. Dies erfolgte zum einen durch gezielte Anwohnerinformationen und die Pressearbeit im Allgemeinen, zum anderen auch durch die direkte Information über die Baustellenbeauftragten als erste Ansprechpartner für Anliegen aller Art.

Des Weiteren wurde die klassische Pressearbeit, die Betreuung der Homepage [www.linie2-ulm.de](http://www.linie2-ulm.de) und die Unterstützung bei der Betreuung der Social Media-Kanäle bei der SWU und der Stadt Ulm fortgeführt.

Ein Schwerpunkt im Jahr 2017 war die Begleitung des Einbaus der Gleisdreiecke am Theater sowie in der Beyerstraße/Wagnerstraße in den Sommerferien 2017. Auf Grund der damit verbundenen massiven Einschränkungen für alle Verkehrsteilnehmer sowie Anlieger war es das Anliegen der Projektbeteiligten, den Informationsfluss stetig aufrecht zu erhalten und rechtzeitig und aktuell über den aktuellen Stand der Maßnahmen zu berichten. Dies geschah zum einen über die Presse und die Online-Medien von Stadt und SWU, zum anderen insbesondere über Anwohnerinformationen, die großflächig in den betroffenen Gebieten verteilt wurden.

#### 4.1.2. Veranstaltungen

Im Mai 2017 wurde das bereits etablierte Medium der Informationsveranstaltungen in den beiden Stadtteilen Kuhberg und Eselsberg fortgeführt. Dabei stellten die Projektverantwortlichen den jeweiligen Bauablauf dar und die Bürgerinnen und Bürger hatten gleichzeitig die Möglichkeit, Fragen und Anregungen an die Verantwortlichen zu adressieren.

Das Angebot von zwei Streckenspaziergängen entlang der Baustelle im Oktober 2017 wurde von Anwohnerinnen und Anwohnern rege wahrgenommen. Dabei wurde am Ort des Geschehens erläutert, welche Maßnahmen derzeit durchgeführt werden und welche Arbeiten noch anstehen. Beim Streckenspaziergang am Kuhberg im Oktober 2017 wurde auch erstmals darauf hingewiesen, dass eine Vollsperrung eines Teilbereichs der Römerstraße geprüft wird.

Diese Sperrung war dann auch der Anlass für eine gesonderte Veranstaltung speziell zu diesem Thema im März 2018, zu der die betroffenen Anwohner direkt per Briefwurfsendung sowie über die Presse eingeladen wurden und bei der über die Details zur Sperrung und die Auswirkungen berichtet wurde.

Im Anschluss an alle Veranstaltungen wurden die vorgebrachten Anregungen aus der Bürgerschaft jeweils von der Verwaltung gesichtet, abgewogen und die Ergebnisse im Nachgang auf der Webseite [www.linie2-ulm.de](http://www.linie2-ulm.de) veröffentlicht. Dabei konnte ein Teil der Anregungen (Verbesserungen bei der Müllentsorgung, zeitlich befristete Bereitstellung der Bleidornkaserne zum Parken für die Allgemeinheit etc.) unbürokratisch umgesetzt werden.

#### 4.1.3. Print

Schwerpunkt der Printveröffentlichungen im Frühsommer 2017 war ein Flyer speziell für den Radverkehr, der sich zum einen mit der bauzeitlichen Radverkehrsführung und zum anderen mit den neuen Routen nach Beendigung der Baumaßnahme beschäftigt. Parallel zur Veröffentlichung des Flyers fand im April 2017 eine gemeinsame Radtour mit dem ADFC statt, bei der die Situation mit Experten vor Ort begutachtet werden konnte.

Des Weiteren wurde in diversen Printmedien wie z. B. agzente + oder den Stadtteilzeitungen am Kuhberg und am Eselsberg Informationen über den aktuellen Stand der Bauarbeiten und diverse interessante Themen rund um die Bauarbeiten veröffentlicht.

Als besonderes Dankeschön an die direkten Anwohner der Baustellen bzw. der Umleitungsstrecken wurde zum Jahresende 2017 ein Weihnachtsgruß in Form eines Adventskalenders verteilt, um sich für die Geduld während der Bauzeit zu bedanken.

#### 4.1.4. Filmaufnahmen

Im Frühjahr 2017 wurde erstmals in Zusammenarbeit mit der Abteilung Z/ÖA (damals ZD/ÖA) ein Kurzfilm zu den Bauarbeiten veröffentlicht und über die Kanäle der Stadt Ulm und der SWU-V gestreut. Der Film, der sich speziell um die Bauarbeiten an der neuen ÖPNV-Brücke drehte, wurde von der Öffentlichkeit durchweg positiv aufgenommen.

Ein zweiter Kurzfilm folgte im Januar 2018, hier stand im Mittelpunkt, dass die Linie 2 auf die Zielgerade geht und das Ende in Sicht ist. Der Film wurde innerhalb von 16 Stunden mehr als 15.000 Mal aufgerufen.

Ziel dieses Mediums ist es, die komplexen und für alle Beteiligten kräftezehrenden Bauarbeiten positiv zu besetzen und zu zeigen, dass der Fortschritt nach und nach sichtbar wird.

#### 4.1.5. Baustellenbeauftragte

Die Baustellenbeauftragten Werner Reichert und Hans Hengartner sind seit Beginn ihrer Tätigkeit im Oktober 2015 die ersten Ansprechpartner für die betroffenen Anwohner, für interessierte Bürger und für die Öffentlichkeit allgemein. Sie kümmern sich stets kompetent und schnell um die Anliegen der betroffenen Personen und haben sich so zu einem unersetzlichen Teil des Projektes Linie 2 entwickelt und tragen aktiv zum positiven Bild des Projektes in der Öffentlichkeit bei. Die Arbeit der beiden Baustellenbeauftragten wurde im Rahmen von Informationsveranstaltungen bereits mehrfach ausdrücklich gelobt.

