

## AUSLOBUNG

### Ersatzneubau Gänstorbrücke Ulm / Neu-Ulm

Planerauswahlverfahren nach VgV mit Realisierungswettbewerb nach RPW 2013



**Ausloberin** Stadt Ulm  
Münchner Straße 2  
89073 Ulm

**ENTWURF**

**Koordination** Drees & Sommer Infra Consult und  
Entwicklungsmanagement GmbH  
Untere Waldplätze 37  
70569 Stuttgart

**ABGABE DER BEWERBUNGSUNTERLAGEN BIS SPÄTESTENS**

**29.11.2019, 12:00 UHR**

---

**INHALT**

---

**INHALT****TEIL I ALLGEMEINE BEDINGUNGEN**

<u>1</u>	<u>ANLASS UND ZIEL</u>	<u>7</u>
<u>2</u>	<u>WETTBEWERBSART UND VERFAHREN</u>	<u>9</u>
<u>3</u>	<u>AUSLOBER</u>	<u>9</u>
<u>4</u>	<u>ZULASSUNGSBEREICH UND SPRACHE DES WETTBEWERBS</u>	<u>10</u>
<u>5</u>	<u>ÜBERGEORDNETE TERMINE</u>	<u>11</u>
<u>6</u>	<u>TEILNEHMER</u>	<u>13</u>
<u>7</u>	<u>AUSWAHLVERFAHREN (BEREITS ABGESCHLOSSEN)</u>	<u>13</u>
7.1	Bekanntmachung	13
7.2	Abgabe der Teilnahmeanträge	13
7.3	Teilnahmeerklärung	14
7.4	Kriterien der Auswahl von Teilnehmern	14
7.5	Auswahl der Teilnehmer	15
<u>8</u>	<u>PREISGERICHT</u>	<u>16</u>
<u>9</u>	<u>VORPRÜFUNG</u>	<u>18</u>
<u>10</u>	<u>WETTBEWERBSUNTERLAGEN FÜR DIE TEILNEHMER</u>	<u>19</u>
<u>11</u>	<u>ERSTVERÖFFENTLICHUNG</u>	<u>19</u>
<u>12</u>	<u>VERTRAULICHKEIT</u>	<u>19</u>

---

**INHALT**

---

<b>13</b>	<b><u>GEFORDERTE LEISTUNGEN</u></b>	<b>20</b>
13.1	Allgemeine Grundlagen	20
13.2	Unterlagenverzeichnis	20
13.3	Planungsleistungen	21
13.4	Layoutvorgaben	21
13.5	Visualisierungen	24
13.6	Modell	24
13.7	Erläuterungsbericht	24
13.8	Nachweis der Realisierbarkeit	25
13.9	Bauablaufplan und Bauzeitenplan	25
13.10	Kostenschätzung	25
13.11	Verfassererklärung	26
13.12	Zusammenfassung einzureichender Unterlagen	26
<b>14</b>	<b><u>RÜCKFRAGEN</u></b>	<b>26</b>
<b>15</b>	<b><u>ABGABETERMIN</u></b>	<b>27</b>
<b>16</b>	<b><u>VORPRÜFUNG</u></b>	<b>28</b>
<b>17</b>	<b><u>SITZUNG DES PREISGERICHT</u></b>	<b>28</b>
<b>18</b>	<b><u>BEURTEILUNGSKRITERIEN</u></b>	<b>28</b>
<b>19</b>	<b><u>WETTBEWERBSSUMME</u></b>	<b>29</b>
19.1	Bearbeitungshonorar	29
19.2	Preise	29
<b>20</b>	<b><u>ABSCHLUSS DES WETTBEWERBS</u></b>	<b>29</b>
<b>21</b>	<b><u>BEKANNTMACHUNG DER WETTBEWERBSERGEBNISSE</u></b>	<b>30</b>
<b>22</b>	<b><u>RECHNUNGSSTELLUNG BEARBEITUNGSHONORAR / PREISGELD</u></b>	<b>30</b>
<b>23</b>	<b><u>WEITERES VERFAHREN / BEAUFTRAGUNG</u></b>	<b>31</b>
<b>24</b>	<b><u>URHEBERRECHT</u></b>	<b>32</b>

---

**INHALT**

---

24.1	Nutzung bei weiterer Beauftragung	32
24.2	Nutzung ohne weitere Beauftragung	32
<u>25</u>	<u>RÜCKVERSAND WETTBEWERBSARBEITEN</u>	<u>32</u>
 <b>TEIL II RAHMENBEDINGUNGEN WETTBEWERBSGEBIET</b>		
<u>26</u>	<u>AUSGANGSSITUATION UND BEDEUTUNG</u>	<u>34</u>
<u>27</u>	<u>EINORDNUNG UND LAGE</u>	<u>34</u>
27.1	Geografische Einordnung / Standort Makrodaten	34
27.2	Verkehrsanbindung	35
<u>28</u>	<u>ABGRENZUNG WETTBEWERBSGEBIET</u>	<u>37</u>
<u>29</u>	<u>RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DEN WETTBEWERB</u>	<u>38</u>
29.1	Städtebauliche Einbindung	38
29.2	Topografie	39
29.3	Verkehrliche Bedeutung	39
29.4	Baugrund und geologische Situation	40
29.5	Wasserwirtschaftliche Randbedingungen	41
 <b>TEIL III WETTBEWERBSVORGABEN</b>		
<u>30</u>	<u>ALLGEMEINE ZIELVORSTELLUNG</u>	<u>43</u>
<u>31</u>	<u>VORGABEN</u>	<u>43</u>
31.1	Anfangs- und Endpunkt der neuen Brücke	43
31.2	Städtebauliche Einbindung	43
31.3	Gründung	43
31.4	Fahrbahnquerschnitt	44
31.5	Umgang mit der bestehenden Brücke	44
31.6	Führung der Fußgänger und Radfahrer auf der Brücke	44
31.7	frequenz und Lastannahmen	44
31.8	Umgang mit dem Verkehrsaufkommen während der Bauzeit	44
31.9	Technische Ausstattung der Brücke	45
31.10	Baustellenlogistikflächen	45
31.11	Bauzeit/Fertigstellung	45
31.12	Sonstiges	45

---

**INHALT**

---

31.13 Kosten

45

**TEIL IV ANLAGEN**

- Anlage 1 Baugrundgutachten vom 21.06.2018
- Anlage 2 Fotos Bestandsbauwerk
- Anlage 3 Gutachten Bestandsbauwerk vom 31.01.2019
- Anlage 4 Planunterlagen (Leitungspläne, Schalplan, Bestandsplan)
- Anlage 5 Verkehrsgutachten vom 25.09.2013 mit Aktualisierungen
- Anlage 6 Katasterplan
- Anlage 7 Höhenlinienplan
- Anlage 8 Umliegende Gebäudehöhen
- Anlage 9 Lageplan Abgrenzung Wettbewerbsgebiet
- Anlage 10 Grundlagenfotos Visualisierung
- Anlage 11 Layoutvorgaben für die Pläne
- Anlage 12 Verfassererklärung

**ERSATZNEUBAU GÄNSTORBRÜCKE ULM / NEU-ULM**

Planerauswahlverfahren nach VgV mit Realisierungswettbewerb

nach RPW 2013

Auslobung

Neu|Ulm **ulm**

---

TEIL I

ALLGEMEINE BEDINGUNGEN

---

Entwurf

TEIL I  
ALLGEMEINE BEDINGUNGEN

## 1 ANLASS UND ZIEL

Die Städte Ulm (Baden-Württemberg) und Neu-Ulm (Bayern) beabsichtigen unter Federführung der Stadt Ulm den Ersatzneubau der Gänstorbrücke über die Donau.

Die bestehende Gänstorbrücke stammt aus dem Jahr 1950 und verbindet als eine von insgesamt nur drei Donauüberquerungen im Stadtgebiet die Städte Ulm und Neu-Ulm und damit auch die Bundesländer Baden-Württemberg und Bayern. Die Mitte der Donau stellt die Landesgrenze dar. Das Einfeldbauwerk besitzt eine Stützweite von ca. 96 m und eine Breite zwischen den Geländern von ca. 18 m. Je Fahrtrichtung stehen zwei Fahrstreifen zur Verfügung.

Tiefergehende Bauwerksuntersuchungen infolge von Auffälligkeiten bei der Bauwerksprüfung haben Defizite des Spann- und Stahlbetonbauwerks in konstruktiver und statischer Hinsicht ergeben, die einen Ersatzneubau unumgänglich machen. Infolge von Korrosion hat sich der Bewehrungsquerschnitt verringert. Das betrifft auch die Spannglieder, die teilweise unverpresst in den Hüllrohren liegen und durch ungünstige Umgebungsbedingungen besonders korrosionsanfällig sind. Der Überbau ist im Verhältnis zur Stützweite sehr schlank. Daher wurden in den 1970er Jahren zur Erhöhung der Tragfähigkeit zusätzliche Zugstreben in den Widerlagerbereichen eingebracht. Der Überbau ist in die beiden Fahrtrichtungen getrennt, jedoch ohne Mittelkappe. Die beiden Überbauten weisen unterschiedliche Tragfähigkeitseigenschaften auf, was u.U. Auswirkungen auf die Planung bauzeitlicher Verkehrsführungen oder Behelfsbrücken hat. Derzeit wird das Teilbauwerk oberstrom als tragfähiger beurteilt.

Im Flussbett der Donau befinden sich die Reste zweier Pfeilergründungen des Vorgängerbaus. Auch in den Bereichen der Widerlager befinden sich die teilweise sehr massiven Reste der im zweiten Weltkrieg zerstörten 3-Feld-Bogenbrücke.

Seit einiger Zeit bestehen wegen des schlechten Bauwerkszustandes Einschränkungen der Befahrbarkeit, d.h. in jede Fahrtrichtung steht nur noch ein Fahrstreifen zur Verfügung. Die Überfahrt für Fahrzeuge des Schwerverkehrs über 24 to sowie für Schwertransporte ist untersagt.

Die Gänstorbrücke hat eine hohe Verbindungs- und Verkehrsbedeutung im Ballungsraum Ulm/Neu-Ulm und wurde bis vor kurzem täglich von mehr als 26.000 Kfz/24h (DTV-w5) befahren. Die Aufrechterhaltung des Verkehrs im Umfang der jetzigen auf zwei Fahrspuren eingeschränkten Verkehrsführung inklusive der Mitführung von Radfahrern und Fußgängern während der Bauzeit ist unbedingt erforderlich.

