



Sachbearbeitung	Task Force Linie 2		
Datum	23.07.2019		
Geschäftszeichen	TFL2 - Fi	* 83	
Beschlussorgan	Gemeinderat	Sitzung am 20.11.2019	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 299/19

Betreff: Ausbau Straßenbahnlinie 2
- Zwischenbericht/3. Kostenfortschreibung -

Anlagen: Kostenübersicht (Anlage 1)
Risikobetrachtung (Anlage 2)
Abschlussbericht zur Öffentlichkeitsarbeit Linie 2 (Anlage 3)

Antrag:

1. Den Sachstandsbericht zum Ausbau der Straßenbahnlinie 2 vom Oberen Kuhberg bis zur Wissenschaftsstadt zur Kenntnis zu nehmen.
2. Der dritten Kostenfortschreibung sowie der Erhöhung des städtischen Finanzierungsbeitrags von 106.595 T € um 13.419 T € auf 120.014 T € wird zugestimmt.
3. Der Finanzierung des erhöhten städtischen Beitrages in Höhe von 6.000 T € im Haushaltsplan 2020 sowie von weiteren 7.500 T € in der Mittelfristigen Finanzplanung 2021 bis 2023 vorbehaltlich der Beschlussfassung zum Haushaltsplan wird zugestimmt.
4. Den Kosten für den Wertausgleich für nicht betriebsbedingte Kosten in Höhe von 2.000 T € wird zugestimmt.
5. Der Finanzierung der Kosten für den Wertausgleich in Höhe von 2.000 T € im Haushalt 2020 vorbehaltlich der Beschlussfassung zum Haushaltsplan wird zugestimmt.
6. Der Fortschreibung der Kosten für die Öffentlichkeitsarbeit in Höhe von 70 T € von 430 T € auf 500 T € wird zugestimmt. Die Finanzierung erfolgt über vorhandene Mittel beim PSP-Element 7.54700001.

Tim von Winning

Zur Mitzeichnung an:

BM 1, BM 3, C 3, KOST2020, OB, VGV, ZSD/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 4.3.

1. **Beschlüsse und Anträge des Gemeinderats**

1.1. Beschlüsse

- Gemeinderat am 09.05.2018, GD 136/18, Ausbau der Straßenbahnlinie 2 Oberer Kuhberg - Wissenschaftsstadt – Sachstandsbericht Vergaben, Bauablauf, bauzeitliche Verkehrsführung, Öffentlichkeitsarbeit, Kosten und Finanzierung
- Gemeinderat am 26.06.2019, GD 181/19, Straßenbahnausbau - Erschließung Kohlplatte und Wiblingen, Beschluss
- Gemeinderat am 27.03.2019, GD 079/19, Masterplan Citybahnhof Ulm - Neugestaltung des Bahnhofplatzes, Zustimmung der Entwurfsplanung und Baubeschluss

1.2. Anträge

- keine

2. **Baumaßnahmen/Planungen 2018-2019**

2.1. Streckenast Ehinger Tor - Kuhberg

2.1.1. Bauablauf

Im Jahr 2018 lag der Fokus der Bauarbeiten auf dem Abschluss des Gleisbaus, der Herstellung des Straßenoberbaus sowie aller für die Inbetriebnahme notwendigen technischen Ausbauten (Fahrleitung, Kabel, Stromversorgung, Ampeln, Haltestellen, Beleuchtung). Der Leitungsbau konnte Mitte April 2018 bis auf den Bereich Römerplatz bis Saarlandstraße weitestgehend abgeschlossen werden.

Trotz erheblicher Risiken und Erschwernissen (z.B. 2-wöchige Kälteperiode, gegenseitige Behinderungen der Gewerke, Liquidität von einzelnen Unternehmern und Lieferanten, Erreichen der Leistungsfähigkeit von bauausführenden Firmen, Lieferschwierigkeiten, Ausfall von wichtigen Personen, verzögerte Leitungsdokumentation etc.), die bei beiden Streckenästen kaum bis keine zeitlichen Reserven mehr ermöglichten, konnte am 09.11.2018 die Probefahrt zum Kuhberg durchgeführt werden. Somit fuhr erstmals nach 54 Jahren der Stilllegung der Tram wieder eine Straßenbahn an den Kuhberg.

