


 öffentlich  nicht öffentlich

## Beschlussvorlage

### Betrifft:

Änderung des Ausführungs- und Finanzierungsbeschlusses für das Projekt Stadtbahn U81, 1. Bauabschnitt Freiligrathplatz – Flughafen Terminal

### Fachbereich:

66 - Amt für Verkehrsmanagement

### Dezernentin / Dezernent:

Beigeordnete Cornelia Zuschke

### Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Beratungsqualität
Haupt- und Finanzausschuss	04.05.2020	Vorberatung
Ordnungs- und Verkehrsausschuss	05.05.2020	Vorberatung
Rat	14.05.2020	Entscheidung

### Beschlussdarstellung:

Der Rat der Stadt beschließt die Änderung des Ausführungs- und Finanzierungsbeschlusses des Projektes Stadtbahn U81, 1. Bauabschnitt Freiligrathplatz – Flughafen Terminal vom 31.01.2019 (Vorlage 66/144/2018-1) auf Gesamtkosten in Höhe von rd. 256.300.000 EUR (brutto).

Die zusätzlichen Baukosten belaufen sich auf 26 Mio. EUR brutto und werden im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2021ff veranschlagt.

Der im Februar 2020 neu gestellte Zuwendungsantrag berücksichtigt die erhöhten Gesamtkosten sowie die Erhöhung der gesetzlichen Förderquoten (Novellierung GVFG). Gegenüber dem Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss vom 31.01.2019 erhöhen sich daher die erwarteten Zuwendungen von 129,5 Mio. EUR um rund 51 Mio. EUR auf rund 180,4 Mio. EUR.

Der Änderungsbeschluss steht unter dem Vorbehalt eines Zuwendungsbescheides sowie unter Vorbehalt der Genehmigung eines zuwendungsunschädlichen Baubeginns für die Rohbaumaßnahmen.

Der Rat nimmt zur Kenntnis, dass nach den derzeit laufenden vorbereitenden Baumaßnahmen auch mit den Rohbauarbeiten mit einem Volumen von 126 Mio. EUR netto vor Vorliegen eines verbindlichen Zuwendungsbescheides begonnen wird.

## Sachdarstellung:

### Beschlusslage:

- Bedarfsbeschluss des Rates 14.11.2013 (66/ 106/ 2013)  
Fortführung Planung und Kostenberechnung
- Beschluss des Rates 30.10.2014 (66/ 79/ 2014)  
Einleitung des Planfeststellungsverfahrens und Kostenberechnung für Variante  
Brücke – Oberfläche – Tunnel
- Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss des Rates 31.01.2019  
(66/144/2018-1)

### Kosten

konsumtive Kosten (gerundet)	EUR	6.800.000 €
+ investive Kosten (gerundet)	EUR	249.500.000 €
= Gesamtkosten (gerundet)	EUR	256.300.000 €
jährliche Nettofolgekosten	EUR	6.964.437 €

Die zusätzlichen Kosten in Höhe von 26 Mio. EUR brutto werden zusammen mit den aufgrund der Novellierung des GVFG steigenden Zuwendungen im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2021ff angemeldet.

### Einführung

Im Hinblick auf die Erschließung des Flughafens als einem wichtigen Mobilitätshotspot mit einem komfortablen Öffentlichen Personennahverkehr und mit dem Ziel einer gelingenden Verkehrswende hat der Bau der Stadtbahn U81 große Bedeutung für die Landeshauptstadt Düsseldorf. Zu einer Zeit, in der immer mehr ÖPNV-Infrastruktur von den Düsseldorferinnen und Düsseldorfern und den Gästen der Stadt nachgefragt wird, kann der Bau der Stadtbahn U81 zu einer Entlastung des Verkehrs in Düsseldorf beitragen.

Auch die Förderkulisse beachtet solche Projekte mehr und besser, so dass wir von der Änderung des GVGG für die U81 profitieren wollen. Diese Änderung durch Bund und Land macht deutlich, dass auch von dort Projekte dieser Art als wichtige Bausteine der Mobilität von Morgen gesehen werden. Insofern soll hier auch auf die aktuelle Förderkulisse eingegangen werden

Die gute Zusammenarbeit und der Informationsfluss zwischen Verwaltung und den politischen Gremien werden durch die kontinuierliche Arbeit der Kleinen Kommission Stadtbahnbau U81 gewährleistet. Derzeit finden deren Sitzungen im Rhythmus eines Monats statt. Hier wurde der Änderungsbeschluss auch entsprechend angekündigt.

