

Sachbearbeitung	KOST - Koordinierungsstelle Großprojekte		
Datum	25.02.2022		
Geschäftszeichen	KOST - Wa / GF		
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 22.03.2022	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 105/22

Betreff: Erneuerung Bauwerke B 10
- Bericht zum aktuellen Stand der Maßnahme -
- Genehmigung des Planungsverfahren -
- Genehmigung der Beauftragung des Betreuers für das Planungsverfahren -

Anlagen: **Die Anlagen werden nur in elektronischer Form bereitgestellt**
Aktueller Planungsstand der Machbarkeitsstudie Anlage 1
Stellungnahme zur vergabe- und haushaltsrechtlichen
Zulässigkeit eines Partneringverfahrens Anlage 2
Auszug aus bau intern Ausgabe 2.2021 Anlage 3

Antrag:

1. Der Bericht zum Stand der Planung wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Empfehlung der Verwaltung zur Umsetzung der Infrastrukturmaßnahme "Erneuerung B10" in Form eines Partneringverfahrens wird zugestimmt.
3. Der Vergabe der Rechtsberatungsdienstleistungen für die Umsetzung des Partneringverfahrens an das Anwaltsbüro MENOLD BEZLER aus Stuttgart, zu einem Angebotspreis von 255.000 € netto wird zugestimmt.
4. Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt über Projekt 7.54100059. Hier stehen 2022 Finanzmittel in Höhe von 5.700.000 € zur Verfügung.

Harald Walter

Zur Mitzeichnung an:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
BDI, BM 3, C 3, RPA, VGV, VGV/VI, ZSD/HF	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

Sachdarstellung:

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen:	ja
Auswirkungen auf den Stellenplan:	nein

MITTELBEDARF			
INVESTITIONEN / FINANZPLANUNG (Mehrjahresbetrachtung)		ERGEBNISHAUSHALT [einmalig / laufend]	
PRC: 5410-750 Projekt / Investitionsauftrag: 7.54100059		PRC:	
Einzahlungen*	€	Ordentliche Erträge	
		<i>davon Auflösung Sonderposten</i>	
Auszahlungen	124.300.000 €	Ordentlicher Aufwand**	
		<i>davon Abschreibungen**</i>	
		Kalkulatorische Zinsen (netto)**	
Saldo aus Investitionstätigkeit	124.300.000 €	Nettoressourcenbedarf**	
MITTELBEREITSTELLUNG			
<u>1. Finanzhaushalt 2022</u>		2022 ff.	
Auszahlungen (Bedarf):	5.700.000 €	innerhalb Fach-/Bereichsbudget bei PRC	
Verfügbar:	5.700.000 €		
Ggf. Mehrbedarf	0 €	fremdes Fach-/Bereichsbudget bei PRC	
Deckung Mehrbedarf bei PRC			
PS-Projekt 7.	€	Mittelbedarf aus Allg. Finanzmitteln	
bzw. Investitionsauftrag 7	€		
<u>2. Finanzplanung 2023 ff</u>			
Auszahlungen (Bedarf):	118.600.000 €		
i.R. Finanzplanung veranschlagte Auszahlungen	72.920.000 €		
Mehrbedarf Auszahlungen über Finanzplanung hinaus	45.680.000 €		
Deckung erfolgt i.R. Fortschreibung Finanzplanung			

* Höhe der Förderung ist derzeit noch nicht bekannt.

** Da sich die Maßnahme über einen Zeitraum von ca. 10 Jahren erstreckt, können die daraus im Ergebnishaushalt resultierenden Folgekosten nicht präzise prognostiziert werden.

Die Aktivierten Eigenleistungen können derzeit noch nicht präzise prognostiziert werden.

1. Beschlüsse, Berichte und Anträge aus dem Gemeinderat

1.1. Beschlüsse und Berichte

- Am 12.07.2011 wurde vom Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt mit GD 258/11 der Projektplan B 10 zur Kenntnis genommen. In diesem wurde die weitere Vorgehensweise für die anstehenden Sanierungsschritte der B10 aufgezeigt.
- Am 16.03.2015 wurde vom Gemeinderat (GD 148/15) der Brückenzustandsbericht 2015 zur Kenntnis genommen. Im Rahmen des Berichts wurde der Zustand der verschiedenen Brückenbauwerke im Stadtgebiet dargestellt. Im Mittelpunkt stand dabei die Darlegung von Maßnahmen zur Verbesserung des Gesamtzustandes und zur Verlängerung der Lebensdauer der Brückenbauwerke bzw. der Wirtschaftlichkeit eines Ersatzneubaus.
- Am 01.10.2019 wurde vom Gemeinderat (GD 224/19) der Brückenzustandsbericht 2019 zur Kenntnis genommen. Im Rahmen des Berichts wurde auf Bauwerke mit erhöhtem und dringendem Handlungsbedarf eingegangen.
- Am 10.12.2019 wurde vom Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt mit GD 466/19 Landesgartenschau 2030, der Grundsatzbeschluss für den Glacissteg gefasst.
- Am 04.05.2021 wurde vom Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt mit GD 117/21 Sanierung Bauwerke B10, der Sachstandsbericht zur Wallstraßenbrücke und Brücke über das Blaubeurer-Tor zur Kenntnis genommen.
- Am 07.07.2021 wurde vom Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt mit GD 183/21 Landesgartenschau 2030, der Beschluss zum Rahmenplanentwurf als Grundlage der Öffentlichkeitsbeteiligung gefasst.
- Am 13.10.2021 wurde Gemeinderat mit GD 291/21 Erneuerung Bauwerke B10, der Grundsatzbeschluss für den Neubau der Wallstraßenbrücke und Brücke über Blaubeurer Tor gefasst.