Bedingt durch die Lage im Stadtgebiet besteht ein besonderer Anspruch an Gestaltung und Einbindung in die Umgebung, die auf Neu-Ulmer Seite von sehr dichten ufernahen Bebauungsstrukturen geprägt ist und auf Ulmer Seite vom 16 Stockwerken hohen Maritim-Center (Veranstaltungs- und Tagungcenter) dominiert wird.

Ziel des Ersatzneubaus der Gänstorbrücke ist die dauerhafte Gewährleistung dieser in jeder Hinsicht für die beiden Städte bedeutenden Verbindung. Ihre konstruktiven und statischen Eigenschaften sollen so festgelegt werden, dass die derzeitigen Nutzungsansprüche erfüllt werden, aber auch zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten Raum gegeben wird.



Die nachfolgende Abbildung zeigt die Lage des Wettbewerbsgebiets:

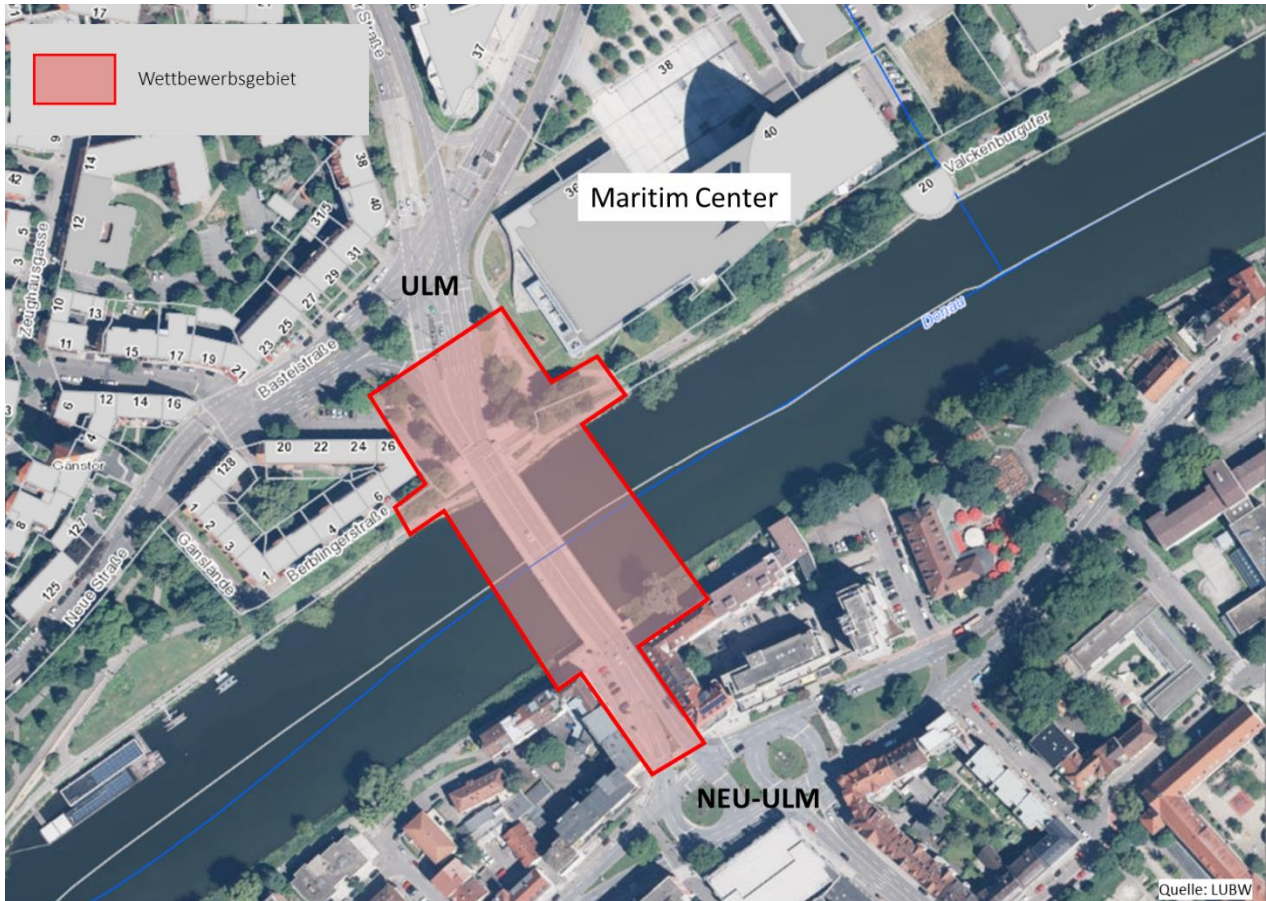


Abb. 1: Wettbewerbsgebiet (Eigene Darstellung, Kartengrundlage: LUBW 2019)

Für den Neubau der Brücke wird ein Realisierungswettbewerb nach RPW 2013 durchgeführt.

Im vorgeschalteten Auswahlverfahren nach VgV wurden zehn Büros bzw. Bietergemeinschaften für den Realisierungswettbewerb ausgewählt.

Im Rahmen des erforderlichen Verhandlungsverfahrens gemäß VgV werden mit den Preisträgern des Realisierungswettbewerbs Verhandlungsgespräche geführt. Die Ausloberin wird unter Würdigung der Empfehlung des Preisgerichts nach Abschluss des Wettbewerbs entsprechend RPW 2013, einem der Preisträger die für die Umsetzung des Wettbewerbsentwurfs notwendigen weiteren Planungsleistungen gemäß § 43 HOAI sowie § 51 HOAI übertragen. Die Beauftragung erfolgt stufenweise.



## 2 WETTBEWERBSART UND VERFAHREN

Es handelt sich um einen nichtoffenen Wettbewerb nach der Richtlinie für Planungswettbewerbe (RPW 2013) mit vorgeschaltetem Präqualifikationsverfahren (Teilnahmewettbewerb) und nachgeschaltetem Verhandlungsverfahren nach VgV. Der Planungswettbewerb erfolgt einstufig und ist anonym. Die Verfasser der Wettbewerbsarbeiten bleiben bis zum Abschluss der Preisgerichtssitzung anonym. Der Durchführung des Wettbewerbs liegt die RPW 2013 zugrunde.

Die Anwendung und Anerkennung der Richtlinie für Planungswettbewerbe (RPW) vom 31. Januar 2013 ist für die Ausloberin und die Teilnehmer sowie für alle übrigen Beteiligten verbindlich, soweit diese Auslobung nicht ausdrücklich davon abweicht. Mit ihrer Teilnahme am Wettbewerb erkennen alle Verfahrensbeteiligten den Inhalt der Auslobung an.

Der Wettbewerb wurde am **29.07.2019** europaweit bekannt gemacht.

An der Vorbereitung und Auslobung dieses Wettbewerbs haben die Ingenieurkammer Baden-Württemberg und die Bayerische Ingenieurkammer-Bau beratend mitgewirkt. Der Wettbewerb ist in der Ingenieurkammer Baden-Württemberg unter der Nummer **XX** und bei der Bayerischen Ingenieurkammer-Bau unter der Nummer **XX** registriert.

## 3 AUSLOBER

Ausloberin dieses Wettbewerbs ist die

**Stadt Ulm**  
Münchner Straße 2  
89070 Ulm

vertreten durch Frau Roswitha Schömig Tel.: +49 731 161-6063  
E-Mail: R.Schoemig@ulm.de

Die Koordination und Betreuung des Verfahrens erfolgt durch

**Drees & Sommer**  
**Infra Consult und Entwicklungsmanagement GmbH**  
Untere Waldplätze 37  
70569 Stuttgart

Ansprechpartner Herrn Christian Siegle Tel.: +49 711 222933-4148  
Fax: +49 711 222933-404148  
E-Mail: christian.siegle@dreso.com

Herrn Matthias Dammann Tel.: +49 711 222933-4157  
Fax: +49 711 222933-404157  
E-Mail: matthias.dammann@dreso.com

## 4 ZULASSUNGSBEREICH UND SPRACHE DES WETTBEWERBS

Der Wettbewerb wurde im EU-Amtsblatt veröffentlicht. Der Zulassungsbereich umfasst die Staaten des europäischen Wirtschaftsraumes EWR sowie der Vertragspartner des WTO-Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen GPA. Durch das Präqualifikationsverfahren wurden zehn Teilnehmer durch Auswahlkriterien ermittelt.

Teilnahmeberechtigt sind alle natürlichen Personen, die gemäß Rechtsvorschriften ihres Heimatstaates als Bauingenieur oder Architekt tätig und zum Führen dieser Berufsbezeichnung berechtigt sind. Ist in dem Herkunftsstaat des Bewerbers die Berufsbezeichnung nicht gesetzlich geregelt, so ist zugelassen, wer über das Diplom-/Prüfungszeugnis oder sonstigen Befähigungsnachweis verfügt, dessen Anerkennung gemäß Richtlinie 2005/36/EG (Berufsanerkennungsrichtlinie) gewährleistet ist. Zugelassen sind auch juristische Personen, sofern deren satzungsgemäßer Geschäftszweck auf Planungsleistungen gerichtet ist, die der ausgeschriebenen Planungsleistung entsprechen und wenn der bevollmächtigte Vertreter der juristischen Person und der Verfasser der Wettbewerbsarbeit die fachlichen Anforderungen erfüllen, die an die Zulassung natürlicher Personen gestellt werden.

Das Bearbeitungsteam muss zusammengesetzt sein aus mindestens einem **Bauingenieur und mindestens einem Architekten**. Die Federführung des Bearbeitungsteams (Projekt-/Teamleiter) liegt bei dem Bauingenieur.

Bei Bietergemeinschaften muss jedes Mitglied teilnahmeberechtigt sein. Teilnahmehindernisse sind in § 4 (2) RPW 2013 beschrieben.