## 1. Planfeststellungsbeschluss

Der Planfeststellungsbeschluss liegt seit dem 22.07.2019 bei der Landeshauptstadt Düsseldorf vor. Es liegen eine Sammelklage (8 Einzelkläger) sowie ein Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung, jeweils mit Datum vom 04.10.2019, vor. Der Antrag auf Erlass einer Zwischenentscheidung (Hängebeschluss) wurde durch das OVG mit Beschluss vom 14.11.2019 zu Gunsten der Landeshauptstadt Düsseldorf abgelehnt.

Für die Klage und das Eilverfahren hatte das OVG Münster zu einer mündlichen Verhandlung am 02.04.2020 geladen. Mit Schreiben vom 25.3.2020 wurde der Termin, aufgrund der Coronavirus-Pandemie, abgesagt. In dem gleichen Schreiben schlägt das OVG eine Anpassung des Planfeststellungsbeschlusses vor und offeriert die Möglichkeit auf eine mündliche Verhandlung gänzlich zu verzichten. Frist zur Stellungnahme ist der 09.04.2020. Die LHD und die Bezirksregierung Düsseldorf haben dem Vorgehen schon zugestimmt. Mit Schreiben vom 02.04.2020 stimmen die Kläger der Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses und der Entscheidung des OVG ohne mündliche Verhandlung im Eilverfahren zu.

Jedoch behalten sich die Kläger eine Zustimmung im Hauptsacheverfahren ohne mündliche Verhandlung vor und möchten die Entscheidung des OVG im Eilverfahren abwarten.

## 2. Kostensteigerungen

Der Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf hat am 31.01.2019 (Vorlage 66/144/2018-1) den Ausführungs- und die Finanzierungsbeschlusses zum Bau des Projektes Stadtbahn U81, 1. Bauabschnitt Freiligrathplatz – Flughafen Terminal beschlossen. Die Gesamtkosten des Beschlusses beliefen sich auf 230.300.000 EUR (brutto). Grundlage für diese Kosten war die Kostenberechnung des Fachamtes.

### 2.1 Vorlaufende Leitungsverlegung, Vergabe

Die Vergabe der vorlaufenden Leitungsverlegung erfolgte als Vergabeeinheit VE 030 direkt im Anschluss an den Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss. Zur Submission am 15.05.2019 gingen 3 Angebote ein. Wie bereits in der Kleinen Kommission und den städtischen Gremien berichtet, wurde der günstigste Bieter beauftragt. Die Auftragssumme lag ca. 3,8 Mio. EUR über dem zuvor berechneten Auftragswert sowie dem Budget des AuF-Beschlusses vom 31.01.2019.

Die Preiskalkulation des o.g. Wertes basierte auf einer ingenieurtechnisch fundierten Entwurfsplanung. Zur Plausibilisierung wurden die marktüblichen Baupreise sowie die submittierten Preise vergleichbarer Projekte herangezogen. Auch die Baupreisindexentwicklung zwischen 2016 und 2018 ließ keine zusätzlichen außergewöhnlichen Steigerungsraten erkennen. Insoweit wurden zum Zeitpunkt der Bekanntmachung alle zur Verfügung stehenden Informationen zur Plausibilitätsprüfung genutzt.

Nicht vorhersehbar war die aktuelle bundesweit besonders hohe Nachfrage an Tiefbau- und Ingenieurbauleistungen zur Sanierung, Verbesserung und Ausbau der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur, die daraus folgende hohe Auslastung des ohnehin begrenzten Marktes an geeigneten Baufirmen (Spezialbereich) und der damit, zum Teil regionale oder auch projektbezogene, einhergehende enorme Anstieg der Baupreise für entsprechende Tiefbau- und Ingenieurbauleistungen. Diese Steigerungen sind auch durch Projekte der Deutsche Bahn AG, des Bundes und des Landes zusätzlich zur üblichen Konjunktur zu Lasten kommunaler Projekte hinzugekommen. So schlugen sich Kostensteigerungen und wenige oder keine Angebotsabgaben auf allen Ebenen des Bauens von Infrastruktur nieder

