



Sachbearbeitung	KOST - Koordinierungsstelle Großprojekte		
Datum	23.08.2023		
Geschäftszeichen	KOST		
Vorberatung	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 26.09.2023	TOP
Beschlussorgan	Gemeinderat	Sitzung am 11.10.2023	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 313/23

**Betreff:** Erneuerung B10  
- Beschluss Rückbau Wallstraßenbrücke -  
(Bekanntgabe einer Eilentscheidung des Oberbürgermeisters vom 24.08.2023)

**Anlagen:** Kostenberechnung Anlage 1  
Eilentscheidung vom 24.08.2023 Anlage 2

## Antrag:

1. Der vorgezogenen Ausschreibung der Teilleistung Rückbau Wallstraßenbrücke aus dem Gesamtprojekt Erneuerung B10 wird zugestimmt.
2. Der Planung und dem Teilabriss der Pfeiler und Stützen der Wallstraßenbrücke mit geschätzten Gesamtkosten in Höhe von 20.000.000 € (ohne aktivierte Eigenleistungen in Höhe von 1.320.000 €) wird zugestimmt. Die Ausführung der Rückbaumaßnahme erfolgt in den Jahren 2026-2028.
3. Die Finanzierung des Rückbaus der Wallstraßenbrücke erfolgt über Projekt 7.54100059 "Wallstraßenbrücke - Blaubeurer-Tor-Brücke". Die Investitionsstrategie im Haushaltsplan 2023 sieht bei dem Projekt für die Jahre 2026-2028 insgesamt Finanzmittel in Höhe von 77.000.000 € (ohne aktivierte Eigenleistungen) vor. Die Finanzierung des Rückbaus erfolgt im Rahmen der bereits in der Investitionsstrategie berücksichtigten Mittel. Zum Haushalt 2024 und der mittelfristigen Finanzplanung bis 2028 ff. wurden - vorbehaltlich der Genehmigung des Haushalts 2024 durch den Gemeinderat - ausreichend Mittel zur Finanzierung der Maßnahme angemeldet.

Im Rahmen der noch einzuholenden Beschlüsse werden die Folgekosten des Neubaus inkl. des Rückbaus bekannt gegeben.

Zur Mitzeichnung an:

BM 1, BM 3, C 3, OB, RPA, VGV, ZSD/HF

Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des  
Gemeinderats:

Eingang OB/G \_\_\_\_\_

Versand an GR \_\_\_\_\_

Niederschrift § \_\_\_\_\_

Anlage Nr. \_\_\_\_\_

4. Für die Ausschreibung und Vergabe der Maßnahme noch in 2023 wird eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 20.000.000 € für 2026ff benötigt. Im Haushaltsplan 2023 stehen bei der Maßnahme insgesamt 16.800.000 € als Verpflichtungsermächtigung zur Verfügung. Die Deckung des überplanmäßigen Bedarfs in Höhe von 3.200.000 € für 2026ff durch nachfolgende Projekt wird genehmigt.

7.54100093	Neugestaltung Keplerstraße	500.000 €
7.54100117	Verkehrsrechner	1.800.000 €
7.541085XX	Erschließung Straßenbau	700.000 €
7.54600006	Parkdeck Eberhardtstraße	200.000 €
Gesamt		3.200.000 €

Walter, Harald

**Sachdarstellung:**

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen:	<b>ja</b>
Auswirkungen auf den Stellenplan:	<b>nein</b>

