

	Risiko	Risikoumfang in T€	Eintrittswahr- scheinlichkeit in %	Risikohöhe quantifiziert in T€	Bemerkungen	Maßnahmen
1.	Bauablauf					
1.1	Baukostensteigerungen/ Nachträge Strecke	12.518	50%	6.259	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.	Ergänzungsanträge sind nach Bekanntwerden der Kostensteigerung unverzüglich zu stellen, sofern die Gesamtbaukostenum mehr als 10 % im Vergleich zum letzten Änderungsantrag steigen.
1.2	Bauablaufstörungen am HBF	700	60%	420	Gründe hierfür liegen in einem möglichen Bauverzug durch Störungen Dritter, Insolvenz eines Unternehmers oder Nachunternehmers, gegenseitige Behinderung von Bauunternehmen im Baufeld am Hauptbahnhof sowie höhere Gewalt (z. B. Streik). Annahme: wegen komplexem Baufeld und vielen parallelen Bauvorhaben EW von 40 % auf 60 % erhöht, Risikoumfang ca. 10 % der noch verbleibenden Baukosten	Die Stadt Ulm hat eine Stelle zur Koordinierung von Großprojekten eingerichtet (KOST). Diese ist in das Projekt Linie 2 intensiv eingebunden. Zudem wurde ein Jour fixe zur Koordinierung von Bauablauf, Verkehrsführung während der Bauzeit und Öffentlichkeitsarbeit eingerichtet. Darüber hinaus werden Termine und Termineinhaltung der im Rahmen des Projektes Linie 2 beauftragten Unternehmen eng überwacht.
1.3	Fertigstellung Wendeanlage Zeitblomstraße nicht rechtzeitig Entfällt	0	0%	0	Wenn die Strecke zum Kuhberg im Winter 2018/2019 in Betrieb genommen wird, müssen die Straßenbahnzüge in der Innenstadt wenden. Hierzu muss das Gleisdreieck an der Zeitblomstraße fertiggestellt sein. Wenn dies nicht erfolgt ist, muss eine Weiterfahrt bis zur Gleisschleife am Donastadion erfolgen. Annahme: Betriebskosten für ein Dreiviertel Jahr für die Fahrt zwischen Theater und Donastadion.	Die Maßnahme wird mit entsprechender Priorität behandelt. Alternativ kann übergangsweise über das Gleisdreieck am Theater gewendet werden, sobald es fertiggestellt ist. Das Planfeststellungsverfahren ist erfolgreich abgeschlossen.
1.4	Nicht rechtzeitige Entfernung der Hilfsstütze 31 an der Kienlesbergbrücke Entfällt	0	0%	0	Die Stütze 31 muss nach derzeitigem Bauablauf Mitte Juni 2017 entfernt werden, da es sonst zu Störungen im Bauablauf der Deutschen Bahn kommt. Annahme: Hilfsweise Abstützung durch einen Autokran und Ansatz des entsprechenden Aufwandes.	Sollte an dieser Stelle nach Ende Juni 2017 noch eine Abstützung benötigt werden, wird ein Autokran eingesetzt. Die Brücke ist fertig verschoben und hat die Endlage erreicht. Ein Konflikt mit den Maßnahmen der Deutschen Bahn besteht nicht mehr.
1.5	Mögliche Kostentragungsregelung aufgrund bestehender Vereinbarungen mit DB AG Entfällt	0	0%	0	Wenn die Baumaßnahmen an der Kienlesbergbrücke zu Bauablaufstörungen bei der DB AG führen, ist die SWU Verkehr verpflichtet u. U. Schadenersatz zu leisten. Annahme gem. Berechnung von dem Brückenplaner (Krebs und Kiefer).	Zur Minimierung der Risiken erfolgt eine intensive Terminüberwachung. Die kritischen Arbeiten sind abgeschlossen. Ein Konflikt mit den Maßnahmen der Deutschen Bahn besteht nicht mehr.
1.6	Baukostensteigerungen/ Nachträge Betriebshof	0	0%	0	Aktuell ist davon auszugehen, dass die Maßnahme Betriebshof ca. 500 T€ unter der letzten Hochrechnung abgeschlossen werden kann.	