1.2. Anträge

Unerledigte Anträge aus dem Gemeinderat liegen nicht vor.

2. Sachdarstellung

2.1. Ausgangslage

Die Restnutzungsdauer der Brückenbauwerke Wallstraßenbrücke bzw. Brücke über Blaubeurer-Tor beträgt max.15 bzw. 20 Jahre. Vor allem bei dem Brückenbauwerk Wallstraßenbrücke West wurden statische und bauliche Defizite ermittelt. Zur Konservierung des Istzustandes sowie zur Absicherung der bisherigen Untersuchungsergebnisse sind 2022 externe Verstärkungen, die Erneuerung der Abdichtung und weitere Bauwerksuntersuchungen vorgesehen.

In einer ersten Machbarkeitsstudie "Blaubeurer-Tor" wurden verschiedene Varianten für den Ersatz der Brücke über das Blaubeurer Tor untersucht. Im Rahmen dieser Untersuchungen hat es sich gezeigt, dass die Variante "lokale Ostverschwenkung in Tieflage" als Vorzugsvariante bewertet werden kann. Die Untersuchungen haben auch gezeigt, dass die Tunnelvariante nur in Verbindung mit der Umgestaltung des Blaubeurer-Tor Rings und dem verkürzten Ersatzneubau der Wallstraßenbrücke umsetzbar ist.

Am 13.10.2021 wurde vom Gemeinderat der Grundsatzbeschluss zur Umsetzung der Tunnelvariante

vorhandenen Infrastruktur erforderlich.

a. Bauabschnitt Blaubeurer- Tor

- Anpassung der Ver- und Entsorgungsleitungen



Abb. Vorhandene Leitungen im Bauabschnitt Blaubeurer Tor

- **Rückbau**

- Brücke über das Blaubeurer Tor
- Unterführung Süd-Ost
- Unterführung Nord-Ost
- Rampe Schillerstraße

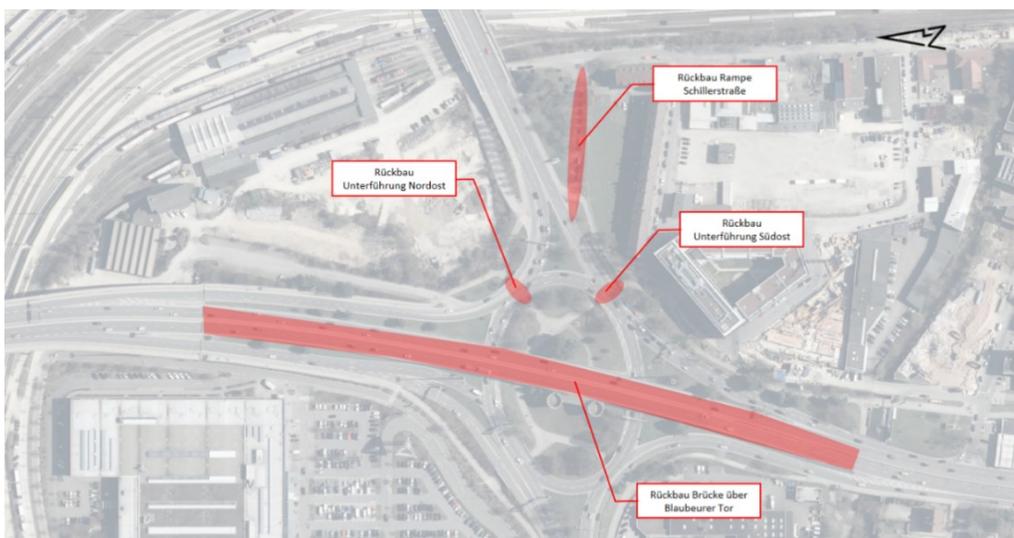


Abb. Erforderliche Rückbaumaßnahmen Bauabschnitt Blaubeurer Tor

- Umbau / Neubau

- Blaubeurer Tor Kreisel in zwei signalisierte Kreuzungsbauwerke
- Verbreiterung Unterführung Süd-West zu Aufnahme einer weiteren Fahrspur (Analog einer früheren Verbreiterung der Unterführung Nord-West)
- Anpassung der Rampe Ludwig-Erhard-Brücke
- Unterführung Nord-Ost
- Tunnel Blaubeurer Tor inkl. Zu bzw. Ausfahrtstrog
- Stützwände