Zur Inbetriebnahme der Straßenbahn am Wochenende 8. und 9.12.2018 war die Strecke durchgängig ohne Hindernisse befahrbar. Aktuelle Fahrgastzählungen haben ergeben, dass an Wochentagen (Mo-Fr) über 27.000 Personen/Tag die Linie 2 nutzen, in der standardisierten Bewertung wurden bis zum Jahr 2025 geschätzte Fahrgastzahlen von 40.000 Personen angenommen. Damit kann festgestellt werden, dass schon im ersten Jahr gut 2/3 der prognostizierten Fahrgäste generiert werden konnten.

In 2019 standen nach der Inbetriebnahme der Linie 2 im Wesentlichen folgende Arbeiten an, die sich gegenüber der in den o.g. Beschlussvorlagen (GD 136/18 und 181/19) genannten ursprünglichen Terminplanung teilweise verschoben hatten:

- Herstellung des Straßenoberbaus in der Römerstraße mit Teilspernung im mittleren Abschnitt zwischen Weißenburgweg und dem Römerplatz: Diese Arbeiten konnten Ende Mai 2019 abgeschlossen werden, sodass die Sperrung in Richtung Innenstadt aufgehoben werden konnte.
- Der Bau des Regenüberlaufbeckens in der Beyerstraße (Höhe Wörthstraße) wurde Ende Juni 2019 abgeschlossen.
- Ausbau der südlichen Beyerstraße (zwischen Römer- und Zinglerstraße): Ursprünglich für den Zeitraum Februar 2019 geplant, begannen die Arbeiten erst am 08.07.2019 und konnten Anfang Oktober 2019 beendet werden.
- Die Einmündungsbereiche Westerlinger- und Saarlandstraße in die Römerstraße wurden im Juni 2019 bis August 2019 voll gesperrt, um den Straßenoberbau fertigzustellen.
- Optimierungen und Feinjustierungen der Signalsteuerungen im Hinblick auf den Verkehrsfluss und Minimierung der Wartezeiten. Hier sind bis dato alle Programmänderungen erfolgt. An einzelnen Knoten sind diese noch durch die Signalbaufirmen einzuspielen.
- Beschilderung und Markierung der Verkehrsanlagen mit kleineren Änderungen an einzelnen Abschnitten infolge durchgeführter Verkehrsschauen.
- Restarbeiten entlang der Strecke auf Nebenverkehrsflächen (Einmündungsbereiche, Gehwege, Römerplatz etc.)
- Der Landschaftsbau (Baumpflanzungen, Rekultivierung Grünflächen) konnte größtenteils bis auf wenige Ausnahmen abgeschlossen werden.
- Eindeckung Rasengleis: Diese Arbeiten konnten erst nach Durchführung des zweiten Stopfgangs der Gleise 11 Monate nach Aufnahme des Linienbetriebs begonnen werden.
- Die Beseitigung von Abnahme-/Gewährleistungsmängeln verschiebt sich größtenteils wegen der laufenden Begutachtungen und Mängelbewertungen sowie aufgrund unterschiedlicher Auffassungen zwischen Bauherrin/Stadt sowie den bauausführenden Firmen in das Jahr 2020ff. Leider wird es aber nach den Erkenntnissen der ersten Prüfdurchgänge an mehreren Stellen aufgrund von in Teilen nicht den Regeln der Technik entsprechenden Leistungen einzelner Baufirmen zu Mängelbeseitigungen kommen müssen. Der konkrete Umfang wird derzeit zusammengestellt.

2.1.2. Verkehrsführung

- a) Vollsperrung der Römerstraße zwischen Römerplatz und Saarlandstraße: Wie bereits in GD 136/18 berichtet, musste dieser Abschnitt infolge der Fertigstellung des Straßenoberbaus in der Römerstraße in der Zeit vom 23.04.18 bis Ende September 2018 voll gesperrt werden. Die bereits in 2017 bestandene Umleitung über die Westerlinger Straße und St.-Barbara-Straße wurde erneut eingerichtet. Aufgrund der verzögerten Fertigstellung des Straßenoberbaus wurde in der Römerstraße im mittleren Abschnitt zwischen Weißenburgweg und dem Römerplatz nochmals eine Teilspernung von März 2019 bis Ende Mai 2019 notwendig. Die in diesem Zusammenhang eingerichtete Einbahnstraßenregelung in der Haßlerstraße konnte ebenfalls Ende Mai 2019 aufgehoben werden. Hier steht allerdings entsprechend des

Berichtes in der Infoveranstaltung am 16.05.2019 vsl. in 2020/2021 eine Totalsperrung im Zuge von Kanalarbeiten an.

