



| | | | |
|------------------|-------------------|-----------------------|-----------|
| Sachbearbeitung | C3 - Controllerin | | |
| Datum | 20.10.2021 | | |
| Geschäftszeichen | SWU-Verkehr V2 | | |
| Beschlussorgan | Gemeinderat | Sitzung am 18.11.2021 | TOP |
| Behandlung | öffentlich | | GD 420/21 |

Betreff: Ausbau Straßenbahnlinie 2
- Zwischenbericht und aktueller Stand Kostenentwicklung -

Anlagen:

Antrag:

Den Sachstandsbericht zum Ausbau der Straßenbahnlinie 2 sowie den aktuellen Stand der Kostenentwicklung zur Kenntnis zu nehmen.

Tim von Winning

| | |
|---|--|
| Zur Mitzeichnung an: | Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats: |
| BM ₁ , BM ₃ , KOST, OB, VGV, ZSD/HE, ZSD/SB | Eingang OB/G _____ |
| _____ | Versand an GR _____ |
| _____ | Niederschrift § _____ |
| _____ | Anlage Nr. _____ |

Sachdarstellung:

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

| | |
|-----------------------------------|------|
| Finanzielle Auswirkungen: | ja |
| Auswirkungen auf den Stellenplan: | nein |

Eine zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen auf die städtische Finanzplanung erfolgt unter Punkt 5.3.

1. Beschlüsse und Anträge des Gemeinderats

1.1. Beschlüsse

- Gemeinderat am 06.05.2015, GD 070/15, Ausbau der Straßenbahnlinie 2 Oberer Kuhberg - Wissenschaftsstadt – Baubeschluss
- Gemeinderat am 17.02.2016, GD 044/16, Ulmer Parkbetriebs-Gesellschaft mbH, Bau- und Finanzierungsbeschluss Parkhaus Am Bahnhof und Wirtschaftsplan 2016
- Gemeinderat am 09.05.2018, GD 136/18, Ausbau der Straßenbahnlinie 2 Oberer Kuhberg - Wissenschaftsstadt – Sachstandsbericht Vergaben, Bauablauf, bauzeitliche Verkehrsführung, Öffentlichkeitsarbeit, Kosten und Finanzierung
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 26.06.2018, GD 237/18, Masterplan Citybahnhof Ulm – Neugestaltung des Bahnhofplatzes, Bericht über die Entwurfsplanung
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 20.11.2018, GD 466/18, Projekte Ulm 2020 – Beschluss zu Umplanung der Bauabschnitte der Bahnhofspassage und zur einseitigen Sperrung der Friedrich-Ebert-Straße
- Gemeinderat am 27.03.2019, GD 079/19, Masterplan Citybahnhof Ulm – Neugestaltung des Bahnhofplatzes, Zustimmung der Entwurfsplanung und Baubeschluss
- Gemeinderat am 20.11.2019, GD 299/19, Ausbau Straßenbahnlinie 2 – Zwischenbericht und 3. Kostenfortschreibung

Auf weitere vorhergehende Beschlüsse wird in den vorgenannten Gemeinderatsdrucksachen verwiesen.

1.2. Anträge

- Es liegen derzeit keine unbeantworteten Anträge vor.

2. Bericht zum Projektstand – Baumaßnahmen/Planungen 2020-2021

Nachdem im Bereich der Streckenäste Wissenschaftsstadt und Kuhberg seit der Linieninbetriebnahme am 08./09. Dezember 2018 im Wesentlichen noch Restarbeiten an den Betriebsanlagen und im Umfeld zu erledigen waren und derzeit die Abarbeitung von Mängeln, die Abnahmen und die Schlussabrechnung erfolgt, konzentrieren sich seit 2020 die Arbeiten im Bereich der Stammstrecke auf die Erneuerung der Haltestelle Hauptbahnhof einschließlich dem Umbau der Friedrich-Ebert-Straße.

2.1. Streckenäste Wissenschaftsstadt und Kuhberg

2.1.1. Bauablauf

Im Bereich des Streckenastes Wissenschaftsstadt stehen noch die restlichen Abnahmen (Abschluss bis Dezember 2021 geplant) und die Beseitigung von Abnahme-/Gewährleistungsmängeln an, wenn auch in deutlich geringerem Umfang als im Bereich Kuhberg. Da sowohl die Kapazitäten der Baufirmen als auch der betreuenden Ingenieurbüros zuletzt sehr am Hauptbahnhof eingebunden waren, können erst jetzt die letzten, noch ausstehenden kleineren Restarbeiten (z.B. Böschungen nacharbeiten, Deckenschlüsse, Bordanlagen nacharbeiten) abgeschlossen werden. Dies soll aber nach Möglichkeit auch noch in 2021 einen Abschluss finden.