## 2.2 Erweiterter Rohbau, Submission

Gem. § 97 (4) GWB (Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen) ist die Gesamtausschreibung sinnvoll in 2 Lose aufgeteilt worden. Los 1 (VE 110) beinhaltet den erweiterten Rohbau im Bereich Freiligrathplatz bis ca. zum Tor 1 des Flughafens nördlich der A44. Dieser Bereich beinhaltet zwei große Rampen, die Nordsternbrücke, ein ingenieurtechnisches Dammbauwerk und die Brücke Tor 1.

Das Los 2 (VE 120) beinhaltet den erweiterten Rohbau des Tunnels und des U-Bahnhofes.

Die Randbedingungen der Vergabe waren dabei so festgelegt, dass die Abgabe eines Angebotes für ein Los genauso zulässig war, wie die Abgabe zu beiden Losen. Aufgrund der geltenden Rechtsprechung ist dabei ein kombinierter Nachlass nur zulässig, wenn der betreffende Bieter in beiden Losen das günstigste Angebot abgegeben hat.

Zusammen mit der Bekanntmachung der Vergabe im Amtsblatt der EU wurden auch die zu diesem Zeitpunkt geschätzten Auftragswerte für beide Lose getrennt bekannt gegeben.

Zur Submission am 03.12.2019 gingen insgesamt 8 Angebote ein.

Nach eingehender Prüfung der Angebote wurden Anfang Februar Aufklärungsgespräche mit allen Bietern durchgeführt. Die Protokolle dieser Gespräche wurden von den jeweiligen Bietern gegengezeichnet und sind Bestandteil der Vergabeakte. Auf der Grundlage der Ergebnisse der Aufklärungsgespräche wurde die Wertung der Angebote finalisiert und für jedes Los ein Bieter ausgewählt. Die Aufklärungsgespräche sowie die finale Wertung der Angebote wurden eng durch eine renommierte Rechtsanwaltskanzlei begleitet.

Bei Wertung des jeweils günstigsten Angebotes ergibt sich gegenüber dem Budget des AuF-Beschlusses vom 31.01.2019 eine Anpassung um ca. 20 Mio. EUR (Anpassung um rund 22%).

Auch hier gilt, dass die Preiskalkulation des berechneten Auftragswertes auf einer ingenieurtechnisch fundierten Entwurfsplanung basiert. Zur Plausibilisierung wurden die marktüblichen Baupreise sowie die submittierten Preise vergleichbarer Projekte herangezogen. Auch die Baupreisindexentwicklung zwischen 2016 und 2018 ließ keine außergewöhnlichen Steigerungsraten erkennen. Insoweit wurden zum Zeitpunkt der Bekanntmachung alle zur Verfügung stehenden Informationen zur Plausibilitätsprüfung genutzt. Nicht vorhersehbar waren jedoch auch hier die aktuelle bundesweit besonders hohe Nachfrage an Tiefbau- und Ingenieurbauleistungen zur Sanierung, Verbesserung und Ausbau der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur, die daraus folgende hohe Auslastung des ohnehin begrenzten Marktes an geeigneten Baufirmen (Spezialbereich) und der damit, zum Teil regionale oder auch projektbezogen, einhergehende enorme Anstieg der Baupreise für entsprechende Tiefbau- und Ingenieurbauleistungen.

Die Vergabeentscheidung des Fachamtes wird noch durch das Rechnungsprüfungsamt (RPA) geprüft. Unter der Voraussetzung, dass das RPA dem Vergabevorschlag folgt, können gemäß § 134 GWB die Bieter in Kenntnis gesetzt werden und sich innerhalb der 10tägigen Einspruchsfrist äußern.

Unter der Voraussetzung der Zustimmung zu diesem Änderungsbeschluss und dem Ausbleiben einer Bieterklage innerhalb der zulässigen Frist, ist vorgesehen, die Aufträge für beide Lose vor Ablauf der Bindefrist am 31.05.2020 zu erteilen.

Eine Auftragserteilung nach Ablauf der Bindefrist würde zu geänderten Ausführungs- und Fertigstellungsterminen und weiteren Kostenerhöhungen führen.