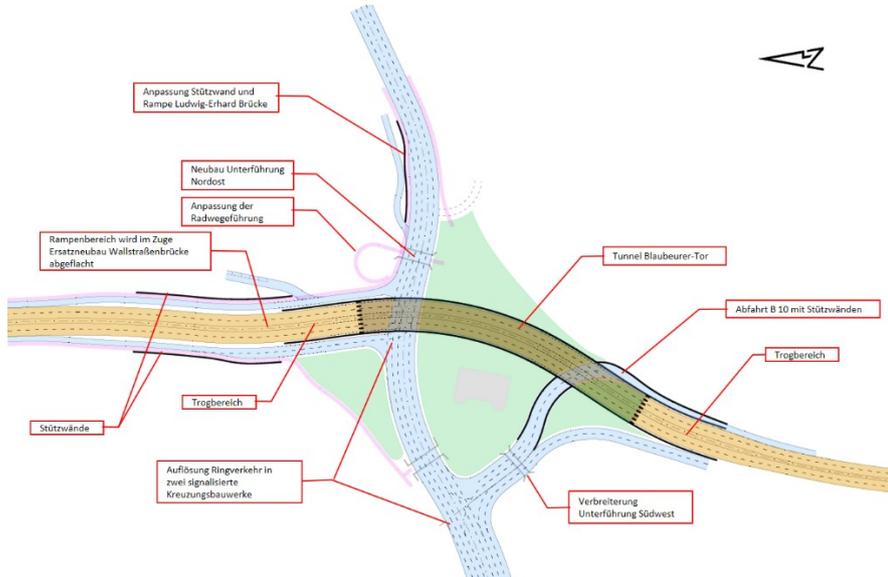


Abb. Erforderliche Umbau- / Neubaumaßnahmen im Bauabschnitt Blaubeurer Tor

b. Bauabschnitt Wallstraßenbrücke

- **Rückbau**
 - Wallstraßenbrücke
- **Neubau**
 - Verkürzter Ersatzneubau
 - Rampenanlage Wallstraßenbrücke

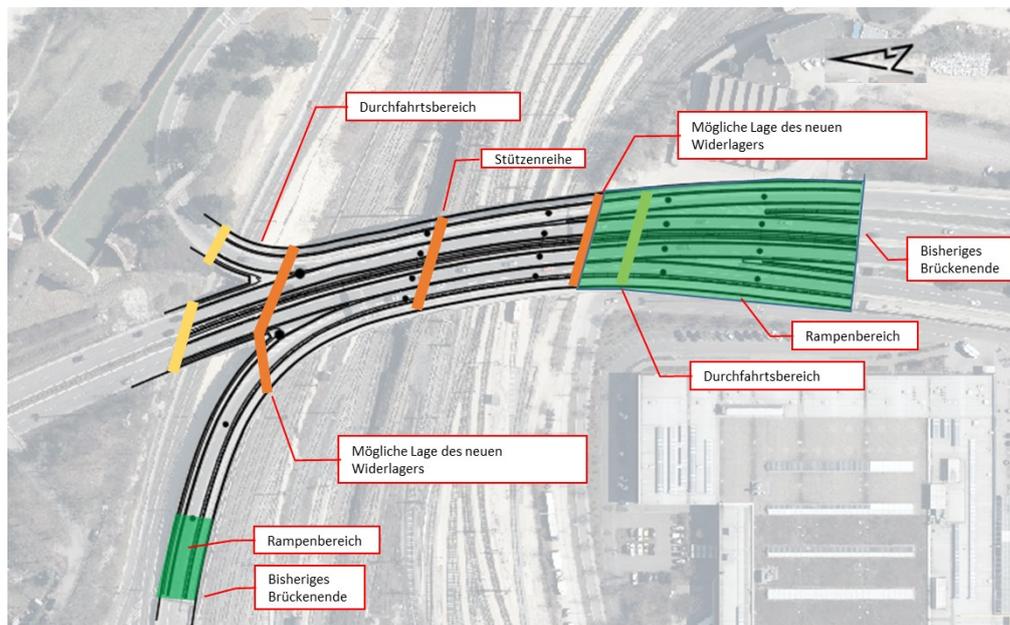


Abb. Maßnahmen im Bauabschnitt Wallstraßenbrücke

3. Stand Förderantrag

Der Antrag zur Aufnahme der Maßnahme in das LGVFG Förderprogramm erfolgte im August 2021. Die Rückmeldung der Aufnahme in das Programm ist noch ausstehend. Im Rahmen von bilateralen Gesprächen mit dem Fördergeber wurde vereinbart, das noch 2022 ein Förderantrag für die Umsetzung der geplanten Abschnitte Tunnel Blaubeurer-Tor, Umbau Blaubeurer-Tor eingereicht wird. Es wurde auch vereinbart, dass bereits 2023 mit der Umsetzung von Maßnahmen begonnen wird. Diese Maßnahmen sind unter anderem der Bau der Entwässerungs- und Abwasseraufbereitungsanlagen für die neue Verkehrsanlage. Voraussetzung für das Einreichen eines Förderantrages ist das entsprechende Baurecht.

Derzeit wird von Seiten der Abteilung Koordinierungsstelle für Großprojekte (KOST) ein Planungsbüro gesucht, welches den Stand der Machbarkeitsstudie überarbeitet und die Pläne für den LGVFG-Antrag entsprechend den Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau (RE 2012) erstellt. Die Unterlagen entsprechen dann der Planungsstufe Vorentwurf. Zusätzlich erfolgt eine Kostenermittlung nach AKVS (Anweisung zur Kostenermittlung und zur Veranschlagung von Straßenbaumaßnahmen). Bei diesen Leistungen handelt es sich nicht um die eigentliche Planungsleistung für das Projekt, sondern um eine weitere vertiefende Machbarkeitsstudie.

Durch das Einreichen des Förderantrages in 2022 werden die Planungskosten mit 15% anstatt mit den üblichen 10% gefördert.

4. Baurecht

Für den Abschnitt Tunnel Blaubeurer-Tor, Umbau Blaubeurer-Tor wird derzeit in Zusammenarbeit mit der Abteilung Stadtplanung, Umwelt, Baurecht (SUB) ein Bebauungsplanverfahren vorbereitet. Federführend ist die Abteilung SUB.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurden die nachfolgenden Untersuchungen eingeleitet:

- Artenschutzrechtliche Untersuchungen in Abstimmung mit der Abteilung SUB IV
- Baumgutachten für von der Maßnahme betroffene Bäume
- Schalltechnische Untersuchungen
- Sicherheitsaudit für Verkehrsanlagen
- Risikobewertung Tunnel
- Baugrundgutachten
- Machbarkeitsstudie Entwässerung

Die formelle Einleitung des Bebauungsplanverfahrens wird in einem der nächsten Ausschüsse vorgenommen.