Neben der telefonischen Erreichbarkeit und der Bearbeitung von E-Mails sind die Baustellenbeauftragten seit Mai 2016 mit ihrem Infomobil, einem Sprechzimmer auf Rädern, entlang des Streckenverlaufs der Linie 2 unterwegs und zeigen damit Präsenz vor Ort.

Wöchentlich ist das Infomobil bei der St.-Maria-Suso-Kirche am Eselsberg sowie in der Beyerstraße an der Kreuzung Beyerstraße/Wörthstraße am Kuhberg anzutreffen. Alle zwei Wochen macht das Infomobil des weiteren Halt am Rewe-Einkaufszentrum am Kuhberg sowie am Parkplatz der Ecke Wildstraße/Neutorstraße in der Innenstadt. Jeweils ein Mal im Monat findet außerdem eine Sprechstunde am Schulzentrum Kuhberg, an der Universität sowie auf dem Hans-und-Sophie-Scholl-Platz in der Innenstadt statt.

Bis Ende März 2018 gingen ca. 2.000 Anfragen ein, die allesamt von Herrn Hengartner und Herrn Reichert bearbeitet wurden und die Rückantworten innerhalb weniger Tage an die Anwohner weitergegeben werden konnten. Auch die Bearbeitung von Schadensfällen wird durch die Baustellenbeauftragten unterstützt, insgesamt wurden bisher ca. 100 Schadensfälle aufgenommen und bearbeitet.

#### 4.2. Ausblick 2018ff

Auch der weitere Verlauf der Baumaßnahmen wird durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit über die Presse, über Anwohnerinformationen und über die Projekthomepage begleitet werden. Im April und Mai finden außerdem weitere Streckenspaziergänge statt und im Herbst werden letztmals die halbjährlichen Informationsveranstaltungen in den Stadtteilen durchgeführt.

Für die anstehende Vollsperrung der Römerstraße von April bis September 2018 (s. Kap. 3.2.2) wurde bereits ein spezieller Flyer erstellt und an die betroffenen Haushalte am Kuhberg verteilt.

Im Fokus steht 2018 die Organisation der Veranstaltungen anlässlich der Brückentaufe und der Inbetriebnahme der Linie 2.

Bei der Brückentaufe, die für September 2018 vorgesehen ist, wird die neue Kienlesbergbrücke erstmals für die Öffentlichkeit geöffnet, außerdem ist eine abendliche Licht- und Klanginstallation auf der Brücke mit regionalen Künstlern geplant.

Die Feierlichkeiten zur Inbetriebnahme der Linie 2 finden am Samstag, 8. Dezember 2018, statt. Entlang der neuen Straßenbahntrasse wird an mehreren Stationen das Thema „Mobilität“ in den Mittelpunkt gerückt und gemeinsam mit dritten Kooperationspartnern in seinen verschiedenen Facetten beleuchtet. Hauptattraktion an diesem Tag sind selbstverständlich die kostenlosen Fahrten für alle Interessierten auf der neuen Linie 2.

Die Baustellenbeauftragten stehen weiterhin als direkte Ansprechpartner für Anfragen aller Art zur Verfügung. Das Standortkonzept des Infomobils wird laufend weiter überprüft, um bedarfsgerechte Standorte nutzen zu können.

### 5. **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 Verkehr GmbH (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 den GDs 070/15, 030/16 und 003/17 entnommen werden.

## 5.1. Kosten

### 5.1.1. Straßenbahnlinie 2 - Strecke

Die Gesamtkosten inkl. Planungskosten für die Gesamtstrecke belaufen sich nach aktueller Hochrechnung auf 214.236 T €. Die Hochrechnung liegt um 15.230 T € und damit ca. 7 % über der in GD 003/17 dargestellten Kostenberechnung (s. Anlage 1).

Die erste Kostenfortschreibung (GD 003/17) war mit einer Kostenerhöhung von 21.000 T € genehmigt.

Die Ursachen für die Mehrkosten der ersten Kostenfortschreibung sind in GD 030/16 und GD 003/17 erläutert.

Weitere Kostenänderungen seit dem letzten Bericht werden im Folgenden dargestellt:

- a) Marktsituation: Die durchgeführten Ausschreibungen und Vergaben zeigen weiterhin, dass der Markt in der Region nach wie vor sehr gesättigt ist. Wenige bis keine Angebote führen zu schlechten Ergebnissen. Die vergaberechtlichen Möglichkeiten werden berücksichtigt. Die aktuellen Ausschreibungsergebnisse u.a. bei Kabelzug, Fernwirktechnik, E-Technik, Haltestellenausstattung, Fahrleitungsmasten führen aufgrund der Marktlage zu Verteuerungen. Bei einzelnen Gewerken liegen die Ausschreibungsergebnisse bei mehr als dem Doppelten der berechneten Kosten. Aktuell befinden sich noch Bau- und Lieferleistungen in Höhe von ca. 5 Mio. €, d.h. rd. 3 % der gesamten Baukosten, in der Ausschreibung (zum Beispiel dynamische Fahrgastinformationsanzeiger, Spritzschutzanlagen und Geländer, Schienenschmieranlagen) bzw. sind noch auszuschreiben.
- b) Zusätzliche Maßnahmen im Kanalbau (u. A. Kanalerneuerung in der Römerstraße zwischen Schellingstraße und Saarlandstraße).
- c) Im Zuge der Bautätigkeiten in der Albert-Einstein-Allee am Medienkanal des Landes Baden Württemberg wurde bereits in der letzten Gemeinderatsvorlage berichtet, dass aufgrund der nicht ausreichenden Statik und z.T. fehlender Bauwerksunterlagen hinsichtlich der Tragfähigkeit der ursprünglich vorgesehene Bauablauf geändert werden musste. Mit der dort tätigen Baufirma wurde eine Vereinbarung zur Erhöhung der Arbeitsleistung zur Wahrung der Zieltermine abgeschlossen.
- d) Die Gesamtkosten für das Ehinger Tor können derzeit noch nicht exakt beziffert werden (s. Kap. 2.5.4). Die SWU-V hat in den dargestellten Kosten (s. Anlage 1) den reinen Gleis- und Straßenbau eingerechnet (sog. Null-Lösung) sowie einen notwendigen Mindestaufwand für die Sicherung und Verlegung von Leitungen. Derzeit wird mit den Versorgungsträgern abgestimmt, inwieweit diese im Rahmen der Gleisbaumaßnahme i. W. auf eigene Kosten noch Versorgungsleitungen verlegen wollen. Die Prüfungen zur Umsetzung und entsprechende Kostenberechnungen der SWU sind noch nicht abgeschlossen.
- e) Höhere Kosten für die provisorische Straßenbahntrasse am Hauptbahnhof.
- f) Allgemeine Baunachträge sowie kleinere Baubehinderungen: Es wurden darüber hinaus entlang beider Streckenäste Nachträge im üblichen Umfang gestellt sowie Baubehinderungen in normalen Maßen angezeigt.
- g) Mehrkosten im Bereich des Herbert-von-Karajan-Platzes aufgrund Baugrundverhältnisse, Entwässerung und unbekanntem Schachtbauwerken (s. Kap. 3.3.1).
- h) Grunderwerbskosten wurden überarbeitet.
- i) Wie bereits berichtet, wird der interne Aufwand (ILV) höher als bisher dargestellt (s. Kap. 5.1.3).

j) Kostenbeteiligungen Dritter:

Die Rahmenbedingungen für Kostenbeteiligungen Dritter werden derzeit anhand geltender rechtlicher Regelungen überprüft und befinden sich noch in der Aufarbeitung. Für die aktuelle Hochrechnung wurden Annahmen getroffen und bei der Kostenermittlung berücksichtigt, um die Entwicklung der bei der Stadt verbleibenden Kosten angemessen darstellen zu können. Von Dritten bestellte Leistungen sind nicht Bestandteil der Projektkosten.

Für von der Stadt veranlasste Maßnahmen wurden bzw. werden im städtischen Haushalt bei den entsprechenden Profit-Centern Mittel eingeplant.

Die SWU-V beschaffte 23 Baumquartiere, die aufgrund einer Umplanung aus stadtplanerischen Gesichtspunkten nach Vorgaben der Stadt nicht eingebaut werden konnten. Aktuell wird eine alternative Verwendung abgeklärt. Die Kosten in Höhe von ca. 85 T € werden nicht zu den Projektkosten gerechnet und sind von der Stadt noch zu finanzieren.

Erfahrungsgemäß wird bei einer Maßnahme dieser Größenordnung und Komplexität auch noch bis zur Baufertigstellung mit nachtragsfähigen Leistungen zu rechnen sein

Bis zum 31. Dezember 2017 wurden durch die SWU-V in Summe Zahlungen in Höhe von 113.050 T € für die Strecke gebucht.

5.1.2. Betriebshoferweiterung

Die Gesamtkosten inkl. Planungskosten für den Betriebshof, jedoch ohne Grunderwerbskosten, belaufen sich nach aktueller Hochrechnung auf 20.491 T €, die letzte Kostenfortschreibung lag bei 16.945 T €.

Die zweite Hochrechnung liegt damit 3.546 T € über den in GD 003/17 beschlossenen Kosten (s. Anlage 1). Da der Grunderwerb bereits im Vorfeld der Maßnahme getätigt wurde und damit bei der Berechnung der Gesamtkosten mit Blick auf den bei der Stadt verbleibenden Kostenanteil außen vor bleiben kann, werden die dafür aufgewendeten Finanz- und Fördermittel ausschließlich nachrichtlich in der Zusammenfassung dargestellt.

Die Ursachen für die Mehrkosten der ersten Kostenfortschreibung sind in GD 030/16 und 003/17 erläutert.

Ursächlich für die weiteren Kostensteigerungen in Höhe von rd. 3.600 T € sind:

- a) Marktsituation: Die Ausschreibungsergebnisse bestätigen auch hier die aktuell hohe Marktsättigung. Teilweise wurden nur wenige oder sogar gar keine Angebote auf ausgeschriebene Leistungen abgegeben. Das Preisniveau lag bei abgegebenen Angeboten oft deutlich über dem der Vorjahre. Auch für sonst in der Bauwirtschaft sehr gefragte Aufträge konnten teilweise nur 1-2 Angebote submittiert werden.
- b) Aufgrund der schwierigen Baugrundverhältnisse des Betriebshofes (altes Industrieareal und Flussaue) musste mehr belastetes Material entsorgt, zur Erreichung der Tragfähigkeit mehr Bodenverbesserungsmaßnahmen durchgeführt und alte Anlagen im Untergrund abgebrochen werden, als durch die vorhergehenden Baugrunduntersuchungen ermittelt.
- c) Bei der Bahnstromversorgung, Leerrohrverlegung und der Fahrleistungssteuerung wurden zusätzliche Leistungen erforderlich.
- d) Allgemeine Nachtragsleistungen und Massenmehrungen
- e) Mehrkosten bei Planung: Vor allem die Planungsalternativen (Abstellhalle → Freiabstellung → Abstellhalle) aber auch zusätzliche Planungsanforderungen (z. B. Integration EBU-Salzlager, Beleuchtungsanpassung wegen Forderungen der Berufsgenossenschaft). Durch die gestiegenen Baukosten entstehen auch höhere anrechenbare Kosten (Berechnungsgrundlage der Honorare) und durch die

Verlängerung der Bauzeit um 8 Monate höhere Kosten bei der Baubetreuung, was letztlich zu den in dieser Kostenfortschreibung dargestellten Mehrkosten bei der Planung führt.