### 3. Kostenentwicklung Flughafenentschädigung

Die Gesamtkosten zum Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss enthielten unter Hauptziffer 1 „Gründerwerb und Entschädigung“ vorsorglich als worst-case-Szenario einen Kostenansatz von rund 13 Mio. €. Hierbei handelte es sich u.a. um angenommene Entschädigungszahlungen an den Flughafen für den dauerhaften und temporären Entfall von PKW-Stellplätzen und die Nutzung von sonstigen Flughafenflächen für die Baustelleneinrichtung.

Die Verhandlungen mit dem Flughafen zu den Entschädigungszahlungen sind derzeit noch nicht abgeschlossen. Aufgrund der bisherigen Verhandlungsgespräche zwischen Stadt und Flughafen wird jedoch erwartet, dass die Entschädigungszahlungen bzw. Ersatzherstellung von Parkplätzen deutlich geringer als angenommen ausfallen werden, so dass die Kosten für die Hauptziffer 1 „Gründerwerb und Entschädigung“ entsprechend auf 4 Mio. € reduziert wurden.

Die dadurch frei gewordenen rund 9 Mio. € wurden zur Teilkompensation der Mehrkosten im Bereich der vorgezogenen Maßnahmen und des Rohbaus herangezogen.

### 4. Projektgesamtkosten

Für den Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss vom 31.01.2019 wurde der Kostenstand auf der Grundlage von Kostenberechnungen der Leistungsphase 3 vom Oktober 2018 zugrunde gelegt. Zu diesem Zeitpunkt war jedoch ein konjunktureller Anstieg für die Bauindustrie prognostiziert, der jedoch nicht konkret bewertet werden konnte, und daher auch nicht zu einer Fortschreibung der Beschlusssumme geführt hat, da er weit unter der real entstandenen Kostenkulisse blieb.

Bezogen auf die Gesamtkosten liegen nunmehr Beauftragungen bzw. Submissionsergebnisse (Bauleistungen, Planung, Baubetreuung, Versicherung) in Höhe von 192 Mio. EUR brutto vor. Das sind 75 % der aktuellen Gesamtkosten von 256,3 Mio. EUR brutto. Durch diese Betrachtung wird eine größere Kostensicherheit möglich, da nur noch 25 % der Gesamtkosten im Rahmen von Vergaben europaweit ausgeschrieben werden müssen. Im Wesentlichen sind das die Einzelgewerke des architektonischen und betriebstechnischen Ausbaus. Die Preissteigerung für den Architektonischen Ausbau und die Betriebstechnik wurde auf Grundlage der Preisentwicklung von 2016 bis 2019 angepasst und auf die Bauzeit hochgerechnet. Die zugehörigen Vergaben werden erst in den Jahre 2021 und 2022 ausgeschrieben und vergeben.

## 5. Rückstellungen für vergebene und nicht vergebene Vergabeeinheiten

Für die Bauausführung wird u.a. ein baubegleitendes Kostencontrolling durchgeführt. Wesentliche Aufgabe des Kostencontrollings und des Risikomanagements ist es, die voraussichtlichen Schlussrechnungssummen pro Bauauftrag auf Grundlage der aktuellen Erkenntnisse (bspw. vorliegende oder sich abzeichnende Nachträge) regelmäßig zu prognostizieren. Hierfür müssen pro Bauauftrag auftragsbezogene Rückstellungen gebildet und fortlaufend kontrolliert und ggf. angepasst werden. Zum Beauftragungszeitpunkt der Bauausführung werden diese Rückstellungen erfahrungsgemäß mit durchschnittlich 10 % der Auftragssumme bewertet. Vor diesem Hintergrund wurden in die Gesamtkosten pauschal 10% der bisher beauftragten bzw. zur Beauftragung anstehenden Bauleistungen eingestellt. Hierbei beträgt der Anteil der bisher beauftragten bzw. zur Beauftragung anstehenden Bauleistungen ca. 80% der insgesamt zu vergebenden Bauleistungen.

Die Kosten für die zukünftig noch zu vergebenden Leistungen (im Wesentlichen betriebstechnischer und architektonischer Ausbau der Strecke) wurden auf Grundlage der Entwurfsplanung berechnet. Hierfür liegen noch keine Angebote vor. Für diese Leistungen wurde zusätzlich ein Ansatz von 7% für Kleinleistungen und Kleinteiliges in die Gesamtkosten eingestellt.