Für den Abschnitt Wallstraßenbrücke ist infolge der Beteiligung der Bahn ein Planfeststellungsverfahren erforderlich, welches zeitnah nach Vorliegen entsprechender Planungsgrundlagen eingeleitet wird.

5. Stand der Entwurfs- und Genehmigungsplanungen

Wie in der GD 291/21 beschrieben, wurde Ende 2021 von der Abteilung KOST das erforderliche VGV-Verfahren für die Findung eines Planungsbüros mit Generalplanungsleistung für die Gesamtmaßnahme eingeleitet. In einem ersten Schritt wurde nach einem Betreuer sowie einer rechtlichen Betreuung für das VGV Verfahren gesucht.

Vor dem Hintergrund des kritischen Zustandes der Wallstraßenbrücke der verkehrlichen Situation an den Knotenpunkten, der Rahmenbedingung Bahn, der geplanten Landesgartenschau und den damit verbundenen zeitlichen Aspekten bei der Umsetzung wurden im Rahmen von internen und externen Abstimmungsgesprächen die geplanten Vorgehensweisen untersucht und bewertet. Dabei hat sich gezeigt, dass eine planerische Trennung der beiden Abschnitte Tunnel Blaubeurer-Tor mit Umbau Blaubeurer-Tor-Kreisel und Ersatzneubau Wallstraßenbrücke durch die gegenseitigen Abhängigkeiten und wegen des Zustandes der Wallstraßenbrücke nicht zielführend ist. Eine einheitliche Gesamtlösung sollte daher bevorzugt werden. Des Weiteren wurden die logistischen Aspekte infolge der Aufrechterhaltung des Verkehrs und der Andienung der Baufelder in die Überlegungen einbezogen. Als wesentliche Ziele für die Umsetzung der Planungsaufgabe wurden die nachfolgenden Punkte definiert:

- Die Einhaltung des Zeit- und Kostenrahmens
- Die Optimierung der personellen und finanziellen Ressourcen
- Möglichst konfliktarme Projektabwicklung
- Einbindung von Fachwissen der Bauindustrie zu einem frühen Zeitpunkt

Es hatte sich gezeigt, dass grundsätzlich zwei Umsetzungsvarianten für die Gesamtmaßnahme anwendbar sind.

Klassische Vorgehensweise.

Die Stadt Ulm sucht im Rahmen eines europaweiten VGV-Verfahrens ein Planungsbüro für Generalplanungsleistung (Objektplanung Verkehrsanlagen, Objektplanung Ingenieurbau, Tragwerksplanung und Fachplanung technische Ausrüstung für Tunnel). Das Planungsbüro plant die Leistungsphasen 1-6 (Grundlagenermittlung, Vorplanung, Entwurfsplanung Genehmigungsplanung und Ausführungsplanung und Vorbereitung der Vergabe) und erstellt ein Leistungsverzeichnis. Dieses Leistungsverzeichnis wird europaweit ausgeschrieben und der wirtschaftlichste Bieter erhält den Zuschlag für die Umsetzung der Bauleistung.

Die Risiken bei dieser Vorgehensweise liegen darin, dass der Planende die komplette Maßnahme mit seinem Fachwissen plant und diese Leistungen genau beschrieben, in einer Ausschreibung darstellen muss. Hier bestehen die Risiken, dass wirtschaftlichere Bautechniken und Bauabläufe nicht umgesetzt werden können, die Umsetzbarkeit und logistische Probleme unzureichend beachtet werden. Dadurch kann es zu Problemen bei der Einhaltung des Kosten- und Zeitrahmens sowie zu Konflikten bei der Bauabwicklung kommen.

Als Beispiel kann hier der Neubau des Parkhauses am Bahnhof genannt werden, das als Projekt vom Generalplaner sehr gut geplant war, jedoch wegen der komplexen Gemengelage mit unterschiedlichen Vorhabenträgern und Projekten auf engstem Raum die Bauabläufe und die Baulogistik nicht hinreichend beschreiben konnte. In der Folge führte dies zu erheblichen Verzögerungen und Mehrkosten.

Ein weiteres Beispiel wäre der Rückbau der Beringerbrücke, die Planung erfolgte unter Beachtung der Rahmenbedingungen und den Zeitvorgaben der Bahn. Der ausführende Unternehmer konnte durch den Einsatz innovativer Techniken und einem angepassten Ablauf den Rückbau, unter Einhaltung der Forderungen der Bahn, beschleunigen und somit die Kosten reduzieren.

Partneringverfahren (Partnerschaftliches Verfahren)

Alternativ zum klassischen Verfahren sucht die Stadt Ulm im Rahmen eines europaweiten VGV-Verfahrens ein Planungsbüro für Generalplanungsleistung. Das Planungsbüro plant bis zur Leistungsphase 2 (Vorentwurf). Im Rahmen eines weiteren europaweiten Verfahrens auf Basis der Vorentwurfsplanung („Erste Entwurfsplanung“ Stand LPH 2+ HOAI und FLB (Funktionale Leistungsbeschreibung)) wird dann ein zuverlässiges, fachlich geeignetes und wirtschaftlich leistungsfähiges Bauunternehmen für die Umsetzung der Maßnahme ermittelt.