Bis zum 31. Dezember 2017 sind in Summe Zahlungen in Höhe von 9.194 T € für den Betriebshof angefallen.

#### 5.1.3. Übernahme Interne Leistungsverrechnung (ILV)

Die ILV sind grundsätzlich nicht zuwendungsfähig und enthalten SWU-interne Planungsaufwendungen und Verwaltungskosten. Diese Kosten werden über den städtischen Finanzierungsbeitrag abgegolten.

Abstimmungsgespräche über Bestandteile und Höhe der ILV wurden zwischen SWU und Stadt mittlerweile geführt. Die Zusammenstellung der SWU zur Höhe der ILV berücksichtigt bis 2017 die gebuchten und für die Folgejahre bis 2021 die geplanten Projektstunden.

Die ILV ergeben sich der Höhe nach aus den von der SWU berechneten Vollkosten (interner Verrechnungssatz der SWU) und von den ProjektmitarbeiterInnen erfassten Stunden. Die Höhe orientiert sich damit am tatsächlichen Mehraufwand, der durch die Linie 2 entsteht und den im SWU-internen Gemeinkostenzuschlag enthaltenen Kostenpositionen. Für die Gemeinkosten wird nach Abstimmung zwischen Stadt und SWU ein pauschaler Abschlag auf die Vollkosten vorgenommen, welcher nicht als Projektkosten dargestellt wird.

Die Gründe für den Anstieg der ILV auf rd. 6.729 T € im Vergleich zum ursprünglich kommunizierten Betrag von 5.200 T € liegen zum einen in der längeren Projektlaufzeit bis 2021 sowie im zusätzlich erforderlichen Personaleinsatz bei SWU für dieses Projekt.

Dies führt dazu, dass die über den Finanzierungsbeitrag zu übernehmenden ILV um 1.559 T € auf rd. 6.729 T € steigen. Hiervon entfallen rd. 5.738 T € auf die Teilprojekte Strecke und rd. 991 T € auf den Betriebshof. Wie bereits beim ursprünglichen Projektbeschluss festgelegt werden für das Teilprojekt „Fahrzeugbeschaffung“ keine ILV erstattet. Die Kosten dieses Teilprojekts werden von der SWU vollständig alleine getragen. Die jetzt auf der Grundlage von Planwerten ermittelte Höhe stellt dabei einen Maximalwert dar, über den hinaus die Stadt keine ILV übernimmt; die SWU wird entsprechende Nachweise führen.

#### 5.1.4. Öffentlichkeitsarbeit

Die in 2015 geschätzten Kosten (s. GD 070/2015) für den kompletten Zeitraum der Maßnahme für städtische Öffentlichkeitsarbeit konnten nahezu eingehalten werden. Im Finanzhaushalt für das Jahr 2018 wurde für die Planung und Durchführung der Feierlichkeiten zur Brückentaufe und Inbetriebnahme eine Erhöhung von 30 T € erforderlich. Nach aktuellem Stand wird dieser Betrag auskömmlich sein.

Die für das noch zu realisierende Teilprojekt Wendeanlage Ehinger Tor erforderlichen Mittel für die Öffentlichkeitsarbeit können derzeit nicht abgeschätzt werden.

### 5.2. Förderung

#### 5.2.1. Straßenbahnlinie 2 - Strecke

Der erste Änderungsantrag, der aufgrund der Erhöhung der Baukosten am 17. April 2015 gestellt wurde, liegt derzeit in der Bearbeitung beim VM/BMVI (VM = Verkehrsministerium Baden-Württemberg; BMVI = Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur). Eingereicht wurden die bis dahin bekannten Kostensteigerungen (s. GD 030/16).

Dieser Änderungsantrag 2015 wurde vom VM/BMVI noch nicht beschieden, sodass in Abstimmung mit der NVBW (Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH), die als Prüfstellung im Auftrag des Landes für das VM tätig ist, um die seither aufgetretenen weiteren Kostensteigerungen ergänzt und als zweite Fortschreibung des Änderungsantrags am 17.05.2017 im VM eingereicht wurde. Abstimmungsgespräche mit der NVBW zu diesem Antrag wurden in 2016 und 2017 geführt. Die NVBW hat vorläufig zuwendungsfähige Kosten in Höhe von rd. 138.000 T € ermittelt. Der GVFG-Änderungsantrag wurde mit diesem Betrag am 20. Dezember 2017 vom VM an das BMVI weitergeleitet. Zu erwarten ist, dass die Kostenerhöhungen im Rahmen der durch die NVBW festgestellten zuwendungsfähigen Kosten gefördert werden können. Bei der Ermittlung des GVFG-Anteils Bund/Land wurde diese Annahme zugrundegelegt und in der Kostenhochrechnung entsprechend dargestellt.

Weitere Kostensteigerungen von ca. 12.000 T € sind in der Gesamtkostenhochrechnung berücksichtigt. Eine Abstimmung mit dem Fördermittelgeber hat im nächsten Schritt auf Grundlage der jetzt fertig gestellten Kostenhochrechnung noch zu erfolgen. Die zuwendungsfähigen Kosten werden in der Übersicht rechnerisch um weitere 5.000 T € erhöht dargestellt.

Im Förderbescheid vom April 2015 hatte der Bund bei der Prüfung des GVFG-Antrages im Vergleich zum Land weitere vorläufige Abzüge der förderfähigen Kosten in Höhe von rund 4.000 T € vorgenommen und dies im Programmaufnahmeschreiben (s. Anlage 5 zu GD 070/15) dokumentiert.