Im Bereich des Streckenastes Kuhberg hat sich die Beseitigung von Abnahme-/Gewährleistungs-mängeln größtenteils wegen der laufenden Begutachtungen und Mängelbewertungen sowie aufgrund unterschiedlicher Auffassungen zwischen SWU sowie den bauausführenden Firmen in die Jahre 2020 ff. verschoben. Nach den Erkenntnissen der ersten Prüfdurchgänge ist es an mehreren Stellen aufgrund von in Teilen nicht den Regeln der Technik entsprechenden Leistungen zu Mängelbeseitigungen gekommen bzw. es wird noch dazu kommen.

2.1.2. Verkehrsführung

In Abhängigkeit des Fortgangs der Bautätigkeiten für die Erledigung von Restarbeiten und die Beseitigung von Mängeln wurden und werden lokale, kleinräumige Umleitungsstrecken oder Änderungen der Verkehrsführung partiell eingerichtet. Diese werden vorab mit den Beteiligten abgestimmt und vor Einrichtung kommuniziert.

2.1.3. Schlussabrechnung

Die Schlussabrechnung der Baumaßnahme Streckenast Wissenschaftsstadt kommt derzeit sehr gut voran, ca. 30 % der Leistungen sind bereits vollständig abgerechnet, weitere 50 % liegen in prüffähiger Form vor. Die Schlussabrechnung soll im I. Quartal 2022 abgeschlossen werden. Im Moment geht die SWU davon aus, dass es zum jetzigen Stand bei diesem Teilprojekt keine signifikanten Kostenerhöhungen mehr geben wird.

Bestandteil des Streckenastes Wissenschaftsstadt ist auch die Kienlesbergbrücke. Dort wurde Ende September 2021 die Schlussrechnung durch die ARGE vorgelegt. Diese musste jedoch aufgrund zahlreicher inhaltlicher Mängel zurückgewiesen werden und muss nun erneut durch die ARGE vorgelegt werden. Aber auch für dieses Teilprojekt geht die SWU davon aus, dass es zum jetzigen Stand keine signifikanten Kostenerhöhungen mehr geben wird.

Bei der Abrechnung der Baumaßnahme Streckenast Kuhberg gibt es sehr große Differenzen zwischen der SWU und der bauausführenden Firma, die eine zuverlässige Kostenprognose derzeit nicht ermöglicht. Die Ansprüche werden dem Grunde und der Höhe nach durch Sachverständige geprüft und wurden über ein Jahr in monatlichen Gesprächen zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer jeweils mit rechtlichem Beistand verhandelt. Zur Abwendung eines Gerichtsverfahrens, bemühen sich die Rechtsanwälte derzeit um die Ausarbeitung einer Vergleichslösung. Ob diese abschließend gelingt und dann auch durch den Fördermittelgeber Anerkennung findet, kann im Moment nicht sicher eingeschätzt werden. Dennoch bemühen sich die Parteien um eine außergerichtliche Einigung, um eine langjährige gerichtliche Auseinandersetzung abzuwenden.

2.2. Stammstrecke – Umbau Haltestelle Hauptbahnhof und Friedrich-Ebert-Straße

2.2.1. Bauablauf

Trotz erheblicher Risiken und Erschwernissen (z.B. gegenseitige Behinderungen angrenzender Projekte, längere Kälteperiode zu Jahresbeginn 2021, durch Corona bedingte Ausfälle, Erreichen der Leistungsfähigkeit von bauausführenden Firmen, Lieferschwierigkeiten etc.), zusätzlicher Leistungen (z.B. 110KV-Trasse) sowie die Ausführung besonderer Bauweisen, die kaum bis keine zeitlichen Reserven mehr ermöglichten, konnte Ende April 2021 die östliche Richtungsfahrbahn und am Ende der Sommerferien 2021 das östliche Gleis und die östliche Haltestelle in Endlage in Betrieb genommen und damit wesentliche Projektmeilensteine erreicht werden.