Das Unternehmen muss bereits bei dieser frühen Vergabe entsprechende Vergütungsregelungen z.B. einen garantierten Maximalpreis und eine Pauschale für die weitere partnerschaftliche Planung abgeben. Gemeinsam mit dem Generalplaner plant und optimiert das Unternehmen das Projekt bis zur Leistungsphase 6 (Vorbereitung der Vergabe). Der Unternehmer muss dann im nächsten Schritt sein Angebot bestätigen und wird dann - wenn sich während der Planungsphase keine grundsätzlichen Vorbehalte ergeben haben - mit der Umsetzung der Bauleistung beauftragt.

Kann das Unternehmen sein Angebot nicht bestätigen, so verfügt die Stadt Ulm unabhängig von der weiteren Beauftragung über eine technisch optimierte und umsetzbare Leistungsbeschreibung die entsprechend ausgeschrieben werden könnte.

Die nachfolgende Grafik stellt das Verfahren in graphischer Form dar.

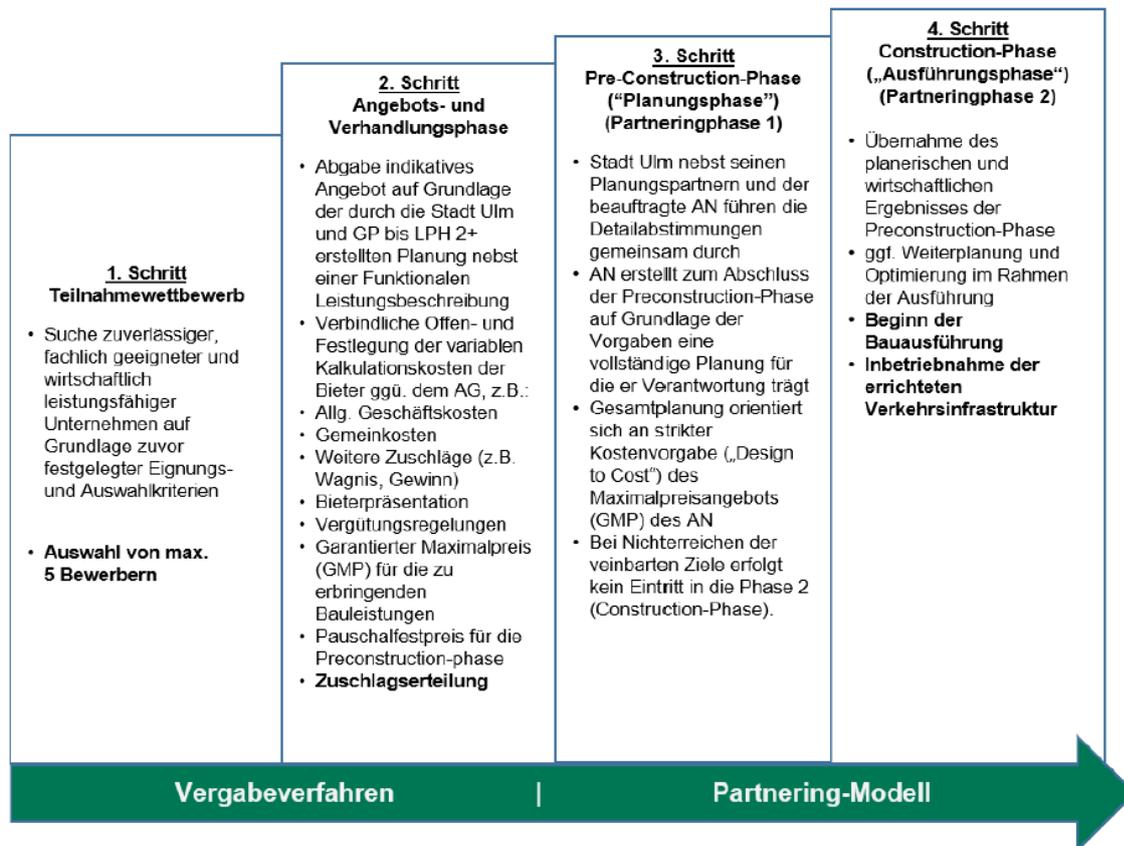


Abb. Graphische Darstellung der Partneringverfahrens (Quelle MENOLD BEZLER)

Der Vorteil für die Stadt Ulm liegt in einem deutlich geringeren Risiko von Zeit und Kostenabweichungen sowie in einer konfliktärmeren Projektabwicklung. Das Unternehmen kann sich mit seiner Fachkompetenz frühzeitig in die Planung einbringen und so Kosten und Ressourcen für die spätere Umsetzung optimieren. Des Weiteren können u. U. wirtschaftlichere Bauverfahren und Bauabläufe zur Umsetzung kommen.

5.1. Umsetzung des Partneringverfahren (Partnerschaftlichen Verfahrens)

Die Verwaltung schlägt das Partneringverfahren für die Umsetzung der Erneuerung der B10 Bauwerke vor.

Die Empfehlung der Vorgehensweise wird wie folgt begründet.