Zu den Absetzungen des Bundes wurden von SWU-V im Einzelnen weitere Erläuterungen und Plausibilisierungen erstellt und diese nach Abstimmungsgesprächen mit dem Fördermittelgeber im IV. Quartal 2016 in einer ausführlichen Stellungnahme erwidert. Es besteht die Aussicht, dass die Kürzungen durch das BMVI zurückgenommen werden und damit noch als förderfähig anerkannt werden.

Die Prüfung zu Rücknahme der Kürzungen des Urantrages ist beim BMVI noch nicht abgeschlossen und wird voraussichtlich gemeinsam mit dem Änderungsantrag beschieden werden. Mit Information des VM vom 13. April 2018 ist eine Entscheidung des BMVI zum Änderungsantrag im Juni/Juli 2018 in Aussicht gestellt worden.

Das VM lehnt die Anerkennung einer Förderquote von 80 % für den 1. Änderungsantrag, der unmittelbar vor dem Zuwendungsbescheid an das VM geliefert wurde, aktuell ab und möchte nur eine reduzierte Förderquote von 60 % billigen. Eine schriftliche Stellungnahme des VM liegt seit dem 18. April 2018 vor. Der Sachverhalt wird derzeit überprüft und das weitere Vorgehen zwischen Stadtverwaltung und SWU abgestimmt. Das Risiko für die Reduzierung der Förderquote für den 1. Änderungsantrag wurde im Risikobericht (Anlage 2, Pkt. 2.8) ergänzt und aufgrund der schriftlichen Ablehnung mit 80 % als hoch bewertet.

#### 5.2.2. Betriebshoferweiterung

Der Förderantrag wurde am 25. Januar 2013 eingereicht. Eine Aktualisierung erfolgte am 2. April 2015. Der Förderbescheid des Landes datiert vom 28. April 2016.

Im Förderbescheid wurden Gesamtkosten inkl. Planungskosten (ohne Grunderwerbskosten) in Höhe von 14.224 T € zugrundegelegt. Im Ergebnis wurden rund 11.183 T € zzgl. eines Anteils für den getätigten Grunderwerb als zuwendungsfähige Kosten in das Programm nach § 5 LGVFG aufgenommen. Die aktuelle Hochrechnung ergibt Gesamtkosten von 20.491 T € (ohne Grunderwerbskosten). Da die Zuwendung im Rahmen der Festbetragsfinanzierung gewährt wird, werden bei dieser Bewilligung Kostenerhöhungen nicht berücksichtigt.

Die Zuwendungen wurden in Höhe von 8.287 T € zzgl. Fördermittel für den Grunderwerb festgesetzt. Die folgende Tabelle stellt den Sachverhalt zusammenfassend dar:

	Hochrechnung 12/2016	Hochrechnung 03/2018	GVFG- Antrag 01/2013 GVFG- Bescheid 04/2016	als zuwendungs- fähig anerkannt	Förderung*	Anteil Förderung für Projekt (Stadt Ulm)	Anteil Förderung für Grund- erwerb (SWU)	Finanzierungs- beitrag
<i>Grunderwerbskosten</i>	3.025 T €	3.025 T €	3.025 T €	1.767 T €	1.325 T €	-	1.325 T €	
Baukosten	13.500 T €	16.080 T €	11.584 T €	10.794 T €	8.096 T €	8.096 T €		7.985 T €
<i>Verwaltungskosten (= Planungskosten + ILV) in Summe</i>	3.445 T €	4.411 T €						
Planungskosten	2.275 T €	3.420 T €	2.640 T €	389 T €	292 T €	292 T €		3.128 T €
ILV	1.170 T €	991 T €			---			991 T €
<b>Summe (ohne Grunderwerb, Selbstbehalt von 100 T € berücksichtigt)</b>	<b>16.945 T €</b>	<b>20.491 T €</b>	<b>14.224 T €</b>	<b>11.183 T €</b>	<b>8.287 T €* </b>	<b>8.287 T €</b>		<b>12.204 T €</b>

### 5.2.3. 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. Juli 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. Januar 2013 beim Land Baden-Württemberg eingereicht. Die Standardisierte Bewertung wurde zwischenzeitlich mehrfach pro aktiv für eine Risikoabschätzung fortgeschrieben, da in dem Förderbescheid vom 24. April 2015 enthalten ist, dass der Maßnahmenträger das Risiko trägt, falls der Nutzen-Kosten-Faktor unter den Wert 1,0 fällt. Dabei hat sich Folgendes ergeben: Der ermittelte Nutzen-Kosten-Faktor lag zum Zeitpunkt des Förderbescheides bei 1,16. Darin waren bereits die Mehrkosten des 1. Änderungsantrages berücksichtigt. Da durch die derzeit in der Entwicklung befindlichen Wohngebiete entlang der Linie 2 (Grimmelfinger Weg, Hindenburgkaserne) und die Aufsiedlung im Science Park III mit einer positiven Entwicklung auf der Nutzen-Seite zu rechnen ist, hat die SWU-V eine Nachberechnung veranlasst.

Durch die Nutzenverbesserung und die geringeren (im Vergleich zur ursprünglichen Berechnung aus 2012 angesetzt) Straßenbahnfahrzeugkosten ergab sich ein NKU-Faktor von 1,25. Daraus wurde ermittelt, dass die Bauaufwendungen um 20 %, d.h. um ca. 30.000 T€ ansteigen können, ohne dass der Nutzen-Kosten-Faktor auf einen Wert unter 1,0 fällt. Das Ergebnis wurde den Vertretern des BMVI und sowie des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg im April 2016 vorgestellt und dort zur Kenntnis genommen.