<b>MITTELBEDARF</b>			
Wallstraßenbrücke - Abdichtung und Verstärkung			
INVESTITIONEN / FINANZPLANUNG (Mehrjahresbetrachtung)		ERGEBNISHAUSHALT laufend	
<b>PRC: 5410-750</b>			
<b>Projekt / Investitionsauftrag: 7.54100059.03</b>			
Einzahlungen	0 €	Ordentliche Erträge	0 €
Auszahlungen	20.000.000 €	Ordentlicher Aufwand	0 €
Aktivierte Eigenleistungen (AEL)	1.320.000 €	<i>davon Abschreibungen</i>	0 €
		Kalkulatorische Zinsen (netto)	0 €
Saldo aus Investitionstätigkeit	21.320.000 €	Nettoressourcenbedarf	0 €
<b>MITTELBEREITSTELLUNG</b>			
<b>1. Finanzhaushalt 2023</b>		<b>2022</b>	
Auszahlungen (Bedarf) ohne AEL:	0,00 €	innerhalb Fach-/Bereichsbudget bei PRC 5410-750	0 €
Verfügbar:	5.700.000 €		
<b>Ggf. Mehrbedarf *</b>	<b>0,00 €</b>	fremdes Fach-/Bereichsbudget bei PRC	<b>0 €</b>
Deckung Mehrbedarf bei PRC			
PS-Projekt 7	€	Mittelbedarf aus Allg. Finanzmitteln	0 €
bzw. Investitionsauftrag 7	€		
		<b>ERGEBNISHAUSHALT einmalig</b>	
<b>2. Finanzplanung 2024 ff</b>		<b>Kostenstelle 750611</b>	
		Ordentliche Erträge	0 €
Auszahlungen (Bedarf):	20.000.000€	Ordentlicher Aufwand	0 €
i.R. Finanzplanung veranschlagte Auszahlungen	77.000.000 €	<i>davon Abschreibungen</i>	0 €
Mehrbedarf Auszahlungen über Finanzplanung hinaus	0 €	Kalkulatorische Zinsen (netto)	0 €
Deckung erfolgt i.R. Fortschreibung Finanzplanung		Nettoressourcenbedarf	0 €

## **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 Glacisweg gefasst.
- Am 04.05.2021 wurde vom Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt mit GD 117/21 Sanierung Bauwerke B10, der Sachstandsbericht zur Wallstraßenbrücke und zur 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 vom Gemeinderat mit GD 291/21 Erneuerung Bauwerke B10, der Grundsatzbeschluss für den Neubau der Wallstraßenbrücke und der Brücke über das Blaubeurer Tor gefasst.
- Am 22.03.2022 wurde vom Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt mit GD 105/22 Erneuerung Bauwerke B10 der Bericht zum aktuellen Stand der Maßnahme zur Kenntnis genommen und der Umsetzung der Maßnahme im Rahmen eines Partnering-Verfahrens zugestimmt.
- Am 25.10.2022 wurde vom Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt mit GD 293/22 Erneuerung Bauwerke B10 der Bericht zum aktuellen Stand der Maßnahme zur Kenntnis genommen und der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für den Ersatzneubau der Wallstraßenbrücke zugestimmt.
- Am 13.12.2022 wurde vom Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt mit GD 379/22 Erneuerung Bauwerke B10 der Bericht zu den Kurzfristmaßnahmen an der Wallstraßenbrücke zur Kenntnis genommen.
- Am 28.03.2023 wurde vom Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt mit GD 379/22 Erneuerung Bauwerke B10 der Bericht zum Stand der Maßnahme zur Kenntnis genommen und der übergeordneten Verkehrsführung (Variante 2a, Einrichtungsverkehr in Fahrtrichtung Nord) zugestimmt.

### **1.2. Anträge**

Unerledigte Anträge aus dem Gemeinderat liegen nicht vor.

## **2. Sachdarstellung**

### **2.1. Beschreibung der Wallstraßenbrücke**

Die B10 ist die Hauptverkehrsachse der Städte Ulm/Neu-Ulm in Nord-Süd-Richtung mit einer täglichen Verkehrsstärke von bis zu 86.000 Fahrzeugen. Sie verbindet die Städte einerseits mit der A8 im Norden und andererseits über die B28 mit der A7 im Süden. Im Zuge der Landesgartenschau 2030 wird eine Neuordnung des zentralen Knotens mit der B28 und der B19, der sogenannte „Blaubeurer Tor Ring“, angestrebt. Infolge des schlechten Zustands der von der Maßnahme betroffenen Brücken (Blaubeurer-Tor-Brücke und Wallstraßenbrücke) wird eine zeitlich komprimierte Umsetzung der Gesamtmaßnahme angestrebt.