Eine partnerschaftliche Zusammenarbeit in Form des von der Verwaltung angedachten Modells, bei dem eine frühzeitige Einbindung des baufachlichen Know-how's im Rahmen der Planungsphasen ermöglicht

wird, wird von mehreren Stellen empfohlen. Diese sind unter anderem:

- Bundesverkehrsministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur der Bundesregierung Endbericht der Reformkommission "Bau von Großprojekten" Juni 2015
- Verein Deutscher Ingenieure e.V. (Partnerschaft am Bau 2020)
- Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Verkehr und Bau (Bau intern 2.2021)

Das seitens der Verwaltung beabsichtigte partnerschaftliche Vergabemodell ist mit dem Haushaltsrecht und dem Vergaberecht vereinbar. Dies wurde in mehreren Berichten, die von Bundesbehörden bzw. dem Hauptverband der deutschen Bauindustrie in Auftrag gegeben wurden, festgestellt. Unter anderem sind dies:

- Endbericht „Alternative Vertragsmodelle zum Einheitspreisvertrag für die Vergabe von Bauleistungen durch die öffentliche Hand“, für das Bundesinstitut für Bau, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR); 2015
- „Einbindung des Baus in die Planung“, Gutachten zur Vereinbarkeit mit Haushalts- und Vergaberecht für den Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V., 2018.

5.2. Geplantes Partneringverfahren im Detail

Das seitens der Verwaltung beabsichtigte Partnering-Ausschreibungsverfahren hat den Abschluss eines Bauvertrags zu einem Pauschalpreis zum Ziel, auch wenn der ausgewählte Bieter zunächst im Rahmen der sog. Preconstruction-Phase „planerische“ Leistungen zu erbringen hat, die er unabhängig vom späteren Bauauftrag gesondert vergütet bekommt.

Vor dem Hintergrund der Komplexität der im Rahmen dieses Infrastrukturprojekts zu erbringenden Leistungen, kann das Partnering-Ausschreibungsverfahren nach § 3 EU Nr. 3 VOB/A im Wege eines Verhandlungsverfahrens mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb durchgeführt werden.

Das beabsichtigte Partnering-Verfahren weist für die Beauftragung des Bauunternehmens die nachfolgenden vier Schritte auf:

Schritt 1: Europaweiter Teilnahmewettbewerb

- Europaweiter Teilnahmewettbewerb mit Vorgaben zu den Qualifikationskriterien sowie der Darstellung der Auswahlmechanismen.

Schritt 2: Angebots- und Verhandlungsphase:

- Ziel der Angebots- und Verhandlungsphase ist es, auf der Grundlage bekannt gegebener Kriterien den „Bestbieter“ auszuwählen, mit dem nach Durchführung einer erfolgreichen Preconstruction-Phase (Schritt 3) auf der Grundlage des verhandelten Preconstruction-Vertrags, dem ebenfalls endverhandelte Bauvertrag einschließlich eines garantierten Maximalpreises ein Bauumsetzungsvertrag abgeschlossen wird. Neben wirtschaftlichen Kriterien werden auch Konzepte, wie z.B. das jeweilige Baulogistikkonzept bewertet.

Vergaberechtlich geboten ist die Verhandlung des Preconstruction-Vertrags sowie des Bauvertrags mit allen in Schritt 1 (Teilnahmewettbewerb) ausgewählten Bietern.

Schritt 3: Preconstruction-Prozess (sog. Phase 1)

- Im Rahmen der 3. Stufe erfolgt der Preconstruction-Prozess. Partnerschaftlich sollen der ausgewählte (Bau-)Partner, der Generalplaner und der Auftraggeber das Projekt gemeinsam unter Berücksichtigung der verbindlichen wirtschaftlichen Parameter aus dem Schritt 2 planerisch konkretisieren („Design to cost“). Der Preconstruction-Vertrag („Planungsvertrag“) sieht daher vor,

dass der ausgewählte Bieter - auf der Grundlage der bereits durch die Stadt Ulm und ihrem Planungsteam erarbeiteten ersten Entwurfsplanung - in den weiteren Planungsprozess einbezogen wird und die weiteren Planungen fortentwickelt sowie optimiert werden.

- Werden in der Preconstruction-Phase die vereinbarten Ziele nicht erfüllt, erfolgt kein Abruf der baulichen Realisierung, d.h. die Constructionphase (Phase 2) wird nicht ausgeführt. Der bisherige Partner erhält die für seine Leistungen in der Preconstruction-Phase vereinbarte Vergütung und die Stadt Ulm erhält die fortentwickelte und optimierte Planung.

Schritt 4: Construction-Phase (sog. Phase 2)

- In der sich an die Preconstruction-Phase anschließenden Construction-Phase (Ausführungsphase) erfolgt die Realisierung des Infrastrukturprojekts durch den Auftragnehmer.
- Grundlage der baulichen Ausführung stellen die vom Partner optimierten und validierten Planungen dar. Seine Leistungen hat er („schlüsselfertig“) zu dem vertraglich fixierten Gesamtpreis zu erbringen.

5.3. Betreuung Partneringverfahren

Das von der Verwaltung vorgeschlagene Partnering-Ausschreibungsverfahren muss infolge der Komplexität und der damit verbundenen Verfahrensrisiken von einem erfahrenen Anwaltsbüro in allen Phasen betreut werden. Infolge der zu erwartenden Risikominimierung im Bezug auf Kosten und Zeit rechtfertigen die Mehraufwendungen für diese Betreuung des Verfahrens. Eine anwaltliche Betreuung wäre bei dieser Größenordnung auch bei einem klassischen Verfahren in einem gewissen Rahmen erforderlich.

Von Seiten der Verwaltung wurde das Anwaltsbüro MENOLD BEZLER, 70191 Stuttgart, zur Abgabe eines Angebotes für die Betreuung des Verfahrens aufgefordert. Das Anwaltsbüro hat bereits mehrere Partnerschaftliche Verfahren im Bereich Krankenhausbau und Schleußenbau erfolgreich durchgeführt und verfügt über entsprechende Referenzen. Des Weiteren war das Büro mehrfach für die Stadt Ulm tätig und es besteht ein besonderes Vertrauensverhältnis, insbesondere zu dem Projektbearbeiter Herrn Rechtsanwalt Dr. Meininger.