- b) Römerstraße im Abschnitt Saarlandstraße bis Allewinder Weg: Die einstreifige Verkehrsführung in Einbahnrichtung in stadteinwärtiger Richtung konnte im Dezember 2018 wieder aufgegeben werden, sodass diese wieder vollständig in beiden Richtungen befahrbar war. Auch die für die Linienbusse seit Dezember 2015 eingerichtete Umleitung über Saarlandstraße und Neunkirchenweg konnte zum 08.12.2018 beendet werden.
- c) In der Infoveranstaltung für die Bürger/innen am 16.05.2019 wurde ein Ausblick über die Rückbauten der bisherigen Umleitungsstrecken gegeben. Im Juni 2019 wurde die bisherige Rechts-vor-Links-Regelung in der Königstraße vollständig in die ursprüngliche Situation geändert. Auch die abknickende Vorfahrt vom Neunkirchenweg in die Königstraße wurde wieder in den ursprünglichen Zustand zurückgebaut. Die in der Königstraße bestehende Parkierung verbleibt. Auch die St.-Barbara-Straße und Westerlinger Straße wurden wieder in den ursprünglichen Zustand versetzt, d.h. die vormalige Rechts-vor-Links-Regelung wurde wiedereingeführt. Die Umfahrung der „kleinen Zinglerstraße“ zur St.-Hildegard-Schule verbleibt wie im Umleitungszustand. Der Einmündungsbereich von der St.-Barbara-Straße in die Haßlerstraße wurde in den ursprünglichen Zustand versetzt. Der Rückbau und die Wiederherstellung des Knotens Elisabethenstraße/Söflinger Straße in den ursprünglichen Zustand erfolgt bis Ende 2019.
- d) In Abhängigkeit des Fortgangs der Bautätigkeit wurden lokale, kleinräumige Umleitungsstrecken oder Änderungen der Verkehrsführung partiell eingerichtet. Diese wurden vorab mit den Beteiligten abgestimmt und vor Einrichtung kommuniziert.

2.2. Streckenast Theater - Wissenschaftsstadt

2.2.1. Bauablauf

Auch an diesem Streckenast wurde 2018 schwerpunktmäßig am Gleis und dem Straßenoberbau sowie aller für die Inbetriebnahme notwendigen technischen Ausbauten (Fahrleitung, Kabel, Stromversorgung, Ampeln, Haltestellen, Beleuchtung) gearbeitet.

Bis in den Sommer 2018 konnten die Gleis- und Straßenbauarbeiten bis auf einige Abschnitte in der Wissenschaftsstadt beinahe vollständig beendet werden:

- Der untere Abschnitt des Mähringer Wegs war seit dem 25.06.2018 wieder in beiden Richtungen befahrbar.
- Im oberen Abschnitt zwischen dem Stifterweg und Am Eselsberg wurde die Fahrbahn Ende Oktober 2018 fertiggestellt, so dass im Mähringer Weg wieder auf kompletter Länge gefahren werden konnte.
- Zum vorletzten Mal standen in der Karl- und Neutorstraße aufgrund des Deckschichteinbaus am Wochenende 27. bis 29.10.2018 große Einschränkungen für Verkehrsteilnehmer im Bereich der Innenstadt an. Infolge der seinerzeit schlechten Witterung (Wintereinbruch) musste in diesen Kreuzungsbereich im Sommer 2019 nochmals eingegriffen und der Asphalt im Gleisbereich teilweise ausgetauscht und erneuert werden.
- Die Kienlesbergstraße war seit dem 18. Oktober 2018 im Abschnitt zwischen dem Lehrer-Tal-Weg und Beim Alten Fritz wieder in beiden Fahrtrichtungen geöffnet. Hingegen wurde der Abschnitt zwischen Beim Alten Fritz und der Neutorbrücke aufgrund der dortigen Bauarbeiten der Deutschen Bahn Anfang November 2018 wieder beidseitig für den Verkehr freigegeben. Damit entfiel für den Michelsberg die stärkste Verkehrseinschränkung im Zuge des Baus der Linie 2.