Die vorhandene Wallstraßenbrücke besteht aus einem östlichen und einem westlichen Teilbauwerk und überquert von Süden kommend Lagerflächen der DB Regio und der DB Netze, eine Verkehrsfläche der DB AG, Gleisanlagen der DB Regio und der DB Netze im nördlichen Bahnhofsvorfeld des Hauptbahnhofs Ulm, darunter eine Eisenbahnüberführung, sowie den Kienlesberggradweg (zurzeit im Bau) und die Kienlesbergstraße mit Gleisanlagen der Straßenbahn Linie 2 der Stadtwerke Ulm. Bei den Gleisanlagen der DB handelt es sich um 13 größtenteils elektrifizierte Gleise und Weichenanlagen, darunter die Bahnstrecke 4540 Ulm – Sigmaringen, die Zufahrt zur Rangieranlage Ulm-Söflingen (Strecke 4541) im nördlichen Feld, die Zufahrten zur Fahrzeug-, Instandsetzungs-, Behandlungs- und Abstellanlage (FIBA) Ulm, sowie die Zufahrt zur südöstlich der Brücke gelegenen DB-Werkstatt „Am Wall“ im südlichen Feld. Zugleich wird die Strecke 4542 überquert, welche wiederum in Dammlage die nördlichen Gleise und Strecken überquert.

### **2.2. Zustand der Wallstraßenbrücke**

Bei den letzten Bauwerksprüfungen (2010/2018) wurde das Bauwerk mit der Zustandsnote 3,5 bewertet. Seit 2011 werden Risse überwacht. Ab dem Jahr 2018 wurden die Bauwerksuntersuchungen intensiviert und Nachrechnungen gemäß Nachrechnungsrichtlinie (NaRiLi) durchgeführt, um den Sanierungsaufwand und dessen Wirtschaftlichkeit abschätzen zu können. Derzeit kann für das korrosionsgeschädigte Brückenbauwerk nur unter Verwendung von Nachweismethoden der Stufe 4 – unter Berücksichtigung von verkehrlichen Einschränkungen – ein Nachweis der Standsicherheit erbracht werden (für „Schadensszenarien bis 2027“ beim Überbau West und für „Schadensszenarien bis 2032“ beim Überbau Ost). Seit 2020 werden Risse im westlichen Überbau kontinuierlich mit Hilfe eines Monitoringsystems überwacht. Seit der Durchführung von Verstärkungsmaßnahmen beschränken sich die kontinuierlichen Rissüberwachungen auf das Feld E-F des westlichen Überbaus.

Folgende Umbau- / Sanierungs- / Verstärkungsmaßnahmen wurden bisher zur Sicherung der Restnutzungsdauer durchgeführt:

- 2011 Rückbau des horizontalen Berührungsschutzes
- 2018: Neuer Berührschutz über der Oberleitung der Straßenbahn (Kienlesbergstr.)
- 2018 bis 2023: Sanierung der Überbauentwässerung
- 2021: Verstärkung Rampe Nordwest mit externen Spanngliedern und Stahllamellen
- 2021: Verstärkung Rampe Nordost mit externen Stabspanngliedern + Anpassung der Berührschutzplatten über der Oberleitung der Straßenbahn im Bereich der Kienlesbergstraße
- 2022: Querkraftverstärkung Überbau West (bei Achse B und F)
- 2022: Sanierung der Abdichtung und des Belags im Fahrbahnbereich (West + Ost)

- 2023: Querkraftverstärkung Überbau West (bei Achse D)

### 2.3. Die wesentlichen Probleme des Bauwerks sind:

- Erhebliche, chloridinduzierte Korrosionsschäden an der Spannbewehrung und der schlaffen Bewehrung mit Auswirkungen auf die Standsicherheit
- Nicht verpresste oder nur teilweise verpresste Spannglieder
- Risse in Bauabschnittsfugen
- Betonabplatzungen
- Lager (Korrosionsschäden an Lagerplatten und Querfesthaltungen)

### 2.4. Rückbau der Wallstraßenbrücke

#### 2.4.1. Rückbau Grobkonzept (Planfeststellung):

Im Rahmen der Planfeststellung wurde von der Stadt Ulm in einer Machbarkeitsstudie ein Konzept für den Rückbau der Teilbauwerke entwickelt.