Infolge der erforderlichen Leistungen, des Umfangs und der Dauer dieses Verfahrens ist das Angebot, auch im Vergleich mit anderen Maßnahmen, als angemessen und wirtschaftlich zu sehen. Da bei Beauftragung von Anwaltsdienstleistungen ein "besonderes Vertrauensverhältnis" von zentraler Bedeutung ist und das Angebot sich für diese spezifische Leistung im Unterschwellenbereich befindet, ist die direkte Vergabe von Rechtsberatungsdienstleistungen an MENOLD BEZLER zulässig.

5.4. Angebot Betreuung Partneringverfahren

Das Angebot von MENOLD BEZLER in Höhe von 255.500 € netto umfasst die Beratungsleistungen für die Generalplanerausschreibung und das Partneringverfahren.

Das Angebot umfasst drei Bausteine

Baustein 1: Vorbereitung des Partnering-Vergabeverfahrens und Vorbereitung des Teilnahmewettbewerbs

Der Schwerpunkt dieser Phase liegt auf der rechtlichen Vorbereitung des Vergabeverfahrens „Partnering“ sowie im Anschluss daran an der rechtlichen Konzeption und Durchführung des dem Verhandlungsverfahren vorgeschalteten europaweiten Teilnahmewettbewerbs.

Baustein 2: Durchführung des Teilnahmewettbewerbs einschließlich

„Vergabemanagement“

In dieser Phase liegt der Schwerpunkt auf der rechtssicheren Durchführung des Verfahrens unter Einhaltung aller erforderlichen Fristen und den rechtlichen Prüfungen der eingereichten Unterlagen. Abschließend werden dem Auftraggeber ca. fünf Teilnehmer zur weiteren Auswahl vorgeschlagen.

Baustein 3: Erstellung der Ausschreibungsunterlagen

Das Hauptziel dieser Phase ist gemeinsam mit dem Generalplaner und der Stadt die Erarbeitung vollständiger Ausschreibungsunterlagen als optimale Grundlagen für das Verhandlungsverfahren, die rechtliche Durchsicht der Leistungsbeschreibungen, das Erstellen der Verdingungsunterlagen, der Angebotsblätter und sämtlicher Vertragsentwürfe für das Partneringvertrag (Pre-Construction- und Constructionphase) sowie die Regelungen zur Vertragserfüllung und Gewährleistung.

5.5. Weitere, nicht im Angebot enthaltene Bausteine

Baustein 4: Durchführung des Verhandlungsverfahrens einschließlich Vergabemanagement

Dieser Baustein beinhaltet die Punkte

- Angebotsaufforderung und -auswertung
- Verhandlungsverfahren inklusive Endverhandlung

Die Leistungen werden auf Nachweis abgerechnet.

6. Zeitliche Umsetzung der Maßnahmen.

Die nachfolgende aktualisierte Grobterminplanung zeigt die möglichen Umsetzungszeiträume für Maßnahmen. Des Weiteren sind die erforderlichen Genehmigungsverfahren und deren zeitliche Auswirkungen auf die Umsetzung dargestellt. Grundlage für diesen Plan sind die nachfolgenden Rahmenbedingungen:

- Wallstraßenbrücke wird bis 2031 nicht eingeschränkt bzw. gesperrt.
- Grunderwerb für die erforderlichen Bahngrundstücke.
- Es gibt kein Veränderungsverlangen von Seiten der Bahn für die Wallstraßenbrücke.
- Die Wallstraßenbrücke wird wie zuvor beschriebenen verkürzt und mit veränderter Längsneigung umgesetzt.
- Die Maßnahmen werden in das LGVFG Förderprogramm aufgenommen.