Zwischen den Sommer- und den Herbstferien 2021 wird die westliche Haltestelle in Endlage sowie das nordwestliche Zufahrtsbauwerk der Tiefgarage am Bahnhof fertiggestellt, so dass in den Herbstferien 2021 auch das westliche Gleis und die westliche Haltestelle in Endlage in Betrieb genommen werden können. Anschließend folgt in 2022 die Herstellung der westlichen Richtungsfahrbahn der Friedrich-Ebert-Straße in Endlage, so dass das letzte Teilprojekt der Linie 2 voraussichtlich bis Ende 2022 im Wesentlichen baulich fertiggestellt sein wird.

2.2.2. Verkehrsführung

Am Hauptbahnhof wurde das ÖPNV-Provisorium für Straßenbahn- und Busverkehr im Februar 2019 in Betrieb genommen. Im Anschluss waren mehrere weitere Anpassungen der Verkehrsführungen erforderlich, um die Projekte/Bauabschnitte Sedelhöfe, Tiefgarage, Passage, Haltestelle sowie Umbau der Friedrich-Ebert-Straße zu ermöglichen.

Die Verkehrsabwicklung hatte trotz des stets sehr hohen Verkehrsaufkommens aller Verkehrsträger im ÖPNV, MIV sowie Fuß- & Radverkehr und den sehr schwierigen räumlichen Rahmenbedingungen durch die vielen Baubereiche und weitere Sondereffekte (z.B. Sperrung Ludwig-Erhard-Brücke) stets eine sehr gute Qualität.

Durch die sehr hohen Aufwendungen im Bereich der Verkehrsführungen (Signalisierungen, Verkehrsprovisorien etc.) konnte ein sehr hohes Sicherheitsniveau erreicht werden. Es ereignete sich trotz der vorgenannten schwierigen Bedingungen kein größerer Unfall.

2.2.3. Schlussabrechnung

Aufgrund des zeitlichen Nachlaufs zu den Streckenästen wird eine Schlussrechnung des Teilprojektes „Stammstrecke – Umbau Haltestelle Hauptbahnhof und Friedrich-Ebert-Straße“ frühestens 2023 möglich sein.

2.3. Stammstrecke – Wendeanlage Ehinger Tor

Der Neubau einer Wendeanlage am Ehinger Tor mit Umbau der Haltestelle wird auch aufgrund der städtebaulichen Entwicklung für die Landesgartenschau 2030 derzeit nicht weiterverfolgt. Zudem werden die klima- & verkehrspolitischen Ziele auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene signifikante Auswirkungen auf die Entwicklungen im ÖPNV haben, so dass in den nächsten Jahren die bisherigen Vorstellungen zur Entwicklung des wichtigen Umsteigepunktes Ehinger Tor grundlegend überdacht werden müssen.

2.4. Straßenbahnbetrieb Linie 2

2.4.1. Entwicklung Fahrgastzahlen

Die Fahrgastzählungen haben ergeben, dass 2019 an Wochentagen (Mo-Fr) über 27.400 Fahrgäste/Tag die Linie 2 nutzten. In der Standardisierten Bewertung wurden bis zum Jahr 2025 geschätzte Fahrgastzahlen von 40.000 Personen angenommen, so dass schon im ersten Betriebsjahr gut 2/3 der prognostizierten Fahrgäste generiert werden konnten.

Bedingt durch die Corona-Pandemie sind die Fahrgastzahlen im Jahr 2020 an Wochentagen (Mo-Fr) auf ca. 6.100 Fahrgäste/Tag, die die Linie 2 nutzen, eingebrochen. Aktuell (2021) haben sich die Fahrgastzahlen nur leicht erholt (ca. 10.600 Fahrgäste/Wochentag), was insbesondere auf die noch vorhandenen Beschränkungen durch die Corona-Pandemie und den unter anderem dadurch bisher noch sehr eingeschränkten Hochschulbetrieb zurückzuführen ist.

Wie sich die Fahrgastzahlen in den kommenden Jahren entwickeln werden, ist derzeit kaum zuverlässig abzuschätzen, da sich durch die Pandemie auch eine deutliche Veränderung im Mobilitätsverhalten, zum Beispiel durch Homeoffice und Nutzung anderer Verkehrsträger (MIV, Radverkehr), ergeben hat. Es wird daher eine der wichtigsten Aufgaben der kommenden Jahre sein, die Fahrgäste wieder zurückzugewinnen und die Fahrgastzahlen im Hinblick auf die klima- und verkehrspolitischen Ziele weiter zu entwickeln.