- Der Herbert-von-Karajan-Platz konnte pünktlich zur Eröffnung der neuen Spielzeit an der Kulturnacht am 15.09.2018 auf der Ostseite entlang der Neutorstraße und der Vorplatz an der Olgastraße fertiggestellt werden.

Trotz der unter 2.1.1 genannten Risiken und Erschwernissen konnte auf dem Streckenast zur Wissenschaftsstadt am 19.10.2018 die erste Testfahrt absolviert werden. Zuvor wurde am 12.09.2018 die 270 Meter lange Kienlesbergbrücke im Rahmen eines bunten Bürgerfests „getauft“. Damit konnte ein wesentlicher Meilenstein, der im Ablauf das größte vorhandene Risiko darstellte, erfolgreich abgeschlossen werden.

Nach der offiziellen Freigabe der Gesamtstrecke am 18.11.2018 durch die TAB konnten trotz weiterhin andauernder Tiefbauarbeiten der Straßenbahnverkehr zur planmäßigen Inbetriebnahme am 08./09.12.2018 durchgängig aufgenommen werden.

In 2019 standen nach der Inbetriebnahme der Linie 2 im Wesentlichen folgende Arbeiten an, die sich ggü. der ursprünglichen Terminplanung teilweise verschoben hatten:

- Optimierungen und Feinjustierungen der Signalsteuerungen im Hinblick auf den Verkehrsfluss und Minimierung der Wartezeiten. Hier sind bis dato alle Programmänderungen erfolgt. An einzelnen Knoten sind diese noch durch die Signalbaufirmen einzuspielen.
- Beschilderung und Markierung der Verkehrsanlagen mit kleineren Änderungen an einzelnen Abschnitten infolge durchgeführter Verkehrsschauen.
- Asphaltarbeiten in der Lise-Meitner-Straße mit abschnittsweiser Vollsperrung.
- Der Einbau der Schienenschmieranlagen erfolgt seit Frühjahr 2019 und ist aktuell kurz vor Abschluss.
- Der Einbau der Asphaltdeckschichten in der Neutorstraße am SWU-Gebäude sowie in der Zeitblomstraße wurde in den Pfingstferien vollzogen.
- Restarbeiten entlang der Strecke auf Nebenverkehrsflächen (Einmündungsbereiche, Gehwege etc.).
- Der Landschaftsbau (Baumpflanzungen, Rekultivierung Grünflächen) konnte größtenteils bis auf den Bereich der Wissenschaftsstadt abgeschlossen werden. Dort gab es infolge des Rückbaus der provisorischen und der Aufbau der endgültigen Straßenbeleuchtung Behinderungen.
- Eindeckung Rasengleis: Diese Arbeiten konnten erst nach Durchführung des zweiten Stopfgangs der Gleise 11 Monate nach Aufnahme des Linienbetriebs begonnen werden.
- Die Beseitigung von Abnahme-/Gewährleistungsmängeln im Straßenbau erfolgte in der Olgastraße (Theaterkreuzung) sowie in der Wengengasse in den Sommerferien 2019.
- Die Abnahmen verschieben sich größtenteils aufgrund der Fülle der Restarbeiten in das Jahr 2020.

2.2.2. Verkehrsführung

Die Einschränkungen in der Verkehrsführung betrafen die Bereiche, die unter Punkt 2.2.1 genannt sind. Größere Beeinträchtigungen im Verkehrsfluss gab es infolge der Bauarbeiten in der Olgastraße/Neutorstraße letztmals Anfang September 2018.

Zudem waren einige Abschnitte in der Wissenschaftsstadt bis in 2019 hinein kurzen, temporären Teilsperren, zumeist an den Wochenenden, unterzogen.

2.2.3. Haltestelle Hauptbahnhof/Friedrich-Ebert-Straße

Am Hauptbahnhof wurde das ÖPNV-Provisorium für Straßenbahn- und Busverkehr im Februar 2019 in Betrieb genommen. Die Verkehrsabwicklung hat trotz der schwierigen Rahmenbedingungen (allseitig angrenzende Baufelder, Verflechtung mit Individualverkehr) eine gute Qualität. Derzeit laufen die planerischen Leistungen (Ausführungsplanung und Vorbereitung Ausschreibung) für den Umbau der Haltestelle Hauptbahnhof in den Endzustand im Jahr 2021 (s. GD 406/19).