	Risiko	Risikoumfang in T€	Eintrittswahr- scheinlichkeit in %	Risikohöhe quantifiziert in T€	Bemerkungen	Maßnahmen
2.	Förderung					
2.1	Absenkung GVFG-Förderquote des Bundes und Landes	12.000	2%	240	Das Förderinstrumentarium GVFG wurde verlängert, die bisherige Frist Ende 2019 ist obsolet. Dennoch besteht ein geringes Risiko, dass aufgrund zahlreicher weiterer Maßnahmen die Förderquote gesenkt wird. Aktuell sind bereits ca. 80 % (Betriebshof) und 90 % (Strecke) der Fördermittel ausgezahlt. Die Wahrscheinlichkeit, dass das Risiko eintritt wird vor allem vor dem Hintergrund der Aufstockung der GVFG-Mittel als sehr gering bewertet.	Zur Minimierung der Risiken sind erbrachte Bauleistungen unverzüglich abzurechnen. Es werden bereits kontinuierlich Fördermittel anhand der Bauausgaben abgerufen. Es wurden bereits ca. 98,954 Mio. € Fördermittel ausbezahlt.
2.2	Aktueller Ergänzungsantrag wird nicht gefördert Entfällt	0	0%	0	Der 1. Änderungsantrag wurde auf Veranlassung des VM durch die NVBW geprüft und im Dezember 2017 an das BMVI weitergeleitet. Die zuwendungsfähigen Kosten wurden dabei mit 138.287 T€ festgestellt, bisher 107.830 T€. Es bestehen Risiken, dass dieser nicht durch das BMVI anerkannt bzw. in das Bundesprogramm aufgenommen wird.	Es erfolgt eine enge Kommunikation zwischen VM und SWU Verkehr. In der Fortschreibung des Änderungsantrages wurden alle bis September 2017 bekannten Kostenentwicklungen berücksichtigt.
2.3	Aktuelle und ggf. weitere Kostenerhöhungen werden nicht gefördert	12.402	10%	1.240	Es besteht ein generelles Risiko, dass Kostenerhöhung fördertechnisch nicht anerkannt werden. Dargestellt ist nur der Anteil der entfallenden Förderung.	Es erfolgt eine enge Kommunikation zwischen VM und SWU Verkehr, um zumindest Missverständnisse u.ä. bei der Prüfung des Antrages zu vermeiden.
2.4	Reduzierung Förderung Stammstrecke	294	10%	29	Durch verschiedene Rahmenbedingungen kann das Teilprojekt "Haltestelle Hauptbahnhof" erst bis 2021 realisiert werden. Trotz Verlängerung des GVFG-Programms endet der Bewilligungszeitraum des aktuellen Bescheides im Dezember 2019. Eine Verlängerung des Bewilligungszeitraumes wurde beantragt und bis zum 31.12.2021 vom Ministerium bewilligt. Dargestellt ist nur der Anteil der entfallenden Förderung. Das Teilprojekt "Wendeanlage Ehinger Tor" kann innerhalb des derzeitigen, bereits verlängerten Bewilligungszeitraums nicht mehr realisiert werden.	Die Verlängerung des Bewilligungszeitraumes um 2 Jahre, d.h. bis Ende 2021, wurde bewilligt . Damit muss die Abrechnung bzw. Vorlage des Schlussverwendungsnachweises bis Ende 2022 erfolgen.
2.5	Verspätete Abrechnung der Gesamtmaßnahme Entfällt	0	0%	0	Das GVFG wurde verlängert. Es liegt eine Bestätigung des VM vor, dass die bisherige Frist zur Vorlage des Schlussverwendungsnachweis bis zum 31.12.2018 obsolet ist. Eine Abrechnung ist bis 1 Jahr nach Ende der Bewilligungszeitraumes (Dezember 2019), d.h. bis Dezember 2020 möglich. Die beiden Streckenäste können demnach fristgerecht abgerechnet werden. Eine reduzierte Förderung der Stammstrecke, aufgrund späterer Realisierung, ist bereits unter Punkt 2.4 berücksichtigt.	

	Risiko	Risikoumfang in T€	Eintrittswahr- scheinlichkeit in %	Risikohöhe quantifiziert in T€	Bemerkungen	Maßnahmen
2.6	Nutzen-Kosten-Faktor der standardisierten Bewertung fällt während der Realisierungsphase unter 1,0	102.619	2%	2.052	Der Maßnahmenträger ist dafür verantwortlich, dass der Faktor - auch bei Baukostensteigerungen - größer als 1,0 ist.	Aufgrund der aktuellen Baukostensituation ist derzeit noch keine Fortschreibung erforderlich.
2.7	Betriebshofförderung entfällt	0	0%	0	Die Maßnahme Linie 2 wurde beschlossen, ohne dass der Förderbescheid für den Betriebshof vorlag. Annahme: Ansatz des kalkulierten förderfähigen Anteils der Baukosten	Der Förderbescheid liegt vor. Die Förderhöhe befindet sich im erwarteten Rahmen. Daher wird die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos auf Null gesetzt.