2.4.2. Betriebseinschränkungen durch Schienenersatzverkehre

Nachdem seit der Inbetriebnahme der Linie 2 im Dezember 2018 mindestens in den Sommerferien 2019, 2020 und 2021 der Betrieb auf beiden Straßenbahnlinie im Schienenersatzverkehr (SEV) erfolgte, wird beabsichtigt, in 2022 keinen größeren SEV einzurichten. Kürzere und nächtliche SEV werden aber dennoch erforderlich werden, um Restarbeiten in der Trasse oder trassennah durchzuführen. Die Ersatzverkehre werden dann rechtzeitig kommuniziert, sobald die Planungen dafür abgeschlossen sind.

Inwiefern der Straßenbahnbetrieb durch andere Sanierungsvorhaben, zum Beispiel durch die Sanierung der Wallstraßenbrücke im Jahr 2022, beeinträchtigt wird, kann derzeit noch nicht abgeschätzt werden

3. Projektorganisation

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

Die Arbeiten an der Stammstrecke (Haltestelle Hauptbahnhof) werden von der KOST weiterhin koordiniert. Die Zusammenarbeit funktioniert dank der sehr guten Gesamtprojektkoordination der KOST auf allen Ebenen sehr gut. Die Beratungen finden zu allen Sachthemen sehr engmaschig und zielorientiert statt.

4. Öffentlichkeitsarbeit

Die Öffentlichkeitsarbeit im Bereich der Stammstrecke und des Bahnhofplatzes wird durch die Koordinierungsstelle Großprojekte KOST geleistet. Wesentliches Element dabei ist der "Ulm baut um"-Newsletter in der mittlerweile mehr als 70. Auflage. Dadurch werden die Ulmer Bürger und Nutzer der Verkehrsdrehscheibe Ulmer Hauptbahnhof stets sehr umfassend und anschaulich über die Bautätigkeiten und die Veränderungen in der Verkehrsführung informiert. Durch die sehr gelungene Informationspolitik konnte eine hohe Akzeptanz für die erforderlichen Maßnahmen erreicht und die Anzahl der Beschwerden auf ein Minimum reduziert werden.

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-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, 003/17, 136/18 und 299/19 entnommen werden.

5.1. Kosten

Hinsichtlich der Entwicklung der Gesamtkosten sei vorangestellt, dass die Preise im Bausektor auch trotz der Corona-Pandemie in den letzten Jahren weiterhin deutlich gestiegen sind. Seit 2016, d. h. innerhalb von 5 Jahren sind die Baupreise im Straßenbau gemäß Statistischem Bundesamt um 23,4 % gestiegen. Da dies eine bundesweite Auswertung ist, ist in strukturstarken Regionen, wie Süddeutschland, von einem noch größeren Anstieg auszugehen. Zuletzt ist der starke Anstieg auch durch teilweise extrem gestiegene Rohstoff- und Erzeugerpreise bedingt. So verteuerten sich gemäß Statistischem Bundesamt zum Beispiel die Kosten von Betonstahl in Stäben um 44,3 % und Betonstahlmatten um 30,4 % innerhalb eines Jahres. Die Erzeugerpreise für Halbzeug aus Kupfer und Kupferlegierungen, die beispielsweise für den Einsatz in der Elektroinstallation genutzt werden, stiegen um 37,7 % gegenüber dem Vorjahresmonat.

Wie bereits in der GD 299/19 dargelegt, ist erfahrungsgemäß bei einer Maßnahme dieser Größenordnung und Komplexität auch noch bis zur Baufertigstellung, insbesondere der Haltestelle Hauptbahnhof, mit nachtragsfähigen Leistungen zu rechnen.

Die aktuelle Kostenentwicklung wurde im Wesentlichen durch das Teilprojekt Hauptbahnhof beeinflusst, da unter anderem bedingt durch die marktbeherrschende Stellung von Bieter, durch Verzögerungen bei der Realisierung des Parkhauses (Bauzeitverlängerung von mindestens 15 Monaten) und die dadurch bedingte spätere Vergabe sich Preiserhöhungen ergeben haben. Mit dem Bau der endgültigen Trasse und Haltestelle konnte erst ab September 2020 begonnen werden. Dadurch mussten auch die Verkehrsführungen und Verkehrsprovisorien deutlich länger vorgehalten werden.