#### 2.4.2. Erläuterungen des Rückbaukonzeptes:

Dieses Konzept sieht vor, im Vorfeld der schon vereinbarten Sperrpausen – d.h. vor dem 16.01.2026 – den Überbau der Brücken zu leichtern, indem Asphalt, Abdichtung, Einbauten und Kappen entfernt werden. Über den Bahnanlagen können am Überbau befestigte Arbeits- und Schutzgerüste (z. B. Kappenschutzgerüste) während nächtlicher Betriebspausen eingebaut werden. Die eingebauten Gerüste dürfen den Betrieb der DB außerhalb der genehmigten Sperrpausen nicht einschränken. Das Konzept sieht vor, dass ebenfalls noch vor dem 16.01.2026 zwischen den Achsen A und C der konventionelle Rückbau des Überbaus stattfindet (mit Hilfsunterstützungen bis zu den südlichen Gleisen), da in diesem Bereich nur Flächen betroffen sind, die nicht von den Sperrpausen abhängig sind. Nach bzw. ab dem 13.02.2026 wird zwischen Achse D und F / J ein flächiges Traggerüst unter dem Überbau eingebaut. Erst nach vollständiger Einrüstung des Feldes D-E wird mit dem Rückbau des Konstruktionsbetons im Feld zwischen Achse C und D begonnen.

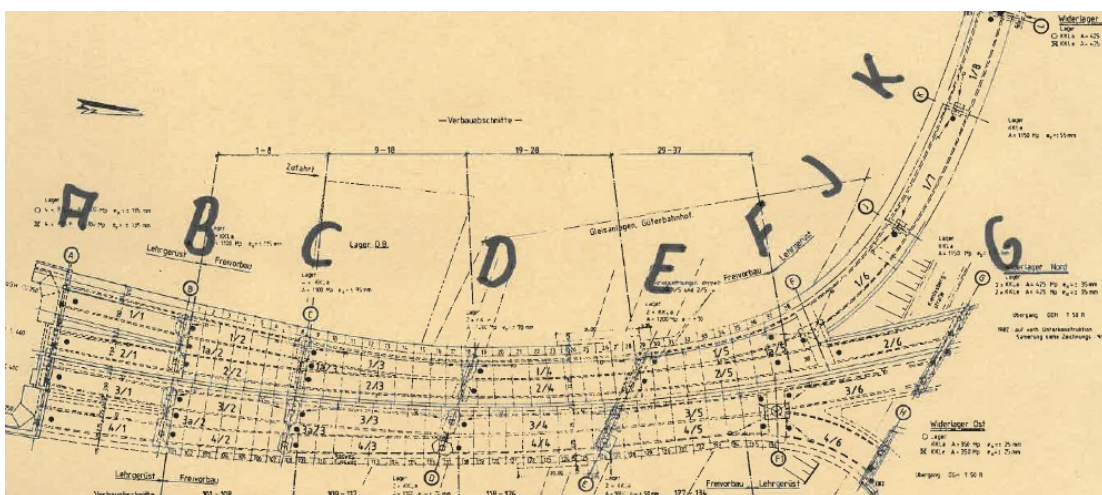


Abb. Übersicht Wallstraßenbrücke Bestand

Parallel zum Gerüsteinbau wird mit dem Rückbau der nordwestlichen Rampe begonnen (konventionell zwischen Achse L und J). Die Überbauteile, die sich auf dem flächig gestützten Traggerüst befinden, werden mittels Seilsägen in Segmente zerlegt und mit Hilfe von zwei ausreichend leistungsfähigen Kränen ausgehoben (siehe angedeutete Kranstandorte in

nachfolgender Abbildung).



Abb. Konzept Rückbau West

## 2.5. Absicherung des Rückbaukonzeptes und Verifizierung der Sperrpausen

Für den Rückbau des westlichen und östlichen Überbaus sowie der Pfeiler ist vom Rückbauunternehmer ein Angebot inkl. einem Umsetzungskonzept gefordert. Das Konzept ist ein wesentlicher Bestandteil des Angebotes und der Bewertungskriterien.