2.2.4. Wendeanlage Ehinger Tor

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

Die Kosten wurden im letzten Zwischenbericht Linie 2 auf ca. 7 Mio. € beziffert. Die Kosten einer gemeinsamen Realisierung des Vorhabens mit dem Projekt Landesgartenschau 2030 sind derzeit nicht abschätzbar. Bei den Leitungsträgern besteht jedoch derzeit dringender Handlungsbedarf, da die Situation rund um das Ehinger Tor als kritisch betrachtet wird. Die SWU stellt zusammen, welche Maßnahmen von Seiten der Leitungsträger kurzfristig geplant sind und ob die Linie 2 sich bei diesen Maßnahmen einfügen kann. Es ist zu berücksichtigen, dass die städtebaulichen Potenziale der Stadt für mögliche Maßnahmen im Rahmen der Landesgartenschau nicht durch die Maßnahmen eingeschränkt werden. Mögliche Alternativen zur Wendeschleife am Ehinger Tor sind die Beschaffung von mehr Fahrzeugen oder eine Wendeschleife im Dichterviertel/am Hauptbahnhof. Letztgenannte Option wäre auf Grund der nun in der Umsetzung befindlichen baulichen Gegebenheiten jedoch nur mit großflächigen Umbaumaßnahmen der Platzfläche (Höhenlage) möglich.

Die SWU wird bis Mitte 2020 eine Vergleichsbetrachtung für folgende Varianten erstellen:

- Wendeschleife Ehinger Tor
- Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge
- Wendeschleife Hauptbahnhof

Eine Entscheidung zum weiteren Vorgehen kann erst mit Vorliegen der konkreten Kosten getroffen werden. Bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen ist auch eine mögliche Verlängerung der Linie 1 oder eine neue Linie zur Kohlplatte. Ggf. reichen die Kapazitäten am Ehinger Tor dann nicht für eine Abwicklung der Straßenbahnverkehre aus. Ein möglicher Umbau des Ehinger Tors muss damit ggf. in einem eigenen Förderantrag behandelt werden, da eine Entscheidung, Planung und Umsetzung nicht mehr im zeitlichen Rahmen der bisherigen Förderung möglich ist.

Die mit der Inbetriebnahme der Linie 2 im Dezember 2018 ursprünglich vorgesehenen Verstärkerfahrten zur Wissenschaftsstadt wurden infolge der Baustellensituation am Projekt CityBahnhof Ulm bis auf weiteres bis zum Kuhberg Schulzentrum durchgebunden.

2.3. Projektorganisation

Das städtische Projektteam Task Force Linie 2 (TFL2) wird zum 31.12.2019 aufgelöst. Organisatorisch wird das Projektteam TFL2 ab 01.01.2020 in die Hauptabteilung Verkehrsplanung und Straßenbau, Grünflächen, Vermessung (VGV) integriert. Von dort wird das Projekt Linie 2 weiterhin bis zum kostentechnischen Abschluss begleitet.

Die Arbeiten an der Stammstrecke (Haltestelle Hauptbahnhof) werden von der KOST weiterhin koordiniert und sind nicht Bestandteil der Koordinierungsaufgaben der TFL2.

3. Öffentlichkeitsarbeit

Die Öffentlichkeitsarbeit während der Baumaßnahmen an den Streckenästen Kuhberg und Wissenschaftsstadt wurde von Seiten der Stadt Ulm gemeinsam mit einem Team von Kommunikationsexperten übernommen. Details sind dem Abschlussbericht im Anhang zu entnehmen.

Mit der Beendigung der Hauptbaumaßnahmen an den Streckenästen endet die Arbeit dieses Kommunikationsteams. Die Öffentlichkeitsarbeit im Bereich der Stammstrecke und des Bahnhofplatzes wird neu strukturiert und von Seiten der SWU Verkehr GmbH (SWU-V) mit Unterstützung der Stadt Ulm übernommen.

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 den GD 070/15, 030/16, 003/17 und 136/18 entnommen werden.