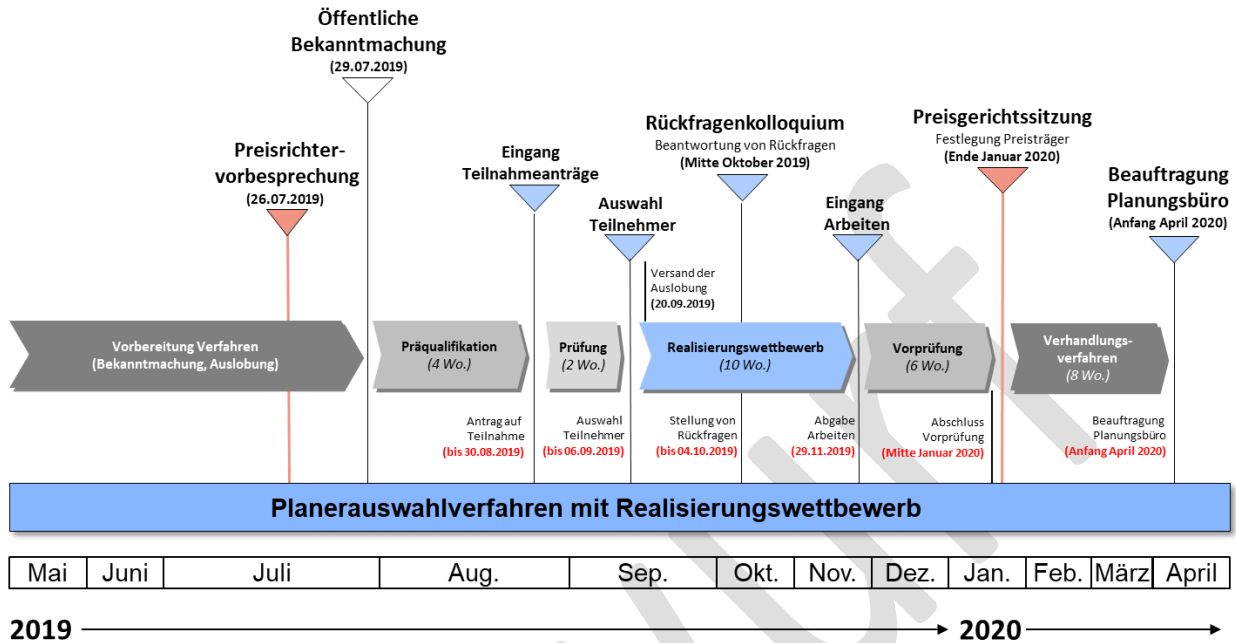
Doppel- bzw. Mehrfachbewerbungen, d.h. Bewerbungen von Bietergemeinschaftspartnern in unterschiedlicher Konstellation sind nicht zulässig.

Die Zusammensetzung der Bietergemeinschaften kann im Laufe der Bearbeitung des Wettbewerbs nicht verändert werden.

Der Wettbewerb wird in deutscher Sprache durchgeführt. Alle Beschreibungen sowie die Vermaßung der Pläne werden in deutscher Sprache und deutschen Maßeinheiten gefordert.

## 5 ÜBERGEORDNETE TERMINE

Die nachfolgende Grafik zeigt den zeitlichen Verfahrensablauf:



**TEIL I****ALLGEMEINE BEDINGUNGEN**

Im Einzelnen sind derzeit folgende Termine vorgesehen:

<b>Preisrichtervorbesprechung</b>	<b>26.07.2019</b>
<b>Öffentliche Bekanntmachung (EU-Bekanntmachung)</b>	<b>29.07.2019</b>
Antrag auf Teilnahme bis	30.08.2019
Auswahl der Teilnehmer des Wettbewerbsverfahrens bis	04.09.2019
Benachrichtigung der Bewerber/Wettbewerbsteilnehmer bis	06.09.2019
Verbindliche Teilnahmeerklärung bis	13.09.2019
Versand der Auslobungsunterlagen	20.09.2019
<b>Beginn Bearbeitungszeitraum</b>	<b>20.09.2019</b>
Stellung von Rückfragen bis	04.10.2019, 12:00 Uhr
Rückfragenkolloquium	<b>07.-18. Oktober 2019</b>
Beantwortung der Rückfragen bis	<b>XX.XX.2019</b>
<b>Ende Bearbeitungszeitraum / Abgabe der Unterlagen bis</b>	<b>29.11.2019, 12:00 Uhr</b>
Vorprüfung der eingereichten Unterlagen bis	Januar 2020
<b>Sitzung Preisgericht / Festlegung der Preisträger</b>	<b>Ende Januar 2020</b>
Benachrichtigung der Teilnehmer über das Ergebnis bis	anschließend
Versand Protokoll Sitzung des Preisgerichts an Teilnehmer bis	Februar 2020
Verhandlungsverfahren mit den Preisträgern	Februar / März 2020
Beauftragung Preisträger mit weiteren Planungsleistungen bis	April 2020
Veröffentlichung der Wettbewerbsergebnisse	Februar / März 2020

Eine detaillierte Erläuterung der Termine ist den weiteren Ausführungen dieser Auslobungsunterlage zu entnehmen.

## 6 TEILNEHMER

Die Anzahl der Teilnehmer ist auf zehn Büros / Bietergemeinschaften beschränkt, die in der Präqualifikationsphase zur Teilnahme am Wettbewerb auf Basis der in der Bekanntmachung zugrunde gelegten Ausschluss- und Auswahlkriterien ausgewählt wurden:

1. N.N.

2. N.N.

3. N.N.

4. N.N.

5. N.N.

6. N.N.

7. N.N.

8. N.N.

9. N.N.

10. N.N.

## 7 AUSWAHLVERFAHREN (BEREITS ABGESCHLOSSEN)

### 7.1 BEKANNTMACHUNG

Die europaweite Bekanntmachung des Verfahrens erfolgte am 29.07.2019. Der Bewerbungszeitraum betrug 31 Tage.

### 7.2 ABGABE DER TEILNAHMEANTRÄGE

Die Teilnahmeanträge waren bis zum 30.08.2019 auf der Ausschreibungsplattform in digitaler Form einzureichen.

**7.3 TEILNAHMEERKLÄRUNG**

Die verbindliche Erklärung zur Teilnahme am Wettbewerbsverfahren (nach Auswahl durch die Ausloberin) war bis zum **13.09.2019** in digitaler Form bei Drees & Sommer Infra Consult und Entwicklungsmanagement GmbH, Herrn Christian Siegle, Untere Waldplätze 37, 70569 Stuttgart einzureichen.

Bewerber, die bis zum genannten Termin ihre Teilnahme nicht erklärt haben, waren zur Teilnahme am Verfahren nicht mehr berechtigt. Für diesen Fall wurden Nachrücker zur Teilnahme am Verfahren zugelassen.

**7.4 KRITERIEN DER AUSWAHL VON TEILNEHMERN**

Zum Wettbewerb wurden zehn Büros bzw. Bietergemeinschaften zugelassen.

Zur Teilnahme am Auswahlverfahren waren von den Büros bzw. Bietergemeinschaften Unterlagen im Rahmen des Teilnahmeantrags abzuliefern. Die Auswahl erfolgte anhand der folgenden Kriterien:

**I AUSSCHLUSSKRITERIEN****A – FORMALIEN**

- 1) Fristgerechter Eingang der Bewerbungen
- 2) Bewerbungsunterlagen entsprechen den Vorgaben der Bekanntmachung
- 3) Erklärung zur Teilnahme am Wettbewerb (Teilnahmeantrag – Teil I)
- 4) Erklärung Bietergemeinschaft (Teilnahmeantrag – Anlage 1)

**B – RECHTSLAGE**

- 5) Eigenerklärung, dass keine Ausschlussgründe nach §§ 123 Abs. 1, 2, 3 GWB vorliegen bzw. Nachweis der erfolgreichen Selbstreinigung nach § 125 (Teilnahmeantrag – Teil I).
- 6) Eigenerklärung, dass keine Ausschlussgründe nach § 123 Abs. 4 GWB vorliegen, bzw. Nachweis nach § 123 Abs. 4 S. 2 GWB (Teilnahmeantrag – Teil I).
- 7) Eigenerklärung, dass keine Ausschlussgründe nach § 124 GWB vorliegen, bzw. Nachweis der erfolgreichen Selbstreinigung nach § 125 (Teilnahmeantrag – Teil I).
- 8) Eigenerklärung, dass keine für den Auftrag relevante Abhängigkeit von Ausführungs- und Lieferinteressen vorliegt (Teilnahmeantrag – Teil I).
- 9) Eigenerklärung, dass kein Verstoß gegen § 21 MiLoG vorliegt (Teilnahmeantrag – Teil I)



**C – WIRTSCHAFTLICHE UND FINANZIELLE LEISTUNGSFÄHIGKEIT**

- 10) **Berufshaftpflichtversicherungsdeckung:** Personenschäden müssen mit mind. 2,0 Mio. € abgedeckt sein, sonstige Schäden mit mind. 2,0 Mio. € (Teilnahmeantrag – Teil I).

**D – BEFÄHIGUNG UND ERLAUBNIS ZUR BERUFSAUSÜBUNG**

- 11) **Auszug aus dem Berufs- oder Handelsregister** (nicht bei GbR)  
12) **Nachweis über Berufsqualifikation** Ingenieur und / oder Architekt

**II AUSWAHLKRITERIEN (ENTWURFSSTAND)**

**II. 1 WIRTSCHAFTLICHE UND FINANZIELLE LEISTUNGSFÄHIGKEIT (GEWICHTUNG 15%)**

- 1) Erklärung über den durchschnittlichen **Gesamtjahresumsatz des Unternehmens** in den letzten drei Geschäftsjahren 2016 – 2018 (Teilnahmeantrag – Teil II).

**II. 2 TECHNISCHE UND BERUFLICHE LEISTUNGSFÄHIGKEIT (GEWICHTUNG 85%)**

- 1) Jährliches **Mittel der Beschäftigten** und Anzahl der **Führungskräfte** in den letzten drei Jahren (2016 – 2018) (Teilnahmeantrag – Teil II).  
2) **Vorlage von Referenzprojekten / Nachweisen des Büros / der Bietergemeinschaft** für vergleichbare Leistungen in der Planung und Realisierung von Brücken (Neubau, Straße und/oder Schiene, öffentlicher Auftraggeber) in den letzten zehn Jahren. Es sind drei Referenzprojekte zu benennen. Für die Referenzprojekte sind folgende Angaben auf jeweils zwei Seiten aufzuführen: Name und Kontaktdaten des Auftraggebers, kurze Aufgabenbeschreibung mit Lage und Art der Brücke sowie der Aussage ob Neubau oder Sanierung, Bildnachweis, erbrachte Leistungsphasen, Höhe der Herstellkosten (KG 300 + 400) (netto), Fertigstellungstermin.