Die Baukosten für die Gesamtstrecke belaufen sich nach aktueller Hochrechnung auf 211,3 Mio. € und liegen damit um ca. 12,5 Mio. € bzw. 6,3 % über den Baukosten von 198,8 Mio. € gemäß 2. GVFG-Änderungsantrag vom April 2020. Die Gesamtkosten, d.h. inklusive Planungs-, Verwaltungs- und Grunderwerbskosten, für die Strecke belaufen sich nach aktueller Hochrechnung auf 254,8 Mio. € und liegen damit um ca. 17,9 Mio. € bzw. 7,6 % über den in der GD 299/19 genannten Gesamtkosten von 236,9 Mio. €.

Die Entwicklung der Kosten in den Teilprojekten kann den nachfolgenden Kapiteln entnommen werden.

5.1.1. Streckenäste Wissenschaftsstadt & Kuhberg

Die Baukosten im Bereich der Streckenäste Wissenschaftsstadt & Kuhberg werden voraussichtlich von ca. 187,4 Mio. € (2. GVFG-Änderungsantrag) um insgesamt ca. 6,7 Mio. € (ca. 3,6 %) auf ca. 194,1 Mio. € steigen. Die Planungs- & Verwaltungskosten werden nach aktuellem Kenntnisstand von ca. 33,5 Mio. € (2. GVFG-Änderungsantrag) um ca. 3,3 Mio. € (ca. 9,9 %) auf ca. 36,8 Mio. € steigen.

Ursachen für prognostizierte Kostensteigerung sind:

- Sehr hohe Nachtragsforderungen im Bereich des Streckenastes Kuhberg, über die, wie unter Punkt 2.1.3 bereits beschrieben, bisher keine Einigkeit zwischen der SWU als Bauherrin und dem beauftragten Bauunternehmen erzielt werden konnte
- Zusätzlich eingegangene Nachtragsforderungen der ARGE für die Lose der Bauhauptleistungen Wissenschaftsstadt
- Erwartete Kostenerhöhung bei der Abrechnung der nachlaufenden Gewerke (z.B. Fahrleitung und Beleuchtung), unter anderem zusätzliche Kosten für die Fertigstellung von Beleuchtung und Fahrleitung unter Straßenbahnbetrieb
- Aufwand für Schlussabnahmen, z.B. 1. Brückenhauptprüfung der Kienlesbergbrücke
- Kosten für die noch nicht abgerechneten, restlichen Arbeiten bzw. noch ausstehende Schlussrechnungen weiterer Firmen
- Länger andauernde Ingenieurleistungen aufgrund späterem Projektabschluss

Weitere Verwaltungsaufwendungen entstehen durch Sachverständigen- und Rechtsanwaltskosten sowie für Ersatzmaßnahmen, die erforderlich werden, da das Ingenieurbüro, das die Bauoberleitung und Bauüberwachung am Kuhberg durchgeführt hatte, im Februar 2020 Insolvenz angemeldet hat. Durch diesen abrupten Abbruch der Leistung entstand ein sehr hoher Aufwand für die Einarbeitung neuer Projektpartner, darüber hinaus werden wichtige Unterlagen nach wie vor vom Insolvenzverwalter zurückgehalten. Dadurch müssen viele Sachverhalte auf anderen Wegen rekonstruiert werden. Zudem hat sich durch die Änderungen in der Projektbearbeitung herausgestellt, dass die Leistungen des insolventen Ingenieurbüros sehr lücken- & mangelhaft waren. Durch die vorgenannten Sachverhalte entstehen weitere Kosten in einer Höhe von voraussichtlich 1,1 Mio. €, für die ggf. teilweise ein Schadensersatzanspruch an den Versicherer besteht.

5.1.2. Stammstrecke – Umbau Haltestelle Hauptbahnhof und Friedrich-Ebert-Straße

Die Baukosten im Bereich der Stammstrecke werden voraussichtlich von ca. 11,5 Mio. € (2. GVFG-Änderungsantrag) um insgesamt ca. 5,7 Mio. € (ca. 50 %) auf ca. 17,2 Mio. € steigen. Davon entfallen ca. 15,9 Mio. € auf den Abschnitt Hauptbahnhof.