4.1. Kosten

4.1.1. Straßenbahnlinie 2 - Strecke

Die Gesamtkosten inkl. Planungskosten für die Gesamtstrecke belaufen sich nach aktueller Hochrechnung auf 236.888 T €. Die Hochrechnung liegt um 22.652 T € und damit ca. 11 % über der in GD 136/18 dargestellten Kostenhochrechnung (s. Anlage 1).

Weitere Kostenänderungen seit dem letzten Bericht werden im Folgenden dargestellt:

- a) Marktsituation: Die nach dem letzten Gemeinderatsbericht im Mai 2018 noch durchgeführten Ausschreibungen und Vergaben (Haltestellenmöblierung, Weichensteuerungen, Schienenschmieranlagen, Geländer-, Spritzschutz- & Schlosserarbeiten, Kabelzugarbeiten, Leit-, Sicherungs- & Fernwirktechnik) zeigen, dass der Markt im Baubereich weiterhin sehr angespannt und das Preisniveau sehr hoch ist. Wenige bis keine Angebote führten zu schlechten Ergebnissen. Die vergaberechtlichen Möglichkeiten wurden berücksichtigt. Es müssen aktuell noch Bau- und Lieferleistungen für den Umbau der Stammstrecke im Bereich des Hauptbahnhofes in Höhe von ca. 8 Mio. €, das heißt rund 4 % der gesamten Baukosten, ausgeschrieben werden.
- b) Gestiegene Kosten, unter anderem im Kanalbau, durch Massenmehrungen, zusätzliche Nachtragsforderungen und teilweise Bauzeitverlängerung.
- c) Höherer Aufwand durch Mehrschicht-, Nacht- und Wochenendarbeit zur Wahrung des Inbetriebnahmetermins im Dezember 2018.
- d) Höherer Aufwand durch Arbeiten zur Fertigstellung unter Betrieb und längere Vorhaltung von Bauprovisorien (z.B. Beleuchtung).

- e) In der aktuellen Kostenhochrechnung sind für den geplanten Umbau der Haltestelle Ehinger Tor mit Wendeanlage nur noch die Kosten enthalten, die bereits für Planungen und Voruntersuchungen aufgebracht wurden.
- f) Weitere Kostenerhöhungen entstehen für die provisorische Straßenbahntrasse am Hauptbahnhof sowie für den zusätzlichen Aufwand aufgrund der Komplexität und Abhängigkeiten der Bauvorhaben am Hauptbahnhof.
- g) Durch den baubedingten Wegfall von 18 weiteren Parkplätzen im Bereich der Wissenschaftsstadt musste das im Bau befindliche Parkhaus am Standort P23 um die entsprechende Anzahl an Stellplätzen erweitert werden.
- h) Grunderwerbskosten mussten erneut korrigiert werden.
- i) Kostenbeteiligungen Dritter: Die Rahmenbedingungen für Kostenbeteiligungen Dritter werden fortlaufend anhand geltender rechtlicher Regelungen und der aktuellen Rechtsprechung überprüft. 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.

Erfahrungsgemäß wird bei einer Maßnahme dieser Größenordnung und Komplexität auch noch bis zur Baufertigstellung der Haltestelle Hauptbahnhof im Jahr 2021 mit nachtragsfähigen Leistungen zu rechnen sein

Bis zum 30.09.2019 wurden durch die SWU-V in Summe Zahlungen in Höhe von 207.568 T € für die Strecke gebucht.

4.1.2. Betriebshoferweiterung

Das Teilprojekt Umbau und Erweiterung Betriebshof Bauhoferstraße ist bis auf wenige Restarbeiten abgeschlossen. Viele Gewerke sind bereits schlussgerechnet oder es wurden die Schlussrechnungen angefordert. Die Hochrechnung für die Gesamtkosten des Teilprojekt „Umbau und Erweiterung Betriebshof Bauhoferstraße“ reduziert sich von 20.491 T € um 500 T € auf 19.991 T €.

Bis zum 30.09.2019 sind in Summe Zahlungen in Höhe von 16.802 T € für den Betriebshofumbau angefallen.