Unvollständige Teilnahmeanträge, die die genannten Anforderungen, Erklärungen und Nachweise nicht erfüllten, wurden nicht berücksichtigt und vom weiteren Verhandlungsverfahren ausgeschlossen.

Zusätzliche Angaben und Unterlagen der Bewerber wurden nicht berücksichtigt.

**7.5 AUSWAHL DER TEILNEHMER**

Die Auswahl der Teilnehmer des Wettbewerbsverfahrens erfolgte anhand der Auswahlkriterien und einer Bewertungsmatrix.

Bei Punktegleichstand entschied das Los über die Teilnahme am Wettbewerb. Die Bewerber, die ausgewählt wurden, erhielten eine Einladung zum Wettbewerbsverfahren und mussten ihre Teilnahme an der Stufe 2 bestätigen.

## 8 PREISGERICHT

Die Festlegung der Preisträger erfolgt durch das Preisgericht. Das Preisgericht wurde durch die Ausloberin und nach Grundsätzen des § 6 RPW 2013 berufen. Das Preisgericht setzt sich wie folgt zusammen:

### FACHPREISRICHTER (MIT STIMMRECHT) + STELLVERTRETER

1.	Herr Dipl.-Ing. Tim von Winning	Stadt Ulm, Dritter Bürgermeister und Leitung Fachbereich Stadtentwicklung, Bau und Umwelt
2.	Herr Dipl.-Ing. Michael Jung	Stadt Ulm, Hauptabteilung Verkehrsplanung und Straßenbau, Grünflächen, Vermessung
3.	Herr Dipl.-Ing. Markus Krämer	Stadt Neu-Ulm, Stadtbaudirektor und Leiter Fachbereich 3 – Stadtentwicklung, Umwelt und Hochbau
4.	Herr Dipl.-Ing. Tobias Frieß	Stadt Neu-Ulm, Leiter Fachbereich 4 – Öffentlicher Lebensraum und Verkehr
5.	Herr Prof. Dr.-Ing. Stephan Engelsmann	Vorsitzender der Ingenieurkammer Baden-Württemberg, Vorstandsmitglied der Bundesingenieurkammer
6.	Herr Dr.-Ing. Markus Hennecke	Zilch + Müller Ingenieure GmbH, Prüflingenieur für Baustatik, Fachbereich Massivbau
7.	Herr Prof. Dr.-Ing. Jan Knippers	Knippers Helbig Advanced Engineering / Universität Stuttgart, Leiter des Instituts für Tragkonstruktionen und Konstruktives Entwerfen an der Universität Stuttgart
8.	Herr Dipl.-Ing Peter Eisenlauer	EISENLAUER Architektur & Stadtplanung
9.	Herr Dipl.-Ing. Otto Schultz-Brauns	Otto Schultz-Brauns BDA
1.	Herr Prof. Dr.-Ing. Robert Pawlowski	team pawlowski Ingenieurbüro im Bauwesen, Prorektor für Entwicklung, Bau und Infrastruktur Hochschule Karlsruhe
2.	N.N.	Stadt Ulm
3.	N.N.	Stadt Neu-Ulm

---

**TEIL I****ALLGEMEINE BEDINGUNGEN**

---

**SACHPREISRICHTER (MIT STIMMRECHT) + STELLVERTRETER**

---

1.	Frau Annette Weinreich	Fraktion Grüne, Stadträtin Stadt Ulm
2.	Herr Martin Rivoir	Fraktion SPD, Stadtrat Stadt Ulm
3.	Herr Gerhard Bühler	Fraktion FWG, Stadtrat Stadt Ulm
4.	Herr Dr. Thomas Kienle	Fraktion CDU, Stadtrat Ulm
5.	Herr Gerold Noerenberg	Oberbürgermeister Stadt Neu-Ulm
6.	Frau Waltraud Oßwald	Fraktion CSU, Stadträtin Stadt Neu-Ulm
7.	Herr Karl-Martin Wöhner	Fraktion SPD, Stadtrat Stadt Neu-Ulm
8.	Herr Siegfried Meßner	Fraktion Pro Neu-Ulm, Stadtrat Stadt Neu-Ulm
1.	N.N.	Gemeinderat Stadt Ulm
2.	Herr Ralf Milde	Fraktion FDP, Stadtrat Stadt Ulm
3.	Frau Gabriele Salzmann	Fraktion Bündnis 90 / die Grünen, Stadträtin Stadt Neu-Ulm
4.	Herr Günter Gillich	Fraktion FDP, Stadtrat Stadt Neu-Ulm
5.	Herr Dr. Andreas Schuler	Fraktion FWG, Stadtrat Stadt Neu-Ulm

---

**SACHVERSTÄNDIGE (OHNE STIMMRECHT)**

---

1.	Frau Roswitha Schömig	Stadt Ulm, Hauptabteilung Verkehrsplanung und Straßenbau, Grünflächen, Vermessung
2.	Herr Gerhard Fraidel	Stadt Ulm, Hauptabteilung Verkehrsplanung und Straßenbau, Grünflächen, Vermessung
3.	Herr Lutz Dietl	Stadt Neu-Ulm, Fachbereich 4 – Abteilung Straßen- und Brückenbau
4.	Herr Jörg Oberle	Stadt Neu-Ulm, Fachbereich 3 – Stadtentwicklung, Umwelt und Hochbau

---

Weitere sachverständige Berater (ohne Stimmrecht) können bei Bedarf hinzugezogen werden.

## 9 VORPRÜFUNG

Die Vorprüfung der Wettbewerbsarbeiten erfolgt durch Mitarbeiter der:

Stadt Ulm  
Münchner Straße 2  
89070 Ulm

Ansprechpartner: Frau Roswitha Schömig

der

Stadt Neu-Ulm  
Augsburger Straße 15  
89231 Neu-Ulm

Ansprechpartner: Herr Lutz Dietl

der

Drees & Sommer  
Infra Consult und Entwicklungsmanagement GmbH  
Untere Waldplätze 37  
70569 Stuttgart

Ansprechpartner: Herr Christian Siegle,  
Herr Matthias Dammann

und durch das externe Ingenieurbüro

Hochreither + Partner Ingenieurgesellschaft  
Magnolienweg 5  
63741 Aschaffenburg

Ansprechpartner: Herr Dr.-Ing. Heinrich Hochreither

## 10 WETTBEWERBSUNTERLAGEN FÜR DIE TEILNEHMER

Neben dem vorliegenden Auslobungstext erhalten die Teilnehmer die folgenden Unterlagen (digital):

Anlage 1	Baugrundgutachten vom 21.06.2018
Anlage 2	Fotos Bestandsbauwerk
Anlage 3	Gutachten Bestandsbauwerk vom 31.01.2019
Anlage 4	Planunterlagen (Leitungspläne, Schalplan, Bestandsplan)
Anlage 5	Verkehrsgutachten vom 25.09.2013 mit Aktualisierungen
Anlage 6	Katasterplan
Anlage 7	Höhenlinienplan
Anlage 8	Umliegende Gebäudehöhen
Anlage 9	Lageplan Abgrenzung Wettbewerbsgebiet
Anlage 10	Grundlagenfotos Visualisierung
Anlage 11	Layoutvorgaben für die Pläne
Anlage 12	Verfassererklärung

Ein Modell wird allen Teilnehmern bis zum **20.09.2019** zur Verfügung gestellt.

Sofern notwendig, werden weitere digitale Unterlagen allen Teilnehmern im Rahmen der Beantwortung der Rückfragen bis **XX.XX.2019** zur Verfügung gestellt.

## 11 ERSTVERÖFFENTLICHUNG

Die Ausloberin ist zur ersten Veröffentlichung der Wettbewerbsarbeit unter Namensangabe der Teilnehmer und ihrer Mitarbeiter binnen einer angemessenen Frist berechtigt.

Es ist geplant, die Wettbewerbsarbeiten im Februar / März 2020 zu veröffentlichen. Die Teilnehmer werden über die Veröffentlichung gesondert nach Abschluss des Verfahrens informiert.

## 12 VERTRAULICHKEIT

Veröffentlichungen des Wettbewerbsbeitrages oder die Weitergabe an Dritte bedürfen der vorherigen schriftlichen Zustimmung des Auslobers.

## 13 GEFORDERTE LEISTUNGEN

Im Folgenden werden die geforderten Leistungen näher erläutert.

### 13.1 ALLGEMEINE GRUNDLAGEN

Die geforderten Unterlagen sind an der oberen rechten Ecke jeder Zeichnung, Plan und Textseite durch die gleiche Kennziffer aus sechs verschiedenen arabischen Ziffern (max. 1 cm hoch und max. 6 cm breit) zu kennzeichnen.

Die Kennziffer wird durch den Wettbewerbsteilnehmer bestimmt.

Die Zeichnungen und Pläne sind zu nord und in folgender Ausfertigung in einem einheitlichen Format abzuliefern:

<b>Präsentationspläne (1 Satz)</b>	3 Pläne, Format DIN A0 (quer), <b>ungefaltet</b> , gerollt, Pläne farbig für die Preisgerichtssitzung
<b>Prüfpläne (1 Satz)</b>	3 Pläne, Format DIN A 0 (quer), <b>gefaltet</b> mit Hauptabmessungen, Pläne farbig für die Vorprüfung

Sämtliche Zeichnungen und Pläne sind zusätzlich auch in digitaler Form (USB-Datenträger) abzugeben. Diese sind im .pdf-Format (DIN A3) und im .tif-Format (für die Veröffentlichung) als separate Datei beizufügen. Des Weiteren sind sämtliche Pläne unter Angabe der Layerstruktur als CAD-Datei im .dwg- und/oder .dxf-Format abzugeben. Die CAD-Dateien werden nur für die Vorprüfung verwendet und nach Abschluss des Wettbewerbsverfahrens vernichtet.

### 13.2 UNTERLAGENVERZEICHNIS

Mit den Plänen ist ein Unterlagenverzeichnis abzugeben, in dem sämtliche eingereichte Unterlagen vermerkt sind. Das Unterlagenverzeichnis dient zur Vollständigkeitsprüfung im Sinne des Teilnehmers.



**13.3 PLANUNGSLEISTUNGEN**

Im Rahmen des Wettbewerbs werden die folgenden Planungsleistungen von den Teilnehmern gefordert:

- Schwarzplan (Darstellung des Brückenverlaufs in der Farbe Rot) M 1:1000,
- Gesamtübersicht mit Grundriss M 1:200,
- Geeignete Ansichten M 1:200,
- Teilansicht M 1:20,
- Längsschnitt M 1:200,
- Teillängsschnitt M 1:20,
- Querschnitte M 1:50,
- Zwei Visualisierungen,
- Modell M 1:200.