Aufgrund der aktuellen Kostenhochrechnungen wurde 2018 eine weitere Fortschreibung der Standardisierten Bewertung im Rahmen des Risikomanagements durch die SWU-V veranlasst. Der Nutzen-Kosten-Faktor reduziert sich auf 1,11; für den Fall, dass vom BMVI die o. g. Nutzenverbesserung sowie die Verbesserung bei den Fahrzeugkosten nicht anerkannt werden, sinkt der NKU im ungünstigsten Fall auf 1,03. Das VM hat bei der Weiterreichung des geprüften Änderungsantrages an das BMVI das Anliegen der SWU-V sehr unterstützt, die Nutzenverbesserung und Verbesserung bei den Fahrzeugkosten anzuerkennen.

Der förderrechtlich erforderliche Nutzen-Kosten-Faktor von  $> 1,0$  kann auch mit den derzeit bekannten Kostensteigerungen weiter gehalten werden.

#### 5.2.4. Fortsetzung GVFG-Programm

Eine Fortsetzung des GVFG-Programms auch nach Auslaufen des derzeitigen Programms mit Ende des Jahres 2019 wurde bisher nicht gesetzlich geregelt. Am 14. Oktober 2016 gab es einen Beschluss zwischen Bund und Ländern zur dauerhaften Fortführung des GVFG-Bundesprogramms. Allerdings müssen die konkreten Fördermodalitäten vom Gesetzgeber noch im Rahmen einer Gesetzesänderung ausgearbeitet und umgesetzt werden.

Das VM teilte auf Anfrage der SWU mit Schreiben vom 26. Januar 2018 mit, dass die bisherige Frist zur Vorlage des Verwendungsnachweises bis 31. Dezember 2018 obsolet ist. Die Verwendung der Zuwendung ist innerhalb von einem Jahr nach Durchführung des Vorhabens, spätestens jedoch ein Jahr nach Ablauf des Bewilligungszeitraumes dem Zuwendungsgeber nachzuweisen. Der Abrechnungszeitraum endet nunmehr zum 31. Dezember 2020. Die Abrechnung der Teilprojekte Streckenäste wird mittels Teilschlussverwendungsnachweise zeitnah nach Inbetriebnahme Ende 2018 durchgeführt.

Für die Projektelemente Ehinger Tor und Hauptbahnhof der Stammstrecke, die voraussichtlich erst in 2020 bzw. 2021 fertiggestellt werden können, wurde mit Schreiben vom 10. April 2018 eine Verlängerung der Bewilligungsfrist bis Ende 2021 beantragt. Danach wäre dann die Vorlage des Schlussverwendungsnachweises bis Ende 2022 erforderlich.

Für die Neubeschaffung der Straßenbahnfahrzeuge gibt es keine Förderung.

#### 5.2.5. GVFG-Mittelabruf

Für die Strecke wurden der SWU-V bis Ende 2017 64.710 T € zugeteilt und ausbezahlt. Der förderrechtliche Eigenanteil in Höhe von 1.000 T € ist bereits berücksichtigt. Für das erste Quartal 2018 wurde auf Rückfrage vom VM ein weiterer Finanzmittelbedarf von bis zu 12.000 T € angezeigt, davon konnten vom VM 6.672 T € zur Auszahlung zugesagt werden.

Mit Bescheid vom April 2015 besteht derzeit eine Förderzusage in Höhe von 85.264 T €. Die Änderungsanträge für die Strecke sind wie unter Kap. 5.2.1 erläutert noch nicht beschieden. Die Obergrenze der abrufbaren Fördermittel wird voraussichtlich Mitte des Jahres erreicht. Sollte der neue erhöhte Bescheid bis dahin nicht vorliegen, wird die SWU die Stadt wegen einer ggf. erforderlichen Zwischenfinanzierung bemühen.

Für den Betriebshof hat die SWU Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH bisher Abschlagszahlungen in Höhe von 4.000 T € aus der LGVFG-Landesförderung erhalten. Der förderrechtliche Eigenanteil in Höhe von 100 T € ist bereits berücksichtigt.

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

#### 5.3. Finanzierungsbeitrag Stadt Ulm

Der FinanzHH 2018 der Stadt Ulm sieht für die Auszahlung in die bedingte Zweckrücklage "Öffentlicher Nahverkehr der SWU Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH" bei Projekt 7.54700001 aktuell Gesamtmittel von 95.150 T € vor. Die Finanzierung des städtischen Finanzierungsbeitrags der Gesamtmaßnahme erfolgt über das Sparbuch zur Verkehrsentwicklung "Straßenbahnlinie 2". Im Rahmen des Jahresabschlusses 2016 wurden 9.100 T € in das Sparbuch zur Verkehrsentwicklung zugeführt, so dass dieses Anfang 2017 einen Stand von 60.834 T € auswies. Entnahmen in 2017 schmäleren das Sparbuch um 17.000 T €. Fließen nach aktuellem Stand in 2018 weitere 43.000 T € vom Sparbuch ab, bedarf es zur Finanzierung in 2019 einen weiteren Betrag in Höhe von 10.600 T €.