Wesentliche Ursachen für die prognostizierte Kostensteigerung sind:

- Vergabeergebnis: Baupreissteigerungen und Baustelleneinrichtung im Submissionsergebnis im Vergleich zur Kostenberechnung
- Wesentlich umfangreicherer Bodenaustausch als geplant. Ursprünglich war nur vorgesehen die Fahrbahn zu erneuern (bis ca. 80 cm Tiefe). Insbesondere durch die umwelttechnischen Anforderungen die komplette Tiefenentwässerung anzupassen und zu erneuern, sowie in der Folge auch alle weiteren Leitungssysteme, war dann ein umfassender Bodenaustausch erforderlich (2,0-2,5 m Tiefe). Zudem war dies meist nur etappenweise in vielen kleinen Bauabschnitten möglich und der Untergrund war historisch (Kriegsschutt, alte Keller etc.) sehr belastet.
- Mehraufwand Verkehrssicherung und Verkehrsprovisorien: u. a. längere Bauzeit, viele zusätzliche Anforderungen (Weihnachten, Sperrung Ludwig-Erhard-Brücke, Zuwegung Sedelhöfe und Bahnhofstraße etc.)
- Besondere bauliche Anforderungen – zusätzliche Gründungen und mehrfacher Fahrleitungsumbau z. B. an der Wendeschleife Post und aufgrund der häufigen unterschiedlichen Verkehrsführungen
- Mehraufwand Erneuerung komplette LSA u. Beleuchtung inkl. Verrohrung
- Zusätzliche Leistungen: z. B. Fernmeldeanlagen, DFI etc.

Durch erhöhte Baukosten und die hohe Komplexität des Bauvorhabens ergeben sich ebenfalls erheblich gestiegene Planungskosten. Nach aktueller Prognose werden sich die Planungskosten von 2,0 Mio. € auf 3,9 Mio. € erhöhen, was nahezu einer Verdoppelung entspricht.

5.2. Förderung

5.2.1. Straßenbahnlinie 2 - Strecke

Bereits im April 2020 wurde auf Grundlage der Kostenhochrechnung zur GD 299/19 der 2. Änderungsantrag beim Verkehrsministerium Baden-Württemberg eingereicht. Ein Zuwendungsbescheid liegt bislang nicht vor, daher kann derzeit keine verbindliche Aussage über noch zu erwartende Zuschüsse gemacht werden. Nach aktueller Rückfrage bei der NVBW (Prüfstelle des Förderantrages) wird sich aufgrund der hohen Auslastung der NVBW die Fortsetzung der fachtechnischen Prüfung des Änderungsantrages voraussichtlich auf Anfang November verschieben. Über den Zeitpunkt des Abschlusses der Prüfung kann derzeit noch keine Aussage getroffen werden.

Es ist vorgesehen, den Teilschlussverwendungsnachweis für den Streckenast Wissenschaftsstadt im II. Quartal 2022 beim Verkehrsministerium in Stuttgart einzureichen, insofern bis dahin alle Schlussrechnungen vorliegen und geprüft werden können. Die Einreichung des Teilschlussverwendungsnachweises für den Streckenast Kuhberg wird maßgeblich davon abhängen, ob und wann eine Einigung mit dem Auftragnehmer für die Bauhauptleistung erzielt werden kann. Der Zeitrahmen hierfür kann derzeit nicht zuverlässig abgeschätzt werden. Der Teilschlussverwendungsnachweis für die Stammstrecke und damit der Gesamtschlussverwendungsnachweis kann erst ab 2023 im Verkehrsministerium eingereicht werden.

Nach aktueller Kostenhochrechnung steigen die Baukosten gegenüber dem 2. Änderungsantrag um ca. 6,3 %. In Anlehnung an die VOB ist die übliche förderrechtliche Verwaltungspraxis, dass erst ab einer Baukostensteigerung von 10 % oder mehr ein erneuter Änderungsantrag gestellt werden muss und dann auch eine Neubewertung des Nutzen-Kosten-Faktors erfolgt. Die SWU werden unabhängig davon zeitnah das Verkehrsministerium über den aktuellen Kostenstand informieren.

5.2.2. Betriebshoferweiterung

Das Teilprojekt Umbau und Erweiterung Betriebshof Bauhoferstraße ist baulich abgeschlossen. Nahezu alle Schlussrechnungen liegen vor. Bei einer Schlussrechnung stehen noch hohe Nachtragsforderungen bezgl. Behinderungen und Bauzeitverzögerung im Raum, die derzeit noch von einem Sachverständigen geprüft werden.