Weitergehende Erläuterungen und Details sind zulässig.

**13.4 LAYOUTVORGABEN**

Es sind drei Pläne im Format DIN A 0 (quer) abzugeben.

Es sind die folgenden Layoutvorgaben zu berücksichtigen:

- Plan 1: Gesamtübersicht, Schwarzplan, Visualisierung, Ansicht, Erläuterungen
- Plan 2: Visualisierung, Ansicht, Teilansicht, Erläuterungen
- Plan 3: Querschnitte, Teillängsschnitt, Längsschnitt, Erläuterungen

Auf den folgenden Seiten sind die Vorgaben hinsichtlich der Verteilung der geforderten Planungsleistungen auf die drei Pläne dargestellt. Diese sind abhängig von einer sinnvoll gewählten Anzahl an Ansichten und/oder Visualisierungen zwingend zu berücksichtigen.

**Plan 1**



**Plan 2**



Plan 3

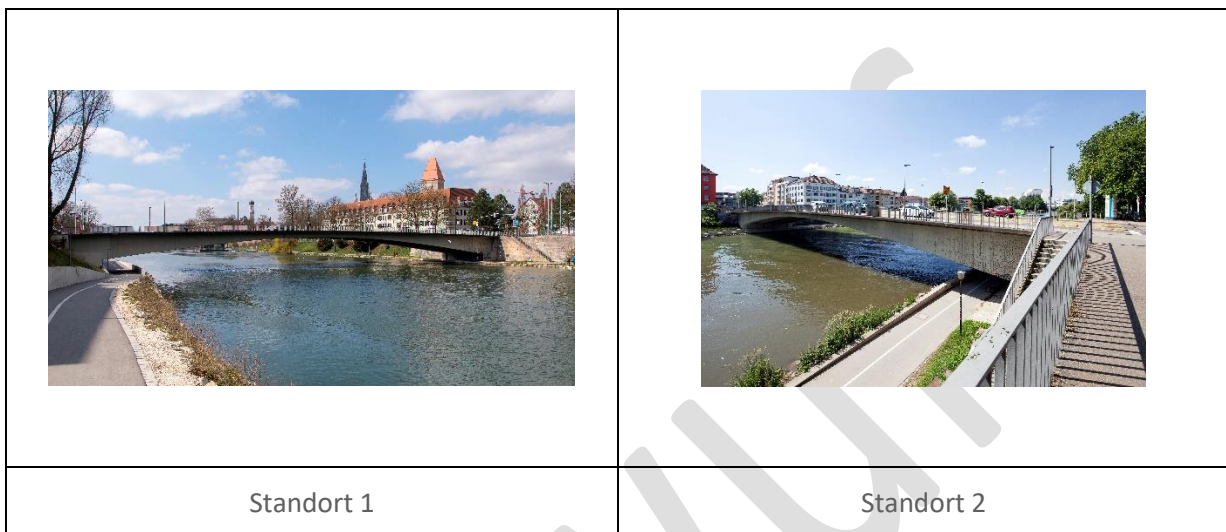
Erläuterung	Teillängsschnitt 1:20
Querschnitt 1:50	
Querschnitt 1:50	Längsschnitt 1:200

Die Layoutvorgaben sind auch der **Anlage 11** zu entnehmen.

**13.5 VISUALISIERUNGEN**

Für die Visualisierungen werden allen Teilnehmern zwei Grundlagenfotos und die entsprechenden Standortkoordinaten und Höhenangaben als Grundlage zur Verfügung gestellt. Die Fotos sind zwingend zu verwenden.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die zwei vorgegebenen Standorte für die Visualisierungen:



Eine Veränderung der Standortkoordinaten und der Höhenangabe ist nicht zulässig. Die Grundlagenfotos sind in der **Anlage 10** zu finden.

**13.6 MODELL**

Im Rahmen der Bearbeitung ist ein Modell im Maßstab M 1:200 zu erstellen.

Eine Modellgrundlage (Modelleinsatzplatte) wird allen Teilnehmern bis zum **xx.xx.2019** zur Verfügung gestellt und ist von allen Teilnehmern zu verwenden.

**13.7 ERLÄUTERUNGSBERICHT**

Es ist ein Erläuterungsbericht von maximal zehn DIN A 4 Seiten (Hochformat, Schriftgröße 12) anzufertigen. Die Erläuterung muss Aussagen zum technisch-konstruktiven und architektonischen Konzept sowie zur technischen und wirtschaftlichen Realisierbarkeit beinhalten.

Die folgende Gliederung ist dabei zu verwenden:

- Gestaltungsidee/Leitbild (Überblick und Einleitung zum Entwurf und der Gestaltungsidee),
- Integration des Bauwerks in den städtebaulichen Kontext,
- Verkehr,
- Tragwerk und Konstruktion,
- Gründungskonzept,

- Technische Ausstattung,
- Herstellungsverfahren (mit Bauphasen, -behelfen (optional Behelfsbrücke), Inanspruchnahme Flächen für Baustellenlogistik und Rückbau Bestandsbauwerk),
- Bauzeit,
- Wartung und Instandhaltung,
- Baukosten.

### **13.8 NACHWEIS DER REALISIERBARKEIT**

Die technische Realisierbarkeit ist durch eine prüfbare statische Vorbemessung nachzuweisen. Folgende Mindestanforderungen müssen für den Endzustand erfüllt sein:

- Gewähltes statisches System, Modellierung der Rechnungen,
- Grundsätzliche Festlegungen der Querschnittsabmessungen und der wesentlichen konstruktiven Details,
- Belastung in den einzelnen Lastfällen,
- Schnittgrößenverlauf (Einzellastfälle und Lastfallkombinationen) in grafischer Darstellung,
- Vorbemessung der maßgebenden Querschnitte,
- Verformungen.

### **13.9 BAUABLAUFPLAN UND BAUZEITENPLAN**

Es ist ein grober Bauablaufplan und Bauzeitenplan zu erstellen. Die wesentlichen Bauabläufe mit Angaben zum Bauverfahren und zur Terminplanung unter Berücksichtigung des Rückbaus des Bestandsbauwerks sind darzustellen.

### **13.10 KOSTENSCHÄTZUNG**

Es ist eine Kostenschätzung mit Angabe der anrechenbaren Kosten (netto) zu erstellen. Die Kostenschätzung ist getrennt nach Bauteilen zu erstellen. Die einzelnen Hauptgruppen sind in Gruppen mit maßgeblichen Massen und zugehörigen Einheitspreisen aufzuteilen. Gliederung und Aufbau der Kostenschätzung richtet sich nach DIN 276.

Auf die Vorgabe einer Kostenobergrenze wird verzichtet.

### 13.11 VERFASSERERKLÄRUNG

Die Abgabe der Versicherung zur Urheberschaft – Formblatt Verfassererklärung – gemäß Anlage 12 erfolgt in einem nur mit der jeweiligen Kennzahl (siehe Ziffer 13.1) versehenen undurchsichtigen und verschlossenen Umschlag. Neben der Verfassererklärung geben die Teilnehmer ihre Anschrift, zusätzliche Sachverständige und Fachplaner sowie juristische Personen, Partnerschaften und Arbeitsgemeinschaften an. Der bevollmächtigte Vertreter ist separat anzugeben.

### 13.12 ZUSAMMENFASSUNG EINZUREICHENDER UNTERLAGEN

Zusammenfassend sind die folgenden Unterlagen abzugeben:

- Unterlagenverzeichnis,
- Planunterlagen (drei DIN A 0 Pläne),
- Erläuterungsbericht (inkl. Gründungskonzept),
- Nachweis der Realisierbarkeit,
- Bauablaufplan und Bauzeitenplan,
- Kostenschätzung,
- Modell,
- Verfassererklärung.

Die Unterlagen sind zusätzlich zur Papierform auch digital abzugeben. Weitere Unterlagen werden nicht berücksichtigt.

## 14 RÜCKFRAGEN

Sollten während der Bearbeitung der Planungsaufgabe Rückfragen auftreten, so können diese bis

**Freitag, 04.10.2019, 12:00 Uhr**

an

Drees & Sommer Infra Consult und Entwicklungsmanagement GmbH  
Herr Christian Siegle  
Untere Waldplätze 37  
70569 Stuttgart  
christian.siegle@dreso.com

**schriftlich** (per E-Mail) gestellt werden.

Die Beantwortung erfolgt im Rahmen des **Rückfragenkolloquiums** am **Oktober.2019 um XX.00 Uhr**. Die Antworten werden den Teilnehmern zusätzlich (per E-Mail) zur Verfügung gestellt.

Das Protokoll wird Bestandteil der Auslobung.



Eine **gemeinsame Begehung** des Plangebiets ist am **Oktober.2019 von XX:00 Uhr bis ca. XX:00 Uhr** vorgesehen. Im Anschluss findet das Rückfragenkolloquium bis voraussichtlich **XX:00** Uhr statt. Die Teilnahme am Rückfragenkolloquium mit Ortsbegehung wird dringend empfohlen. Der Treffpunkt für die Ortsbegehung und das Rückfragenkolloquium ist **[ORT]** am **Oktober.2019 um XX:00 Uhr**. Eine separate Einladung erfolgt im Vorfeld per E-Mail an die Teilnehmer.

## 15 ABGABETERMIN

Die Unterlagen müssen bis spätestens

**Freitag, 29.11.2019 um 12.00 Uhr (Submissionstermin)**

eingegangen sein bei:

Drees & Sommer Infra Consult und Entwicklungsmanagement GmbH  
Herrn Christian Siegle  
Untere Waldplätze 37  
70569 Stuttgart

Bis zu dem angegebenen Termin sind die vollständigen Wettbewerbsarbeiten auf Kosten des Wettbewerbsteilnehmers abzuliefern.

Zur Wahrung der Anonymität müssen die Wettbewerbsarbeiten in verschlossenem Zustand, ohne Absender oder sonstiger Hinweise auf die Verfasser eingereicht werden.

Als Absender ist die Anschrift des Empfängers einzusetzen.