Neubau WSB und Unterführung BBT + Umbau BTK

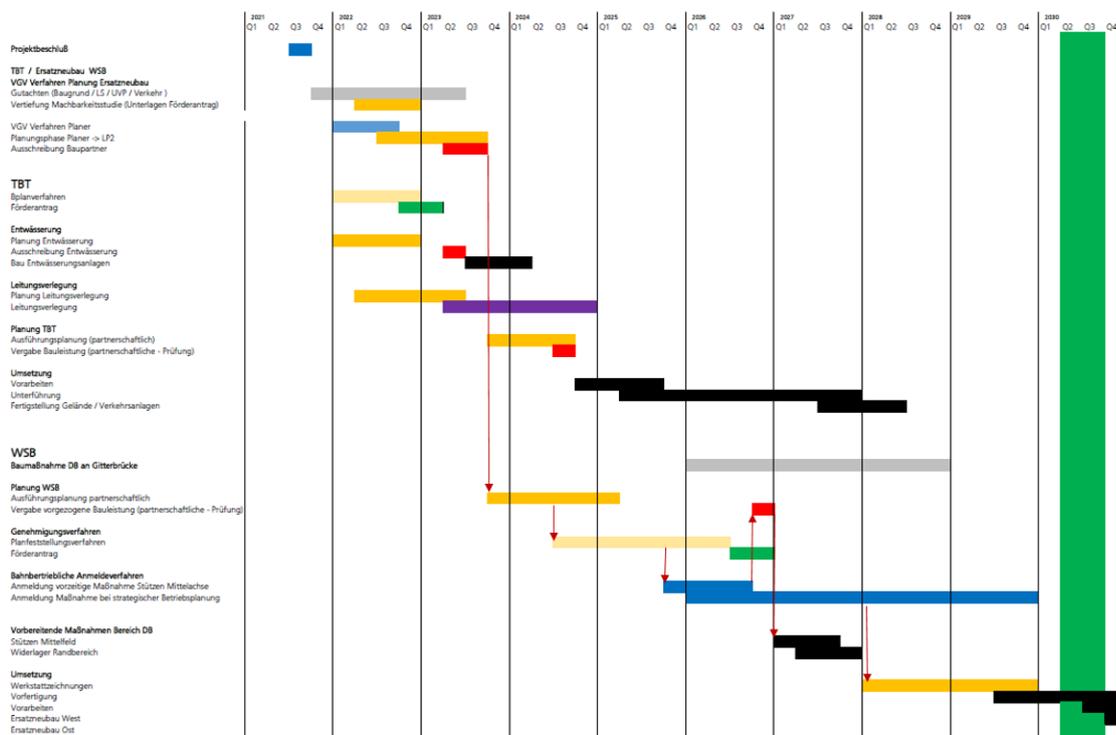


Abb. Grobentwurf Terminplan bis 2030

Aus dem Terminplan wird ersichtlich, dass sich für die Maßnahme an der Wallstraßenbrücke eine kritische Zeitschiene ergibt. Diese ist unter anderem dem Baurechtsverfahren sowie den erforderlichen Anmelde- und Genehmigungsverfahren für das Bauen im Bahnbereich geschuldet. Um die Synergieeffekte für vorgezogene Arbeiten im Zusammenhang mit einer geplanten Baumaßnahme der Bahn nutzen zu können, müssen einige Verfahren verkürzt bzw. mit Teilgenehmigungen umgesetzt werden. Bei einer Umsetzung der Maßnahme wie in dem Terminplan dargestellt müsste spätestens im zweiten Quartal 2026 der Förderantrag für den Ersatzneubau des Abschnittes Wallstraßenbrücke gestellt werden.

6.1. Geplante Meilensteine bei der Umsetzung

Derzeit werden von Seiten der Stadt Ulm, vorbehaltlich der Restnutzungsdauer der Wallstraßenbrücke, die nachfolgenden Meilensteine angestrebt.

6.1.1. Maßnahme Umbau Blaubeurer Tor und Tunnel Blaubeurer Tor

- Baurecht (Bebauungsplanverfahren) Q4 2022
- Förderantrag für Umbau Blaubeurer Tor und Tunnel Blaubeurer Tor Q4 2022
- Baubeginn Entwässerungsanlagen Tunnel + Leitungsverlegung Q3 2023
- Baubeginn Hauptmaßnahme Umbau / Tunnel Q3 2024
- Fertigstellung Umbau / Tunnel Q2 2028

6.1.2. Maßnahme Ersatzneubau Wallstraßenbrücke

- Baurecht (Planfeststellung) Q2 2026
- Förderantrag für Ersatzneubau Wallstraßenbrücke Q3 2026
- Baubeginn vorgezogene Maßnahmen im Gleisbereich Q1 2027
- Baubeginn Hauptmaßnahme Q2 2029
- Rückbau Wallstraßenbrücke West Q1 2031
- Fertigstellung Wallstraßenbrücke Q4 2034

7. Kosten

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden für die Erneuerung der B10 bestehend aus den Bausteinen (s. GD 291/21)

- Umbau der Kreisstraße am Blaubeurer-Tor
- Neubau eines Tunnels (Variante 3a) als Ersatz für die Brücke über das Blaubeurer-Tor
- Rückbau der Brücke über das Blaubeurer Tor
- Erneuerung der Abdichtung der Wallstraßenbrücke (2022)
- Ersatzneubau der Wallstraßenbrücke

vorläufige Herstellungskosten in Höhe von insgesamt 124,3 Mio. € ermittelt. Diesen Kosten liegt eine Restnutzungsdauer der Wallstraßenbrücke bis zum geplanten Ersatzneubau zugrunde.

Die Bruttokosten der gesamten Betreuung des zweistufigen Partneringverfahren belaufen sich gem. des Angebotes auf rd. 305.000 € und decken den Zeitraum von 2022 - 2026 ab.

Diese Summe beinhaltet die Planungsabschnitte Tunnel-Blaubeurer-Tor, Umgestaltung Blaubeurer-Tor Ring und Ersatzneubau Wallstraßenbrücke.

8. Finanzielle Auswirkungen

8.1. Finanzierung

Die Finanzierung der verschiedenen Bausteine zur Umsetzung des Gesamtkonzepts erfolgt über Projekt 7.54100059. Die zur Umsetzung der Bauabschnitte erforderlichen Finanzmittel in Höhe von 124,3 Mio. € wurden vorbehaltlich der Finanzierbarkeit aller zu erfüllenden städtischen Aufgaben sowie der Beschlussfassung der Haushaltspläne durch den Gemeinderat genehmigt (s. GD 291/21).

Die Finanzierung der Betreuung des Planungsverfahren ist in den veranschlagten Mitteln enthalten und erfolgt über das Projekt 7.54100059. Hier stehen in 2022 derzeit 5,7 Mio. € zur Verfügung.

Aufgrund der aktuellen Baupreissteigerungen werden die prognostizierten 124,3 Mio. € voraussichtlich nicht ausreichen. Die aktuellen Grobkostenannahmen prognostizieren bei einem durchschnittlichen Baupreisindex von 5% p. a. eine Größenordnung von rd 181 Mio. €. Im Zuge der Investitionsstrategie (IVS)

2031 wird dies weiter erarbeitet und vorgestellt.

.