Für die in den Jahren ab 2022 zu realisierenden Gewerke bleibt die Zuordnung zunächst beim derzeitigen Kenntnisstand. In der Kleinen Kommission U81 wird darüber regelmäßig berichtet, so dass prognostizierbare Veränderungen entsprechend kommuniziert werden können.

## 6. Zuwendungen

### 6.1 Fortschreibung Zuwendungsantrag

Im April 2019 wurde der Zuwendungsantrag mit dem Kostenstand gem. Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss von Januar 2019 beim Zuwendungsgeber eingereicht. Entsprechend der in 2019 gültigen Gesetzeslage (GVFG) und in Abstimmung mit dem Zuwendungsgeber wurden 90% der zuwendungsfähigen Kosten als Zuwendungen beantragt. Die zuwendungsfähigen Kosten enthielten hierbei eine 3%-ige Planungskostenpauschale.

Gemäß Abstimmung mit dem Zuwendungsgeber im 4. Quartal 2019 wurden die bisher bekannten Mehrkosten infolge der Vergaben der vorgezogenen Maßnahmen und der Submission des Rohbaus in eine Fortschreibung des Zuwendungsantrages von April 2019 übernommen, so dass die bisher bekannten Mehrkosten ebenfalls gefördert werden können. Gleichzeitig regte der Zuwendungsgeber an, dass der fortgeschriebene Zuwendungsantrag auf das sich seinerzeit im Novellierungsprozess befindliche Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (kurz: GVFG) abgestellt werden sollte. Die Novellierung sieht vor, dass der Fördersatz von 90% auf 95% der zuwendungsfähigen Kosten steigt. Zudem erhöht sich die Planungskostenpauschale von 3% auf 10% der zuwendungsfähigen Baukosten. Das entsprechend fortgeschriebene GVFG ist mit Veröffentlichung am 12.03.2020 im Bundesgesetzblatt (BGBl.) rückwirkend zum 01.01.2020 in Kraft getreten. Die vorgenannten Änderungen durch Fortschreibung des Zuwendungsantrages im Vergleich zur Beschlusslage zum Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss von Januar 2019 stellen sich in Zahlen wie folgt dar:

	<b>Stand 01/2019</b>	<b>Stand 02/2020</b>
	<b>AuF-Beschluss</b>	<b>Fortgeschriebener Zuwendungsantrag</b>
Gesamtkosten in € brutto	230.300.000 €	256.300.000 €
Gesamtkosten in € netto	194.829.000 €	216.462.138 €
davon zuwendungsfähig in € netto	144.102.916 €	189.899.469 €
davon Zuwendungen in € netto	129.500.000 €	180.404.496 €
Grundstückserlöse, Beteiligung Dritter	4.538.000 €	3.459.015 €
<b>Eigenanteil in € netto</b>	<b>60.790.000 €</b>	<b>32.598.627 €</b>

Insgesamt ergibt sich somit trotz gestiegener Projektkosten möglicherweise eine Reduzierung der Eigenleistungen der Stadt um ca. 28 Mio. EUR netto, auf jeden Fall aber eine Stabilisierung der Gesamtsituation.

Die vorstehenden Zahlen stehen unter dem Vorbehalt der Prüfung durch den Zuwendungsgeber. Durch die Prüfung können sich Abweichungen ergeben, welche sich auf bis zu 20% des Eigenanteils auswirken können. In diesem Fall würde der Eigenanteil auf 39,1 Mio EUR netto ansteigen.

Der entsprechend fortgeschriebene Zuwendungsantrag wurde am 25.02.2020 beim Zuwendungsgeber eingereicht.

## 6.2 Erweiterung der Genehmigung für den zuwendungsunschädlichen Baubeginn

Im Juli 2019 wurde durch den Zuwendungsgeber auf Antrag der Stadt die Genehmigung für einen zuwendungsunschädlichen Baubeginn für die vorgezogenen Maßnahmen mit einem Kostenvolumen von rd. 12 Mio. EUR erteilt. Der diesbezügliche Vorbehalt aus dem Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss von Januar 2019 war damit ausgeräumt.