Das Modell muss bis spätestens

**Donnerstag, 12.12.2019 um 14.00 Uhr**

eingegangen sein bei:

Stadt Ulm  
Frau Roswitha Schömig  
Münchner Straße 2  
89970 Ulm

Wettbewerbsarbeiten, die später als der Abgabetermin eintreffen, werden zur Beurteilung zunächst nicht zugelassen. Über die endgültige Zulassung zur Beurteilung entscheidet das Preisgericht.

## 16 VORPRÜFUNG

Die Vorprüfung der eingereichten Wettbewerbsarbeiten erfolgt durch die Stadt Ulm, die Stadt Neu-Ulm, die Drees & Sommer Infra Consult und Entwicklungsmanagement sowie durch ein externes Prüfbüro.

Die Ergebnisse der Vorprüfung werden in einem Bericht zusammengefasst, der in übersichtlicher und vergleichender Form alle wesentlichen Informationen enthält und ausschließlich dem Preisgericht für seine Arbeit zur Verfügung gestellt wird.

## 17 SITZUNG DES PREISGERICHT

Die Ergebnisse der Vorprüfung werden dem Preisgericht vorgestellt. Die Beurteilung der Arbeiten erfolgt durch das Preisgericht. Das Preisgericht benennt drei Preisträger.

Das Preisgericht wird ein Ergebnisprotokoll mit der Bewertung der Entwürfe und einer Empfehlung, auf welcher Grundlage die weitere Bearbeitung erfolgen soll, erstellen.

Die Sitzung des Preisgerichts findet im Januar 2020 in Ulm statt.

## 18 BEURTEILUNGSKRITERIEN

Neben der Gestaltung des Bauwerks legt die Ausloberin besonderen Wert auf einen wirtschaftlichen, funktionellen, ganzheitlichen und nachhaltigen Entwurf.

Kriterien für die Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten sind:

- Städtebauliche Einbindung in die Umgebung,
- Architektonische Gestaltung,
- Statisch-konstruktive Konzeption,
- Technische Realisierbarkeit,
- Funktionalität,
- Eingriffe in den Verkehr,
- Verkehrsplanerische Funktion,
- Wirtschaftlichkeit hinsichtlich Herstellung, Erhaltung und Unterhalt.

## 19 WETTBEWERBSSUMME

Die Wettbewerbssumme beträgt insgesamt **145.000 EUR** (zuzüglich der gesetzlichen Mehrwertsteuer) und verteilt sich bei zehn teilnehmenden Büros wie folgt:

<b>BEARBEITUNGSHONORAR</b>	<b>100.000 €</b>
<b>PREISE</b>	<b>45.000 €</b>

### 19.1 BEARBEITUNGSHONORAR

Die Teilnehmer erhalten jeweils ein Bearbeitungshonorar in Höhe von 10.000 € zuzüglich der gesetzlichen Mehrwertsteuer. Das Bearbeitungshonorar wird nur bei vollständiger und fristgerechter Abgabe der geforderten Leistungen gezahlt.

### 19.2 PREISE

Die Preisgeldsumme von 45.000 € zuzüglich der gesetzlichen Mehrwertsteuer wird wie folgt verteilt:

1. Preis: 22.500 € (50 % der Preisgeldsumme)
2. Preis: 13.500 € (30 % der Preisgeldsumme)
3. Preis: 9.000 € (20 % der Preisgeldsumme)

Das Preisgericht kann einstimmig auch eine andere als die in der Auslobung vorgesehene Verteilung der Preise beschließen. Die Teilnehmer haben über die Preissummen und die festgelegten Bearbeitungshonorare hinaus keinen Anspruch auf Kostenerstattung.

Wird ein Preisträger mit der Durchführung von Planungsleistungen betraut, so wird die als Preisgeld empfangene Summe auf das Planungshonorar angerechnet.

## 20 ABSCHLUSS DES WETTBEWERBS

Mit Beendigung der Sitzung des Preisgerichts ist der Wettbewerb formal und rechtsverbindlich im Sinne der als verbindlich festgestellten Auslobungsunterlage abgeschlossen.

## 21 BEKANNTMACHUNG DER WETTBEWERBSERGEBNISSE

Die Teilnehmer werden nach Beendigung der Sitzung des Preisgerichts über das Ergebnis benachrichtigt.

Jeder Teilnehmer erhält das Protokoll der Sitzung des Preisgerichts.

Da die Ausloberin das Recht der Erstveröffentlichung besitzt, wird das Wettbewerbsergebnis von der Ausloberin in der Presse veröffentlicht, öffentlich ausgestellt und im Internet präsentiert. Die Namen der Verfasser werden dabei genannt.

Die Veröffentlichung der Wettbewerbsarbeiten erfolgt voraussichtlich im Februar/März 2020.

## 22 RECHNUNGSSTELLUNG BEARBEITUNGSHONORAR / PREISGELD

Nach Abschluss des Wettbewerbsverfahrens sind der Ausloberin das Bearbeitungshonorar sowie ggf. das Preisgeld in Rechnung zu stellen.

Als Rechnungsempfänger sind folgende Kontaktdaten zu verwenden:

Stadt Ulm  
Hauptabteilung Verkehrsplanung  
und Straßenbau, Grünflächen, Vermessung  
Sachgebietsleitung Ingenieurbauwerke  
Frau Roswitha Schömig  
Münchner Straße 2  
89070 Ulm

### **BETREFF: WETTBEWERB ERSATZNEUBAU GÄNSTORBRÜCKE ULM / NEU-ULM**

Die Rechnungen sind nach Erhalt des Protokolls der Preisgerichtssitzung direkt an die Ausloberin zu versenden.

## 23 WEITERES VERFAHREN / BEAUFTRAGUNG

Im Rahmen des erforderlichen Verhandlungsverfahrens gemäß VgV werden mit den Preisträgern Verhandlungsgespräche geführt.

Die Ausloberin wird unter Würdigung der Empfehlung des Preisgerichts nach Abschluss des Wettbewerbs sowie nach Abschluss des Verhandlungsverfahrens einem der Preisträger für die Umsetzung des Wettbewerbsentwurfs weitere Planungsleistungen gemäß §§ 43 und 51 der HOAI übertragen, sofern kein wichtiger Grund einer Beauftragung entgegensteht.

Die Ermittlung des Honorars für die weiteren Leistungen erfolgt nach HOAI. Ein Anspruch der Preisträger auf die Gesamtbeauftragung besteht nicht. Die Beauftragung erfolgt stufenweise.

Im Rahmen des Verhandlungsverfahrens erfolgt die folgende Gewichtung der Zuschlagskriterien:

ZUSCHLAGSKRITERIUM	WICHTUNG
Wettbewerbsergebnis	50%
Weiterentwicklung des Wettbewerbsergebnis (Teil der Bieterpräsentation)	10%
Organisation des Projektteams	10%
Erfahrung des Projektteams	15%
Projektorganisation	5%
Honorarangebot (HOAI 2013)	10%
<b>SUMME</b>	<b>100%</b>

Die Empfehlung des Preisgerichts wird wie folgt gewürdigt:

1. Platz im Wettbewerbsverfahren 100% der maximalen Punktzahl
2. Platz im Wettbewerbsverfahren 75% der maximalen Punktzahl
3. Platz im Wettbewerbsverfahren 50% der maximalen Punktzahl

Das Verhandlungsverfahren erfolgt nach Abschluss des Wettbewerbs im Februar / März 2020. Die Preisträger werden dazu gesondert eingeladen.

## **24 URHEBERRECHT**

### **24.1 NUTZUNG BEI WEITERER BEAUFTRAGUNG**

Die Ausloberin hat das Recht, die Wettbewerbsarbeit des Wettbewerbsteilnehmers, dem weitere planerische Leistungen übertragen werden, unter Namensangabe des Teilnehmers zu veröffentlichen und für den vorgesehenen Zweck zu nutzen. Ansonsten verbleiben alle Rechte nach dem Urheberrechtsgesetz bei den Verfassern.

Der Wettbewerbsteilnehmer und seine Rechtsnachfolger sind verpflichtet, Abweichungen von der Wettbewerbsarbeit zu gestatten, dies gilt auch für das ausgeführte Werk.

Vor einer wesentlichen Änderung des ausgeführten Werkes ist der Wettbewerbsteilnehmer zu hören. Vorschläge des Teilnehmers sind zu berücksichtigen, soweit ihnen nicht nach Auffassung der Ausloberin wirtschaftlich, funktionell oder konstruktiv bedingte Bedenken entgegenstehen, die mitzuteilen sind.

Die mit Preisen ausgezeichneten Arbeiten werden Eigentum der Ausloberin.

### **24.2 NUTZUNG OHNE WEITERE BEAUFTRAGUNG**

Sollen eine Wettbewerbsarbeit oder Teile davon verwendet werden, ohne dass der Wettbewerbsteilnehmer mit der weiteren Bearbeitung beauftragt wird, so kann die Ausloberin diese Arbeit nutzen oder ändern, wenn er dem Wettbewerbsteilnehmer unter Anrechnung seines ihm ggf. zuerkannten Preises eine der Leistung entsprechende Vergütung gewährt.

## **25 RÜCKVERSAND WETTBEWERBSARBEITEN**

Nicht prämierte Wettbewerbsarbeiten (inkl. Modell) werden von der Ausloberin nur auf Anforderung der Teilnehmer, die innerhalb von vier Wochen nach Zugang des Protokolls der Sitzung des Preisgerichts bei der Ausloberin eingegangen sein muss, zurückgesandt.

Erfolgt keine Anforderung innerhalb dieser Frist, erklärt der Teilnehmer, auf sein Eigentum an der Wettbewerbsarbeit zu verzichten.

Entwurf

TEIL II  
RAHMENBEDINGUNGEN WETTBEWERBSGEBIET

## 26 AUSGANGSSITUATION UND BEDEUTUNG

Die Gänstorbrücke verbindet als einer von insgesamt nur drei Donauübergängen die Städte Ulm und Neu-Ulm. Bedingt durch die Lage im Stadtgebiet nahe der jeweiligen Innenstadtbereiche ist die unmittelbare Umgebung der Gänstorbrücke dicht bebaut und urban genutzt. Auf Neu-Ulmer Seite besteht dichte ufernahe Bebauung, die Ulmer Seite ist etwas lockerer bebaut und wird vor allem durch das 16 Stockwerke hohe Maritim-Center (Veranstaltungs- und Tagungszentrum) geprägt. Einerseits befindet sich hier in Fließrichtung der Donau in Richtung Osten bereits der Übergang zu den landschaftlichen Donauauen, andererseits bildet die Gänstorbrücke mit Blick nach Westen das „Eingangstor“ der Donau nach Ulm und Neu-Ulm. Bestehende Gebäude dürfen durch den Neubau der Brücke nicht tangiert werden. Beidseits der Donau verlaufen Rad- und Gehwege direkt am Ufer. Bei Hochwasser werden diese Wege überschwemmt. Beide Wege müssen nach dem Ersatzneubau wieder zur Verfügung stehen. Die Uferstreifen der Donau in den Stadtgebieten sind FFH-Gebiet (Flora-Fauna-Habitat).