Hintergrund: Der Überbaurückbau kann im Bahnbereich nur in angemeldeten Sperrpausen durchgeführt werden. Auf der Basis eines Grobkonzeptes wurden von der Stadt Ulm bereits Sperrpausen für den Rückbau des westlichen Teilbauwerkes in 2026 angemeldet. Für den Rückbau des östlichen Überbaus erfolgt die Erstanmeldung der Sperrpausen im Februar 2025 (Anmeldeschluss im September 2025), sodass im Jahr 2028 im Bahnbereich Rückbauarbeiten stattfinden können. Es ist davon auszugehen, dass in 2028 maximal die gleichen Sperrpausenzeiträume wie beim westlichen Überbau von 2026 verfügbar sein werden.

Mit dem Konzept muss der Rückbauunternehmer in nachvollziehbarer Form aufzeigen, dass der ausgeschriebene Rückbau unter Einhaltung der zur Verfügung stehenden Sperrpausen und weiterer aufgeführten Randbedingungen zielsicher realisierbar kann.

Das vom Rückbauunternehmer zu erstellende Rückbaukonzept darf vom vorhandenen Grobkonzept der Stadt Ulm abweichen. Die definierten Randbedingungen und die relevanten Bauvorschriften sind jedoch zwingend einzuhalten (Mindestkriterium).

### **3. Notwendigkeit der vorzeitigen Ausschreibung der Rückbauleistung**

Im Zuge der vertiefenden Planung mit der Ingenieurgemeinschaft, dem Fachplaner und dem Berater für den Rückbau ist deutlich geworden, dass das zuvor ausgearbeitete Konzept im Rahmen der Planfeststellung noch weiter optimiert werden kann.

Allerdings zeigt sich auch, dass aufgrund von terminlichen Herausforderungen im Bahnbereich, potenziellen Verzögerungsrisiken insbesondere bei Sperrungen von Bahnanlagen sowie zur Gewährleistung der Sicherheit der Abbruchtechnik und der Personalmittel, das Konzept frühzeitig abgesichert werden muss. Die Notwendigkeit der Absicherung wird durch die Abstimmungsgespräche mit der Bahn untermauert, da hier ein direkter und verbindlicher Ansprechpartner benannt werden muss und kann.

In enger Zusammenarbeit mit allen Beteiligten wurde daher beschlossen, dass aufgrund der Komplexität des Rückbaues, der erforderlichen bahnbetrieblichen Anmeldungen der erforderlichen Vorabmaßnahmen und zur Absicherung dieses kritischen und risikoreichen Prozesses sofortige Maßnahmen aus der geplanten Baupartnerleistung ausgelagert und Teilleistungen des Rückbaues vorab ausgeschrieben und vergeben werden müssen.

Eine Eingliederung in die Vergabe der Hauptbaumaßnahme und damit Einordnung in den dafür vorgesehenen Vergabeprozess wird den zeitlich erforderlichen Vorlauf nicht erreichen. Diese Vorgehensweise wird auch vom rechtlichen Berater des Verfahrens unterstützt. Unser Ziel ist es, den Rückbauunternehmer für die erforderliche Detailplanung bis zum Herbst dieses Jahres zu beauftragen, sodass eine Optimierung der Rückbauleistung durch das Fachwissen des Unternehmens möglich ist, die Abstimmung mit der Bahn verbindlich abgestimmt werden kann und die erforderlichen Ressourcen (z. B. die erforderlichen Kräne) umgehend verbindlich bestellt werden können. Eine Vergabe der Hauptbauleistung erfolgt frühestens im Sommer 2024.

Im Rahmen von Markterkundungsgesprächen mit Rückbauunternehmern hat sich die Problematik der Krankkapazitäten, Personalressourcen und der Problematik Bahn bestätigt. Sämtliche angefragten Unternehmer haben die umgehende Ausschreibung empfohlen.