Der aktuelle Stand des städtischen Finanzierungsbeitrags und die über das Sparbuch zur Verkehrsentwicklung "Straßenbahnlinie 2" angesammelten Finanzierungsmittel ergeben somit nachfolgenden Stand:

Darstellung und Finanzierung im städtischen Haushalt

Kontierung	Bereitgestellt bis einschl. 2016	2017*	2018	zusätzlich erforderlich in 2019**	Gesamtsumme
Bis 2011: 2.7920.9610-000-0109 und 7.5470003 ***	841 T €				841 T €
Projekt 7.5470001	35.159 T €	17.000 T €	43.000 T €	10.595 T €	105.754 T €
<b>Summe</b>	<b>36.000 T €</b>	<b>17.000 T €</b>	<b>43.000 T €</b>	<b>10.595 T €</b>	<b>106.595 T €</b>

	2016	2017	2018	
<b>"Sparbuch" jeweils zum Jahresbeginn</b>	71.734 T €	60.834 T €	43.834 T €	
<b>Entnahmen</b>	35.159 T €	17.000 T €	43.000 T €	
<b>"Sparbuch" jeweils zum Jahresende</b>	51.734 T € +9.100 T € (Zuführung)	43.834 T €**	834 T €	<i>Erhöhung um 9.761 T €</i>

\* Im Haushalt 2017 waren 32.000 T € eingeplant. In die bedingte Zweckerücklage Öffentlicher Nahverkehr der SWU Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH wurde in 2017 ein Finanzierungsbeitrag in Höhe von 17.000 T € einbezahlt. Die nicht ausbezahlten Mittel 2017 in Höhe von 15.000 T € wurden im Haushaltsansatz 2018 neu eingeplant.

\*\* Die Erhöhung des städtischen Finanzierungsbeitrags von rd. 10.600 T € ist im Haushalt der Stadt Ulm zusätzlich zu finanzieren. Der Betrag wird im Haushaltsplan 2019 sowie in der Mittelfristigen Finanzplanung zusätzlich veranschlagt. Zur Sicherstellung der Finanzierung ist im Rahmen des Jahresabschlusses 2017 nach Vorliegen des Rechnungsergebnisses 2017 über eine weitere Zuführung zum Sparbuch Verkehrsentwicklung "Straßenbahnlinie 2" zu entscheiden.

\*\*\* Zu beachten ist, dass über das Projekt 7.5470003 „ÖPNV – Umbau Neutorstraße/Haltestelle Theater“ bereits in 2011 Auszahlungen in Höhe von 211 T € abgeflossen sind. 630 T € sind im Jahr 2010 auf der kameralen Gruppierung 2.7920.9610-000-0109 abgeflossen, welche nicht aus der Rücklage finanziert waren, aber hier darzustellen sind.

Bis zum 31. Dezember 2017 hatte die Stadt Ulm im Haushalt für Zahlungen in die bedingte Zweckerücklage öffentlicher Nahverkehr über den Finanzierungsbeitrag insgesamt 67.159 T € bereitgestellt. Ausbezahlt waren auf Projekt 7.5470001 bis Ende 2017 in Summe 52.159 T €.

Bei der Ermittlung des städtischen Finanzierungsbeitrags nach aktueller Hochrechnung (s. Kap. 5.1 und 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 weitere 10.611 T € erhöhen (bisherige genehmigte Einlagenzahlungen in Höhe von 95.984 T €).

Wie im letzten Bericht angeführt wird erwartet, dass bis zum Bericht im Gemeinderat im ersten Halbjahr 2018 der Förderbescheid aus 2015 um die in Klärung befindlichen Punkte beschieden ist und eine Förderzusage vom Fördermittelgeber zu den erwarteten Anteilen hinsichtlich geänderter Kosten gemacht wird. Mit Information des VM vom 13. April 2018 ist eine Entscheidung des BMVI zum Änderungsantrag im Juni/Juli 2018 in Aussicht gestellt worden.

Mit GD 003/17 wurde die erste Fortschreibung der Höhe der bedingten Zweckerücklage öffentlicher Nahverkehr von 86.200 T € auf 95.984 T € und damit um 9.784 T € beschlossen. Mit der hier vorliegenden Beschlussvorlage soll die Fortschreibung der Höhe der bedingten Zweckerücklage öffentlicher Nahverkehr von 95.984 T € auf 106.595 T € und damit um weitere 10.611 T € beschlossen werden.

Im Haushalt 2019 sind somit zusätzliche Finanzmittel in Höhe von rd. 10.600 T € zur Verfügung zu stellen.

#### 5.4. Zusammenfassung

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

Maßnahme	Kostenprognose Stand 03/2018	Erwarteter Anteil GVFG-Mittel (Bund/Land)/ Zahlungen Dritter	vsl. Finanzierungsbei- trag Stadt	Kosten Ist Stand: 12/2017	GVFG-Mittel Ist Stand: 12/2017
Straßenbahn- linie 2 - Strecke	214.236 T €	119.845 T €	94.391 T €	113.050 T €	64.708 T €
Betriebshof	20.491 T €	8.287 T €	12.204 T €	9.194 T €	4.000 T €
Summe Infrastruktur	234.727 T €	128.132 T €	106.595 T €	122.244 T €	68.709 T €
Fahrzeuge	34.054 T €	---	0 T €	20.245 T €	---
Summe	268.781 T €				

## 6. Risiken

In den vorhergehenden GDs (070/15, 030/16 und 003/17) sind als Anlage jeweils tabellarische Darstellungen der Projektrisiken enthalten, die durch die Bauherrin SWU-V im Rahmen des Risikomanagements aktuell ergänzt, vertieft und quantifiziert wurden. Im Folgenden sind die Veränderungen bei Einzelrisiken dargestellt. Die detaillierte Beschreibung der Risiken einschließlich der Ableitung von Maßnahmen und die Darstellung der quantifizierten Risikohöhe finden sich in der Anlage 2. Im Rahmen des Risikomanagements ist die SWU-V gehalten, die Risiken zu minimieren und entsprechende Steuerungsmaßnahmen vorzusehen.

Die derzeit von der SWU-V quantifizierte Höhe des Risikos (Risikoumfang x Eintrittswahrscheinlichkeit) über alle Einzelrisiken beträgt zusammengefasst rd. 17.941 T € (zuletzt gemäß GD 003/17: 29.025 T €).