2.8	1. Änderungsantrag wird nur reduziert (60%) gefördert Entfällt. Ist eingetreten und in der Kostenprognose enthalten.	0	0%	0	Für den 1. Änderungsantrag, der unmittelbar vor Zuteilung des "Ur"-Bescheides beim VM eingereicht wurde, lehnt das VM mit Schreiben vom 18. April 2018 die Anerkennung einer 80%-Förderung ab und will lediglich 60 % Förderung bewilligen. Die zuwendungsfähigen Kosten wurden bei der Prüfung des 1. Änderungsantrag mit 138.287 T€ festgestellt, im "Ur"-Antrag mit 107.830 T€.	Der Sachverhalt wird derzeit überprüft und zwischen Stadt Ulm und SWU das weitere Vorgehen abgestimmt.

	Risiko	Risikoumfang in T€	Eintrittswahr- scheinlichkeit in %	Risikohöhe quantifiziert in T€	Bemerkungen	Maßnahmen
3.	Folgen aus Auflagen aus dem Planfeststellungsbeschluss					
3.1	Zusätzliche Passive Lärmschutzmaßnahmen Bereich Kienlesberg	0	0%	0	Ein Anlieger verlangt im Rahmen eines Klageverfahrens zusätzlichen Lärmschutz für die Bau- und die Betriebsphase.	Die Klage ist zurückgezogen, daher wird die Eintrittswahrscheinlichkeit auf Null gesetzt.
3.2	Mehraufwand für die Verlagerung der Geräte der Universität Ulm	700	20%	140	In der Wissenschaftsstadt müssen Geräte verlagert und ein Kompensationsmaßnahmen durchgeführt werden. Hier entsteht ggf. ein Mehraufwand der über die bisherige Kalkulation hinausgeht. Aktuell sind noch nicht alle Ertüchtigungsmaßnahmen an den vorhandene Anlagen/Geräte mit den Betreibern schlussabgestimmt. Da aber seit der Inbetriebnahme keine Störungen durch EMV oder Erschütterungen bekannt sind bzw. gemeldet wurden, ist davon auszugehen, dass der Maßnahmenumfang geringer ausfallen wird oder sogar entfallen kann. Daher wurde die Eintrittswahrscheinlichkeit von 40 % auf 20 % reduziert.	Zur Optimierung der Kosten soll ein zu verlagerndes Gerät gemeinsam mit einem anderen Gerät in einem neu zu errichtenden Gebäude untergebracht werden. Hierzu wurde eine Vereinbarung zwischen der Universität Ulm und der SWU Verkehr abgeschlossen. Die Maßnahme wird derzeit realisiert. Für die Ermittlung des anzusetzenden Wertausgleich für mehrere dann freiwerdende Räume hat die Abteilung Liegenschaften und Wirtschaftsförderung der Stadt Ulm eine Ermittlung vorgelegt. Diese wird aktuell mit Vermögen und Bau Baden-Württemberg Amt Ulm abgestimmt. Aktuell wird eine abschließende Stellungnahme der VBBW und Universität zum Sachverhalt erwartet.
4.	Fahrzeuge					
4.2	Verspätete Lieferung Fahrzeuge Entfällt	0	0%	0	Sollten die Fahrzeuge verspätet geliefert oder in Betrieb genommen werden, muss der Busverkehr weiter aufrecht erhalten werden. Hierzu müssen ältere Busse ertüchtigt werden. Annahme: Verzögerung um ein halbes Jahr und entsprechender Einsatz von 12 Bussen.	Der Bau der Straßenbahnfahrzeuge sowie die Inbetriebnahmephase werden intensiv begleitet. Insbesondere finden auch regelmäßige Abstimmungen mit der Technischen Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen (TAB) statt, die für die Zulassung der Fahrzeuge zuständig ist. Aktuell ist die Fahrzeuglieferung im Zeitplan, bis Ende April werden bereits 4 Fahrzeuge geliefert sein. Auch die Abnahmen laufen bisher ohne Probleme. Aufgrund der vorgenannten Gründe können Risikoumfang und Eintrittswahrscheinlichkeit reduziert werden.
5.	Sonstige Risiken					
5.1	Keine Übernahme der Kosten Dritter	9.697	10%	970	In der Kostenkalkulation sind Ansätze für Kostenübernahmen von Dritten (Telekom, FUG, EBU etc.) enthalten.	Die Rechtsauffassung der SWU Verkehr wird u.A. durch mehrere Urteile gestützt.
	Summe			11.351		