Ein weiterer Vorteil der vorgezogenen Vergabe ist die sofortige Umsetzung von vorbereitenden Maßnahmen wie der Schaffung der benötigten Kranaufstellflächen im Bereich der Kienlesbergstraße und der Anpassung von Versorgungsleitungen im Bahnbereich. Durch die umgehende Beauftragung kann im Schatten der vor 2026 vorgesehenen Sperrpausen der Bahn bzw. im Rahmen des Schienenersatzverkehrs der Linie 2 diese Leistungen umgesetzt und weitere zeitaufwendige Anmeldungen vermieden werden.

Während des weiteren Verlaufs des Verfahrens wird der Rückbauunternehmer eng mit dem Baupartner zusammenarbeiten, um alle Einzelheiten sorgfältig abzustimmen.

Würde erst im Zuge der Generalunternehmerbeauftragung der Rückbau beauftragt, dann besteht das extrem große Risiko, dass

- die Krankkapazität zum zwingend erforderlichen Zeitpunkt nicht zur Verfügung steht
- Material- und Personalressourcen nicht ausreichend Verfügung stehen
- Details nicht vollumfänglich mit der Bahn geklärt sind
- Notwendige Sperrungen im Bahnbereich nicht genehmigt sind,
- Weitere Planungsschritte für den Ersatzneubau noch offen sind.



### 3.1. Verfahren für die Ausschreibung der Erforderlichen Leistung

Die Ausschreibung erfolgt im Rahmen eines EU weiten offenen Verfahrens nach VOB/A, §3, Absatz 1. In Zusammenarbeit mit dem Generalplaner, dem bahntechnischen Berater sowie dem Juristischen Berater wurde eine funktionale Leistungsbeschreibung für die erforderlichen Rückbauleistungen erstellt. Die Veröffentlichung der Ausschreibung erfolgt im August 2023. Ziel ist es einen Rückbauunternehmer in Q4 / 2023 zu beauftragen.

### 3.2. Kostenschätzung

Aufgrund der Komplexität, der engen Zeitschiene sowie der bahnbetrieblichen Einschränkungen wurden in einer ersten Grobkostenschätzung auf Basis eines Quadratmeterpreises von 2200 € ein Auftragswert von rund 20.000.000 € ermittelt.

### 3.3. Finanzierung

Der Planung und dem Teilabriss der Pfeiler und Stützen der Wallstraßenbrücke mit geschätzten Gesamtkosten in Höhe von 20.000.000 € (ohne aktivierte Eigenleistungen in Höhe von 1.320.000 €) wird zugestimmt. Die Ausführung der Rückbaumaßnahme erfolgt in den Jahren 2026-2028.

Die Finanzierung des Rückbaus der Wallstraßenbrücke erfolgt über Projekt 7.54100059 "Wallstraßenbrücke - Blaubeurer-Tor-Brücke". Die Investitionsstrategie im Haushaltsplan 2023 sieht bei dem Projekt für die Jahre 2026-2028 insgesamt Finanzmittel in Höhe von 77.000.000 € (ohne aktivierte Eigenleistungen) vor. Die Finanzierung des Rückbaus erfolgt im Rahmen der bereits in der Investitionsstrategie berücksichtigten Mittel. Zum Haushalt 2024 und der mittelfristigen Finanzplanung bis 2028 ff. wurden - vorbehaltlich der Genehmigung des Haushalts 2024 durch den Gemeinderat - ausreichend Mittel zur Finanzierung der Maßnahme angemeldet.

Im Rahmen der noch einzuholenden Beschlüsse werden die Folgekosten des Neubaus inkl. des Rückbaus bekannt gegeben.

Für die Ausschreibung und Vergabe der Maßnahme noch in 2023 wird eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 20.000.000 € für 2026ff benötigt. Im Haushaltsplan 2023 stehen bei der Maßnahme insgesamt 16.800.000 € als Verpflichtungsermächtigung zur Verfügung. Die Deckung des überplanmäßigen Bedarfs in Höhe von 3.200.000 € für 2026ff durch nachfolgende Projekt wird genehmigt.

7.54100093	Neugestaltung Keplerstraße	500.000 €
7.54100117	Verkehrsrechner	1.800.000 €
7.541085XX	Erschließung Straßenbau	700.000 €
7.54600006	Parkdeck Eberhardtstraße	200.000 €
Gesamt		3.200.000 €