### 6.1. Entfallene Risiken

Die Risiken „Betriebshofförderung entfällt“ und „Zusätzliche Passive Lärmschutzmaßnahmen Bereich Kienlesberg“ (Anlage 2, Pkte. 2.7 und 3.1) sind bereits zur GD 003/17 entfallen, da die Förderung für den Betriebshof durch das VM mittlerweile beschieden wurde und beim Streckenast Wissenschaftsstadt die Klage bezgl. Lärmschutz zurückgezogen wurde.

Weiterhin können aktuell die Eintrittswahrscheinlichkeiten der Risiken

- „Nicht rechtzeitige Entfernung der Hilfsstütze 31 an der Kienlesbergbrücke“ (Brücke ist in Endlage und Hilfsstützen sind demontiert; vgl. Anlage 2, Pkt. 1.4),
- „Mögliche Kostentragungsregelung aufgrund bestehender Vereinbarungen mit DB AG“ (kritische Arbeiten sind abgeschlossen; vgl. Anlage 2, Pkt. 1.5) sowie
- „Verspätete Abrechnung der Gesamtmaßnahme“ (Verlängerung GVFG-Programm; vgl. Anlage 2, Pkt. 2.5)

mit 0 % bewertet werden, d.h. diese Risiken entfallen.

## 6.2. Einzelrisiken mit reduzierter Eintrittswahrscheinlichkeit

Bei folgenden Risiken reduziert sich die Eintrittswahrscheinlichkeit:

- a) Baukostensteigerungen/ Nachträge Strecke (Anlage 2, Pkt. 1.1),  
Eintrittswahrscheinlichkeit: 70 % → 50 %
- b) Fertigstellung Wendeanlage Zeitblomstraße nicht rechtzeitig (Anlage 2, Pkt. 1.3),  
Eintrittswahrscheinlichkeit: 5 % → 1 %
- c) Baukostensteigerungen/ Nachträge Betriebshof (Anlage 2, Pkt. 1.6),  
Eintrittswahrscheinlichkeit: 90 % → 50 %
- d) Absenkung GVFG-Förderquote von Bund und Land (Anlage 2, Pkt. 2.1),  
Eintrittswahrscheinlichkeit: 15 % → 3 %
- e) Aktueller Ergänzungsantrag wird nicht gefördert (Anlage 2, Pkt. 2.2),  
Eintrittswahrscheinlichkeit: 20% → 15%
- f) Aktuelle und ggf. weitere Kostenerhöhungen werden nicht gefördert (Anlage 2, Pkt. 2.3),  
Eintrittswahrscheinlichkeit: 30 % → 10 %
- g) Reduzierung Förderung Stammstrecke (Anlage 2, Pkt. 2.4), Eintrittswahrscheinlichkeit:  
80 % → 10 %
- h) Mehraufwand für die Verlagerung der Geräte der Universität Ulm (Anlage 2, Pkt. 3.2),  
Eintrittswahrscheinlichkeit: 70 % → 40 %
- i) Verspätete Lieferung Fahrzeuge (Anlage 2, Pkt. 4.2), Eintrittswahrscheinlichkeit:  
10 % → 5 %

## 6.3. Einzelrisiken mit geändertem Risikoumfang

- Der Risikoumfang für Baukostensteigerungen und Nachträge wird reduziert, da viele Arbeiten im Untergrund abgeschlossen sind (Anlage 2, Pkt. 1.1).
- Der Risikoumfang für Bauablaufstörungen wird reduziert, da u. a. einige bereits aufgetretene Bauablaufstörungen über den aktuellen Kostenstand bewertet wurden (Anlage 2, Pkt. 1.2).
- Der Risikoumfang für Baukostensteigerungen und Nachträge beim Betriebshof kann ebenfalls deutlich reduziert werden, da viele Arbeiten bereits abgeschlossen sind (Anlage 2, Pkt. 1.6).
- Der Risikoumfang für die Absenkung der GVFG-Förderquote von Bund und Land kann aufgrund der aktuellen Fördersituation aber unter Beachtung der gestiegenen Gesamtkosten reduziert werden (Anlage 2, Pkt. 2.1).
- Das Volumen des fortgeschriebenen Änderungsantrages erhöht sich, damit auch der Risikoumfang für den Fall einer Ablehnung des Antrages (Anlage 2, Pkt. 2.2).
- Die Bewertung des Umfangs für das Risiko, dass aktuelle und ggf. weitere Kostenerhöhungen nicht gefördert werden, wurde geringfügig reduziert (Anlage 2, Pkt. 2.3).
- Der Risikoumfang für eine „Reduzierung der Förderung der Stammstrecke“ wurde aufgrund der zeitlichen Verschiebung der Teilprojekte „Haltestelle Hauptbahnhof“ und „Wendeanlage Ehinger Tor“ sowie der höheren erwarteten Baukosten am Ehinger Tor erhöht (Anlage 2, Pkt. 2.4).
- Der Risikoumfang für die verspätete Abrechnung der Gesamtmaßnahme wurde aufgrund der Verlängerung des GVFG reduziert (Anlage 2, Pkt. 2.5).

- Der Risikoumfang für den Fall, dass der Nutzen-Kosten-Faktor der standardisierten Bewertung während der Realisierungsphase unter 1,0 fällt, wurde auf die aktuell zu erwartenden Fördermittel angepasst (Anlage 2, Pkt. 2.6).
- Der Risikoumfang für den Mehraufwand für die Verlagerung der Geräte der Universität Ulm konnte aufgrund der aktuellen Situation reduziert werden (Anlage 2, Pkt. 3.2).
- Der Risikoumfang für eine verspätete Lieferung der Fahrzeuge konnte aufgrund der bereits ausgelieferten Fahrzeuge und der aktuellen Liefertermine reduziert werden (Anlage 2, Pkt. 4.2).

#### 6.4. Neue Einzelrisiken

Aufgrund der aktuellen Stellungnahme des VM zur Förderquote wurde ein neues Risiko ergänzt (Anlage 2, Pkt. 2.8).