4.1.3. Öffentlichkeitsarbeit

Die ursprünglich für die Öffentlichkeitsarbeit kalkulierten Kosten in Höhe von 400 T € (s. GD 070/2015) sowie die Erhöhung der Kosten um 30 T € mit GD 136/18 waren nicht auskömmlich, um die Feierlichkeiten zur Brückentaufe und der Inbetriebnahme sowie die Verlängerung der Projektlaufzeit bis Ende 2019 zu finanzieren. Zusätzlich zu den bisher genehmigten Mitteln in Höhe von 430 T € sind Finanzmittel in Höhe von 70 T € notwendig, um das Delta zu decken. Die Finanzierung dieser Mehrkosten erfolgt über vorhandene Mittel beim Projekt PSP-Element 7.54700001.

4.1.4. Wertausgleich

Der Wertausgleich betrifft maßnahmenbedingte Gewerke, bei dem der Fördermittelgeber per se und automatisch einen prozentualen Abzug vornimmt, da der jeweilige Eigentümer der betroffenen Gewerke durch die Verbesserung einen Wertzuwachs erfährt, der vom Fördermittelgeber nicht finanziert wird und daher in Folge auszugleichen ist. Bezogen auf die Stadt Ulm ist dies insbesondere im Hinblick auf Straßen, Kanäle und Lichtsignalanlagen der Fall. Der Wertausgleich hat damit seitens der Stadt Ulm zu erfolgen und basiert auf den Ansätzen des Fördermittelgebers. Aufgrund der nahezu vollständigen Fertigstellung

der Gewerke konnte nunmehr eine erste Bewertung der Wertausgleichsumme erfolgen. Der Wertausgleich unterliegt der Umsatzsteuerpflicht.

Zur Finanzierung der Kosten für den Wertausgleich werden im städtischen Haushalt 2.000 T € bei VGV und GM veranschlagt.

4.2. Förderung

4.2.1. Straßenbahnlinie 2 - Strecke

Für den 1. Änderungsantrag wurde eine Förderquote von insgesamt nur 60 % zugesprochen, anstatt wie beantragt und bisher zugrunde gelegt 80 %. Dadurch reduzieren sich die zu erwartenden GVFG-Zuschüsse um 10.786 Mio. € und müssen durch eine entsprechende Erhöhung des städtischen Finanzierungsbeitrages ausgeglichen werden.

Die Reduzierung der Förderquote wurde im Zeitraum Mai bis November 2018 zwischen dem Verkehrsministerium (VM) und der Stadt Ulm/SWU diskutiert. Letztendlich wurde in einem Spitzengespräch in Stuttgart im November 2018 durch das VM festgestellt, dass eine Förderquote von nur 60 % bewilligt wird. Dabei wurde jedoch durch das Verkehrsministerium zugesichert, die beantragten Mehrkosten beim Schlussverwendungsnachweis erneut sorgfältig zu prüfen, da zahlreiche Feststellungen im Prüfbericht nur vorläufig festgesetzt wurden.

Im Januar 2019 wurde der Zuwendungsbescheid zum 1. Änderungsantrag zugestellt. In Abstimmung zwischen Stadt Ulm und SWU wurde festgelegt, keine Rechtsmittel einzulegen.

4.2.2. Betriebshoferweiterung

Das Teilprojekt Umbau und Erweiterung Betriebshof Bauhoferstraße ist bis auf wenige Restarbeiten abgeschlossen. Viele Gewerke sind bereits schlussgerechnet bzw. wurden die Schlussrechnungen angefordert. Derzeit geht die SWU davon aus, dass im II. Quartal 2020 der Schlussverwendungsnachweis für die Fördermittel gestellt werden kann.

4.2.3. GVFG-Mittelabruf

Alle Fördermittel, die aufgrund der aktuellen Festsetzungen abgerufen werden können, wurden von der SWU abgerufen. Bei GVFG-Maßnahmen besteht bis zur Abwicklung der Schlussverwendung eine Auszahlungsobergrenze. Diese liegt bei der Bundes-GVFG-Maßnahme Strecke Linie 2 bei 90 %, das heißt 91.264 T €, und bei der Landes-GVFG-Maßnahme Umbau Betriebshof Bauhoferstraße bei 80 %, d.h. 7.690 T € - jeweils bezogen auf die bewilligten Zuwendungen in Höhe von 102.620 T € (Strecke) bzw. 9.612 T € (Betriebshof). Alle Zuschüsse sind bis zur aktuellen Auszahlungsobergrenze abgerufen und eingegangen.