Da der Betriebshof über das Landes-GVFG Baden-Württemberg zu einem Festbetrag gefördert wird, konnte auf Grundlage des Abrechnungsstandes vom September 2020 am 30. September 2020 der Schlussverwendungsnachweis im Verkehrsministerium Stuttgart eingereicht werden. Die Bearbeitung konnte aber bei der NVBW, ebenfalls aus Kapazitätsgründen, noch nicht abgeschlossen werden.

5.2.3. GVFG-Mittelabruf

Alle Fördermittel, die aufgrund der aktuellen Festsetzungen abgerufen werden konnten, 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 %, d.h. 91,3

Mio. €, und bei der Landes-GVFG-Maßnahme Umbau Betriebshof Bauhoferstraße bei 80 %, d.h. 7,7 Mio. € - jeweils bezogen auf die bewilligten Zuwendungen in Höhe von 102,6 Mio. € (Strecke) bzw. 9,6 Mio. € (Betriebshof). Alle Zuschüsse sind bis zur aktuellen Auszahlungsobergrenze abgerufen und eingegangen.

5.3. Finanzierungsbeitrag Stadt Ulm

Die 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 106,6 Mio. € um 13,4 Mio. € auf 120,0 Mio. € (für Strecke und Betriebshof) erfolgte daher auf Grundlage der GD 299/19 im Zuge des Haushalt 2020 sowie der mittelfristigen Finanzplanung für die Folgejahre (2021 bis 2023).

Für das Jahr 2021 sind 4,0 Mio. € (wurden bereits am 01. Juli 2021 überwiesen) und für das Jahr 2022 derzeit weitere 3,5 Mio. € eingeplant.

Aufgrund der Tatsache, dass sowohl seitens der prognostizierten Kostensteigerung als auch der zu erwartenden Förderung noch Unsicherheit besteht, kann augenblicklich keine endgültige Abschätzung des Finanzierungsbeitrages seitens der Stadt Ulm vorgenommen werden. Durch die oben genannten Kostensteigerungen ergibt sich unter Berücksichtigung einer Erhöhung der Förderung anhand der bisherigen Förderkriterien ein vorläufiger weiterer Finanzierungsbedarf im städtischen Haushalt von ca. 10,5 Mio. €.

Eine detaillierte Kostenfortschreibung für das Projekt Linie 2 soll im Jahr 2022 erfolgen, wenn:

1. Ein Prüfergebnis zum 2. Änderungsantrag der Strecke vorliegt.
2. Die wesentlichen Baumaßnahmen am Hauptbahnhof abgeschlossen sind und eine genauere Abrechnungsprognose getroffen werden kann. Zudem ist noch die Frage eines Schadensersatzes aus dem Vergabeverfahren der Bauhauptleistungen rechtlich zu klären.
3. Eine bessere Abschätzung in den Rechtsstreitigkeiten (Bau & Planung) am Streckenast Kuhberg erfolgen kann.
4. Ein Prüfergebnis zum Schlussverwendungsnachweis Betriebshof vorliegt.

6. Risiken

In den vorhergehenden Gemeinderatsdrucksachen waren jeweils tabellarische Darstellungen der Projektrisiken enthalten, die durch die SWU im Rahmen des Risikomanagements jeweils ergänzt, vertieft und quantifiziert wurden. Eine detaillierte Risikobetrachtung erfolgt, falls erforderlich, mit der nächsten Kostenfortschreibung zum Projekt Linie 2.

Folgende maßgebende Einzelrisiken bestehen derzeit noch:

- Baukostensteigerungen / Nachträge Stammstrecke
- Aufgrund von noch nicht verhandelten und teilweise strittigen Nachträgen kann es im Bereich des Streckenastes Kuhberg zu weiteren Baukostensteigerungen kommen.
- Aktueller 2. Änderungsantrag wird geringer gefördert als erwartet.
- Aktuelle und ggf. weitere Kostenerhöhungen werden nicht gefördert: Es besteht ein generelles Risiko, dass Kostenerhöhungen fördertechnisch nicht anerkannt werden.
- Keine Übernahme der Kosten Dritter: In der Kostenkalkulation sind Ansätze für Kostenteilungen zwischen der SWU-V und Dritten enthalten. Derzeit werden die abschließenden Abrechnungen mit der Telekom und der FUG vorbereitet.
- Kostensteigerung durch Nachtragsforderung Betriebshof