Gem. Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss sollen die weiteren Beauftragungen der Rohbauleistungen erst auf Grundlage eines abschließenden Zuwendungsbescheides erfolgen.

Die Bindefristen für die Angebote der Rohbauleistungen gelten noch bis Ende Mai 2020. Die Rohbauleistungen müssen bis Ende Mai 2020 beauftragt werden, um Mehrkosten und Terminverzögerungen infolge einer verzögerten Vergabe zu vermeiden.

Aufgrund der neuen Gesetzeslage zum GVFG kann aus heutiger Sicht allerdings nicht sicher davon ausgegangen werden, dass bis Ende Mai 2020 bereits ein rechtskräftiger Zuwendungsbescheid auf Grundlage des fortgeschriebenen Zuwendungsantrages vorliegt.

Vor diesem Hintergrund wurde durch die Stadt in Abstimmung mit dem Zuwendungsgeber am 25.02.2020 ein weiterer Antrag auf Genehmigung eines zuwendungsunschädlichen Baubeginns nun auch für die Rohbauleistungen mit einem Kostenvolumen von rd. 126 Mio. EUR gestellt. Dieser wird im Mai 2020, vor Beauftragung des Rohbaus, erwartet.

## 7. Finanzierung / Eigenanteil

Die Mehrkosten in Höhe von rd. 21,00 Mio. EUR netto (Zuordnung des Projektes zu dem BgA Bahnanlagen) sollen im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2021ff. im Haushaltsjahr 2024 veranschlagt werden. Die für die Jahre 2021 bis 2023 bereits veranschlagten Mittel und vorhandenen Verpflichtungsermächtigungen sind ausreichend für Erteilung der Rohbau-Aufträge. Wie bereits unter Punkt 6.1 tabellarisch dargestellt, wird durch die Änderung des GVFG eine Erhöhung der Förderquoten bewirkt.

## 8. Auswirkungen auf die Gesamtbauzeit

Mit den vorbereitenden Maßnahmen konnte im September 2019 planmäßig begonnen werden. Die Arbeiten liegen derzeit im Wesentlichen im Zeitplan. Parallel dazu wurden die erweiterten Rohbauarbeiten sowie die Bauoberleitung und Bauüberwachung fristgerecht ausgeschrieben. Trotz einiger verschobener Submissionen konnte der Zeitplan für die Vergaben bisher eingehalten werden. Darüber hinaus haben alle Bieter der erweiterten Rohbauarbeiten Bauzeitverkürzungen zum Angebotsinhalt gemacht. Durch Verhandlungen mit dem Flughafen und Straßen-NRW wird derzeit eine provisorische Baustellen-Zu- und Abfahrt an der B8N gebaut. In erster Linie dient das der Entlastung des Flughafen- und Gesamtverkehrs am Nordstern. Denkbar sind jedoch auch positive Auswirkungen auf die Gesamtbauzeit. Aus derzeitiger Sicht kann also der im AuF-Beschluss vom 31.01.2019 genannte Fertigstellungstermin Mitte 2024 gehalten werden.

## 9. Öffentlichkeitsarbeit

Aufgrund der öffentlichen Betroffenheit und Wirksamkeit des Projektes wurde durch die Projektleitung im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit ein Anliegerbetreuer eingesetzt. Dieser hat nachweislich einen sehr positiven Einfluss vor Ort. Über die grundsätzliche Ablehnung der Baumaßnahme einiger Klageführender hinweg, sind die Rückmeldungen der Anlieger positiv und konstruktiv kritisch. Nach wie vor werden Arbeitsschritte kleinteilig, auch durch Handzettel, im unmittelbaren Baustellenbereich angekündigt. Die vor Ort tätigen Baufirmen sind bemüht, die Beeinträchtigung so gering wie möglich zu halten. Die im vergangenen Herbst zunächst kritisch begleiteten Rodungsarbeiten konnten so gut kommuniziert abgeschlossen werden.

Für Öffentlichkeitsarbeit und Anliegerbetreuung werden auch weiterhin alle Anstrengungen unternommen, um die Akzeptanz der Baumaßnahme in der Stadtgesellschaft weiter zu erhalten und, auszubauen sowie individuelle Probleme schnell und sicher zu lösen.