4.3. Finanzierungsbeitrag Stadt Ulm

Die bisherige Finanzierung des städtischen Finanzierungsanteils erfolgte über das Sparbuch zur Verkehrsentwicklung "Straßenbahnlinie 2", das im Verlauf des Jahres 2019 zur Gänze ausgeschöpft wurde.

Die Erhöhung des städtischen Finanzierungsanteils von bisher 106.595 T € um 13.419 T € auf nun 120.014 T € erfolgt daher im Zuge des Haushalt 2020 sowie der mittelfristigen Finanzplanung 2021 bis 2023.

Für das Jahr 2020 sind Mittel in Höhe von 6.000 T € zur Verfügung zu stellen, weitere 7.500 T € sind im Zuge der mittelfristigen Finanzplanung für die Jahre 2021 (4.000 T €) sowie 2022 (3.500 T €) einzuplanen.

Die Finanzierung steht unter dem Vorbehalt des Beschlusses des Gemeinderats zum Haushaltsplan 2020.

4.4. Zusammenfassung

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

Maßnahme	Kostenprognose Stand 10/2019	Erwarteter Anteil GVFG-Mittel (Bund/Land/ Zahlungen Dritter)	vsl. Finanzierungs- beitrag Stadt	Kosten Ist Fremdleistungen Stand:09/2019	GVFG-Mittel Ist Stand: 09/2019
Straßenbahn- linie 2 - Strecke	236.888 T €	128.578 T €	108.310 T €	207.568 T €	91.264 T €
Betriebshof	19.991 T €	8.287 T €	11.704 T €	16.802 T €	7.690 T €
Summe Infrastruktur	256.879 T €	136.865 T €	120.014 T €	224.370 T €	98.954 T €
Fahrzeuge	34.054 T €	---	0 T €	32.880 T €	---
Summe	290.933 T €				

5. Risiken

In den vorhergehenden GD (070/15, 030/16, 003/17 und 136/18) waren 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 maßgeblichen Veränderungen der 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 rund 11.351 T € (zuletzt gemäß GD 136/18: 17.941 T €).

Einige Risiken entfallen, so z.B.:

- Nicht rechtzeitige Fertigstellung der Wendeanlage Zeitblomstraße
- Nicht rechtzeitige Entfernung der Hilfsstütze 31 an der Kienlesbergbrücke
- Mögliche Kostentragungsregelung aufgrund bestehender Vereinbarungen mit DB AG
- Baukostensteigerungen / Nachträge Betriebshof
- Aktueller Ergänzungsantrag (Anmerkung: = 1. Ergänzungsantrag) wird nicht gefördert
- Verspätete Abrechnung der Gesamtmaßnahme
- 1. Änderungsantrag wird nur reduziert (60 %) gefördert (Anmerkung: ist eingetreten)
- Verspätete Lieferung Fahrzeuge

Wesentliche verbleibende Einzelrisiken sind:

- Baukostensteigerungen/Nachträge Strecke (quantifizierte Risikohöhe: 6.259 T €): Aufgrund von noch nicht verhandelten und teilweise strittigen Nachträgen kann es zu weiteren Baukostensteigerungen kommen. Da die Baumaßnahme am Hauptbahnhof und die Abrechnungen mit den Baufirmen zu den Streckenästen noch laufen, kann es noch zu weiteren Massenmehrungen kommen.
- Aktuelle und ggf. weitere Kostenerhöhungen werden nicht gefördert (quantifizierte Risikohöhe: 1.240 T €): Es besteht ein generelles Risiko, dass die Kostenerhöhungen fördertechnisch nicht anerkannt werden. Dargestellt ist nur der Anteil der entfallenden Förderung.
- Nutzen-Kosten-Faktor der standardisierten Bewertung fällt während der Realisierungsphase unter 1,0 (quantifizierte Risikohöhe: 2.052 T €): Der Maßnahmenträger ist dafür verantwortlich, dass der Faktor - auch bei Baukostensteigerungen - größer als 1,0 ist.

Keine Übernahme der Kosten Dritter (quantifizierte Risikohöhe: 970 T €): In der Kostenkalkulation sind Ansätze für Kostenteilungen zwischen der SWU-V und Dritten (Telekom, FUG, EBU etc.) enthalten.