## 27 EINORDNUNG UND LAGE

### 27.1 GEOGRAFISCHE EINORDNUNG / STANDORT MAKRODATEN

Die Universitätsstadt Ulm liegt am südöstlichen Rand der Schwäbischen Alb, an der Grenze zu Bayern, in Baden-Württemberg. Sie bildet einen eigenen Stadtkreis und ist mit einer Einwohnerzahl von 125.596 (Stand: Dezember 2017) die größte Stadt im Regierungsbezirk Tübingen und in der Region Donau-Iller.

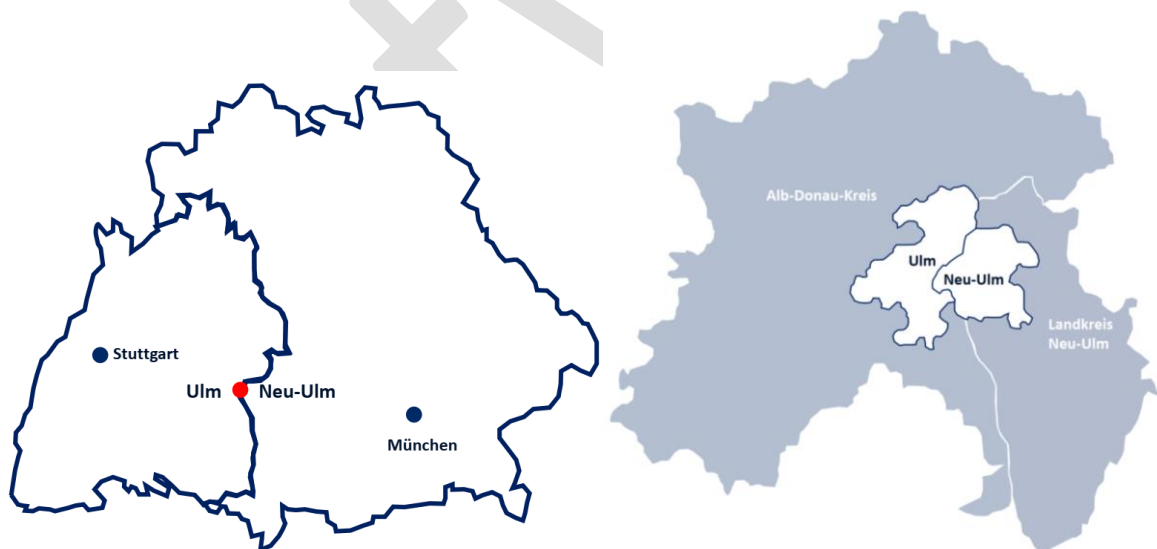


Abb. 2: Geografische Einordnung Makrostandort (Quelle: Eigene Darstellung)



Südöstlich der Donau und Iller grenzt die bayrische Kreisstadt Neu-Ulm mit einer Einwohnerzahl von 62.610 (Stand: Dezember 2018) an das Stadtgebiet Ulm an. Zusammen bilden diese eines der länderübergreifenden Doppelzentren Deutschlands.

Ulm weist eine Gesamtfläche von 11.869 ha (100 %) auf. 30 % sind Siedlungs- und Verkehrsflächen, davon 18,7 % Gebäude/Freiflächen Wohnen, 0,8 % Gebäude/Freiflächen Gewerbe und 10,5 % Verkehrsflächen. 43,6 % der Gesamtbodenfläche sind der Landwirtschaft zugeordnet, 19,3 % der Waldfläche und 2,7 % sind Erholungsflächen. Die restlichen 4,4 % sind Wasserflächen und übrige Nutzungsarten.

Neu-Ulm weist eine Gesamtfläche von 8.099 ha (100 %) auf. 24,2 % sind Siedlungs- und Verkehrsflächen, davon 8,2 % Gebäude/Freiflächen Wohnen, 5,8 % Gebäude/Freiflächen Gewerbe und 8,7 % Verkehrsflächen, 49,1 % der Gesamtbodenfläche sind der Landwirtschaft zugeordnet, 14 % der Waldfläche und 3,7 % sind Erholungsflächen. Die restlichen 9,3 % sind Wasserflächen und übrige Nutzungsarten.

## 27.2 VERKEHRSANBINDUNG

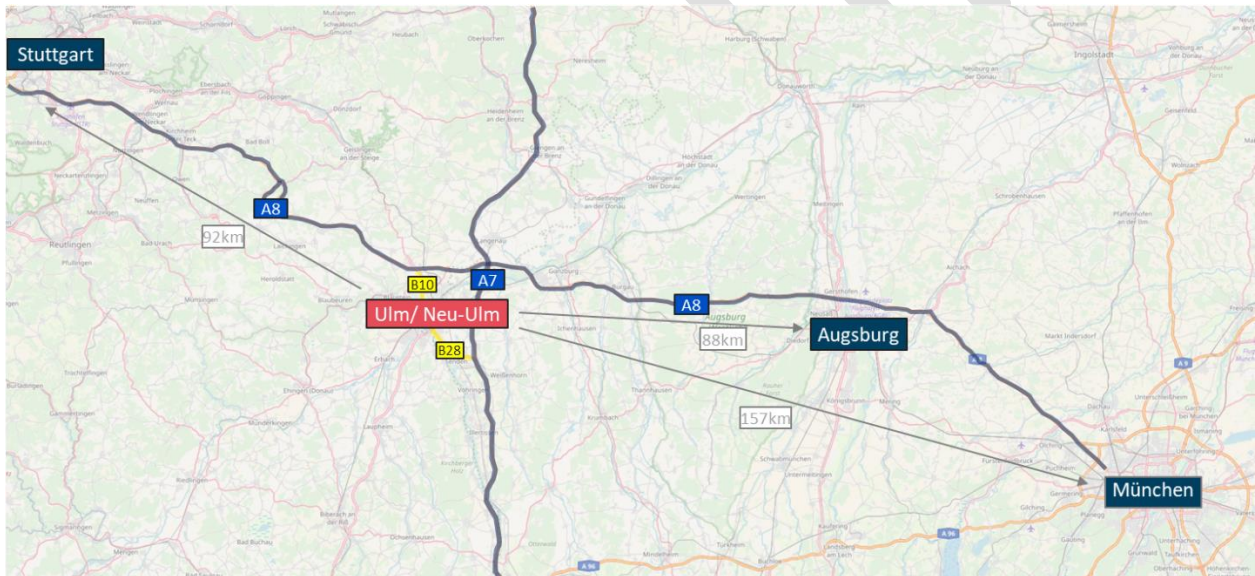


Abb. 3: Überregionale Verkehrsbeziehungen (Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von openstreetmap)

Die Städte Ulm und Neu-Ulm liegen verkehrsgünstig am Kreuzknotenpunkt der Bundesautobahnen A8 Karlsruhe-Salzburg und A7 Flensburg-Füssen/Reutte (Tirol). Die Wege in die Nachbarländer, wie Österreich, Schweiz, Frankreich oder Italien, sind recht kurz. Die Landeshauptstadt Baden-Württembergs Stuttgart liegt 90 km entfernt, die Landeshauptstadt Bayern München 160 km. Über die weiteren Bundesstraßen B10, B28, B30 und B311 sind die Städte Ulm / Neu-Ulm regional und überregional sehr gut angebunden.

Der Hauptbahnhof Ulm stellte einen wichtigen Verkehrsknoten dar. Ulm liegt an der ICE-Strecke Stuttgart-München sowie an der Europamagistrale Paris-Budapest. Ohne Umsteigen lassen sich europäische Metropolen wie Wien oder Paris erreichen.

Die beiden folgenden Tabellen zeigen Entfernungen und Fahrzeiten von Ulm / Neu-Ulm zu ausgewählten Zielorten im öffentlichen Verkehr (Bahn) und im Individualverkehr:

**Fahrzeiten im öffentlichen Verkehr (Bahn)**

Zielbahnhof	Minimale Dauer
Stuttgart	1h 10min
München	1h 20min
Nürnberg	2h 20min

**Entfernung und Fahrzeiten im Individualverkehr**

Zielort	Entfernung (km)	Minimale Dauer
Stuttgart, Innenstadt	90	1h
München, Innenstadt	155	1h 30min
Nürnberg, Innenstadt	200	2h

## 28 ABGRENZUNG WETTBEWERBSGEBIET

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Abgrenzung des Wettbewerbsgebiets:

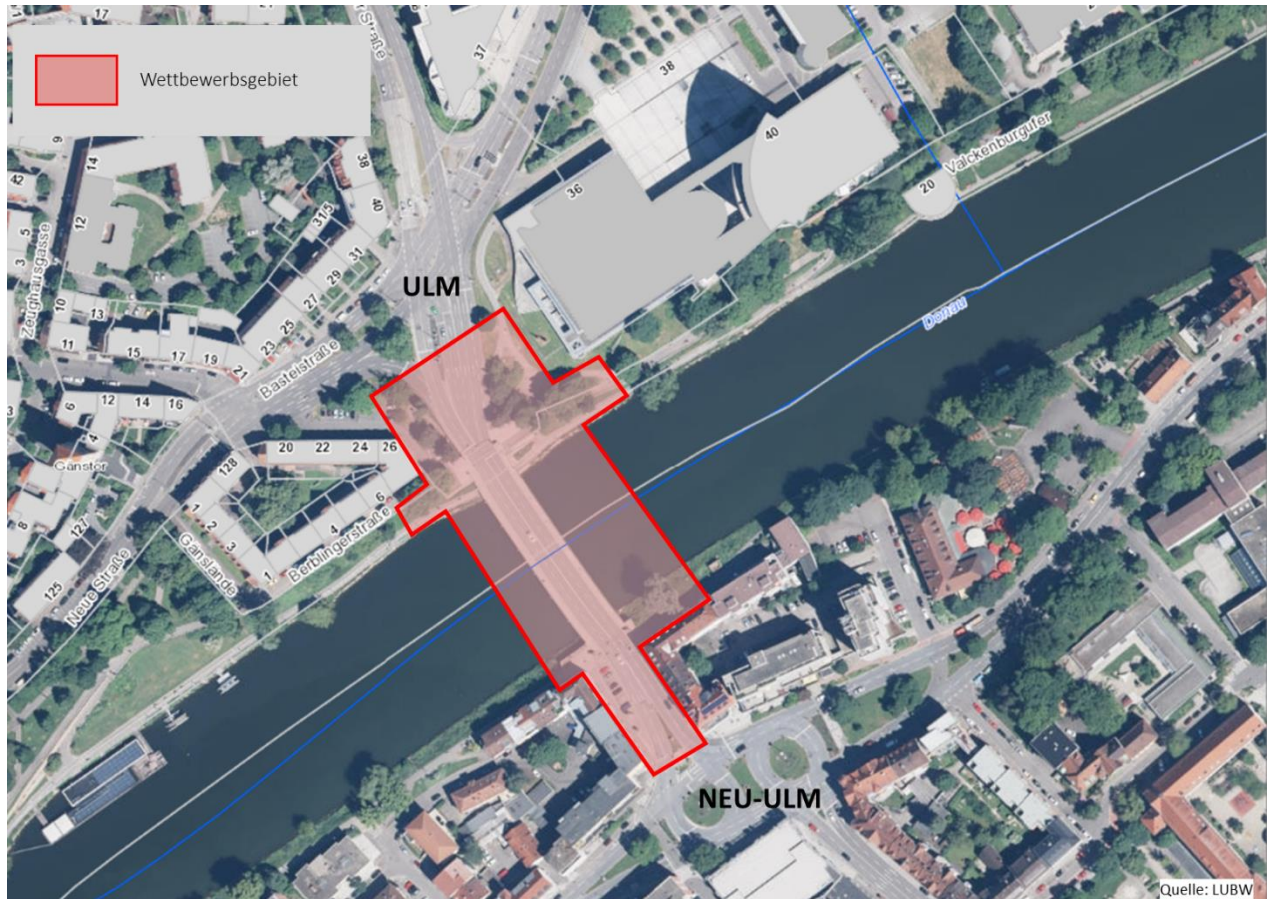


Abb. 4: Abgrenzung Wettbewerbsgebiet (Eigene Darstellung, Kartengrundlage: LUBW 2019)

Die Abgrenzung des Wettbewerbsgebietes ist bei der Bearbeitung zu beachten. Eine geringfügige Überschreitung des Wettbewerbsgebietes ist nur unter der Berücksichtigung aller folgender Voraussetzungen möglich:

- Die Überschreitung des Wettbewerbsgebietes durch den Wettbewerbsteilnehmer wird hinreichend begründet,
- Die angrenzenden Bereiche werden hinsichtlich ihrer Funktion und Nutzungsmöglichkeiten nicht beeinträchtigt.



## 29 RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DEN WETTBEWERB

Im Folgenden werden die wesentlichen Rahmenbedingungen für den Wettbewerb erläutert:

### 29.1 STÄDTEBAULICHE EINBINDUNG

Die Gänstorbrücke befindet sich östlich der Stadtzentren von Ulm und Neu-Ulm und verläuft in Fortführung der früheren Befestigungsanlagen von Ulm in Richtung Süden über die Donau. Ihren Namen verdankt die Gänstorbrücke dem Gänsturm, einem noch erhaltenen mittelalterlichen Stadttor, das sich unweit der Brücke befindet. Die Gänstorbrücke liegt innerhalb der heutigen Stadtgrenzen, gleichzeitig jedoch auch am Übergang in die Donauauen in Richtung Osten.

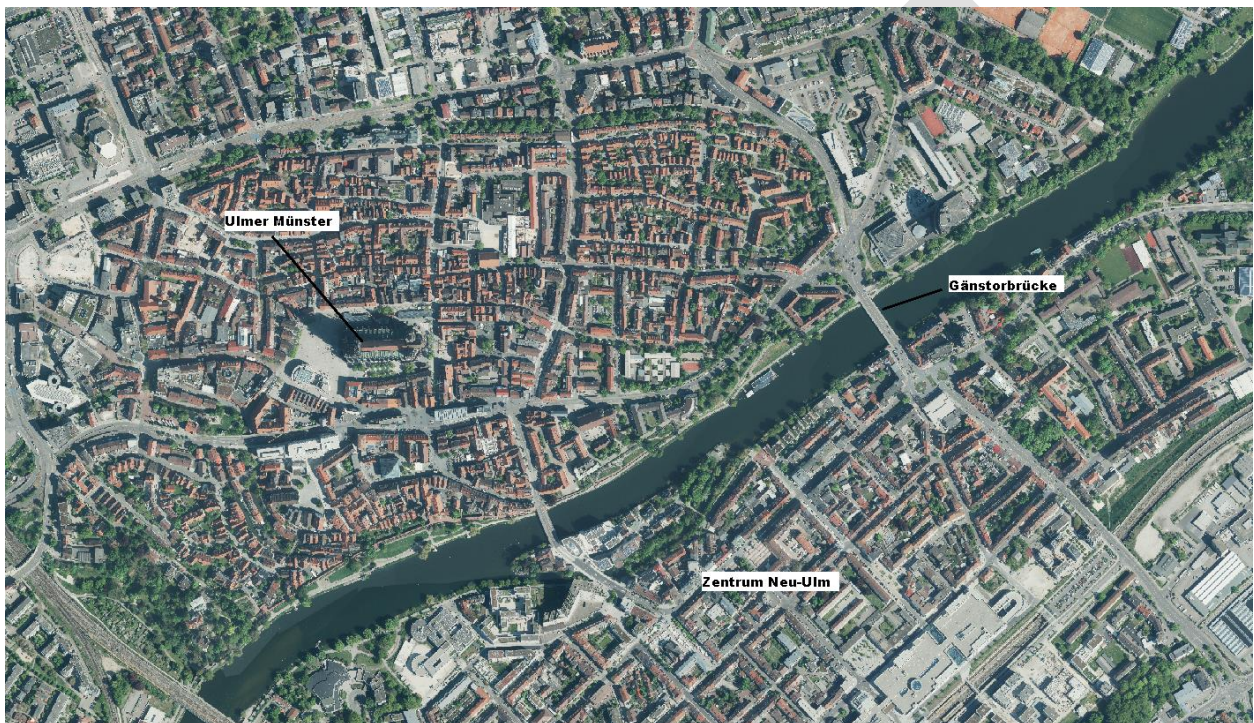


Abb. 5: Städtebauliche Einbindung Gänstorbrücke (Quelle: Stadt Ulm)

**29.2 TOPOGRAFIE**

Das Stadtgebiet von Ulm ist im Gegensatz zu dem von Neu-Ulm topographisch reich gegliedert. Das Ulmer Rathaus liegt auf etwa 479 m ü.NN, das Donauufer auf 459 m ü.NN. Die höchsten Erhebungen Ulms liegen auf über 600 m ü.NN. Neu-Ulm liegt im Mittel etwa bei 470 m ü.NN. Im unmittelbaren Wettbewerbsgebiet prägend ist ausschließlich der steile Donauuferanstieg.

Die steilen Donauufer sollen im Planungsprozess der neuen Gänstorbrücke berücksichtigt und erhalten bleiben.

Eine digitale Version der Höhenangaben ist in der **Anlage 7** zu finden.

**29.3 VERKEHRLICHE BEDEUTUNG**

Die Gänstorbrücke hat eine hohe Verbindungs- und Verkehrsbedeutung und wurde bis vor kurzem täglich von mehr als 26.000 Kfz/24h (DTV-w5) befahren. Über die Gänstorbrücke im Bestand führen neben Fahrspuren für den motorisierten Verkehr auch Geh- und Radwege. Es verkehrt auch eine städteverbindende Buslinie des ÖPNV. Zur Berücksichtigung späterer möglicher Weiterentwicklungen der städtischen Linienbetriebe soll in den Planungen zum Neubau der Gänstorbrücke die Möglichkeit einer Straßenbahnlinie berücksichtigt werden.

Die Aufrechterhaltung des Verkehrs im Umfang der jetzigen auf zwei Fahrspuren eingeschränkten Verkehrsführung mit ÖPNV während der Bauzeit ist unbedingt erforderlich. Daraufhin sind die Planungen für den Ersatzneubau auszulegen. Die Mitbenutzung durch Radfahrer und Fußgänger ist zu berücksichtigen.

Weitere Informationen sind dem Verkehrsentwicklungsplan vom 25.09.2013 – **Anlage 5** – zu entnehmen.

**29.4 BAUGRUND UND GEOLOGISCHE SITUATION**

Ulm und Neu-Ulm liegen am Rand der Schwäbischen Alb, einem Mittelgebirge.

Auf der Neu-Ulmer Seite der Donau sind im Bereich der Gänstorbrücke erst kürzlich Bauarbeiten für Radverkehrsanlagen vorgenommen worden, zu deren Vorbereitung der Baugrund untersucht wurde. Zudem wurde der Baugrund zur Beurteilung der Standsicherheit der Gänstorbrücke untersucht.

Auszug aus dem Gutachten „Gänstorbrücke Ulm/Neu-Ulm, Nachweis äußere Standsicherheit Baugrunduntersuchung (2018)“:

Beim Bau der Geh- und Radwegunterführung Gänstorbrücke in Neu-Ulm konnte die zur Böschungssicherung geplante Spundwand nur ca. 1 m unter die Kiesunterkante eingebracht werden. Nach diesen Erfahrungen ist hier ca. 1 m unter der Kiesoberkante mit festgesteinsartigen Schichten zu rechnen. Unter künstlichen Auffüllungen mit z.T. Bauteilresten folgen geologisch sehr junge Kiese einer Postglazialterrasse der Donau. Auf der Neu-Ulmer Seite treten über den Kiesen Auesande auf. Die Kiese sind im oberen Bereich erst in historischer Zeit entstanden, so dass ältere Ziegelreste enthalten sein können. Dies kann u.U. eine Erklärung für die relativ tief angetroffenen Mauerreste sein. Die Kiese sind schwach bis stark sandig und im oberen Bereich schwach schluffig. Die Lagerungsdichte ist unter Berücksichtigung der Lage im Grundwasser als mitteldicht und im unteren Bereich als dicht einzustufen. Die Kiese werden in allen Aufschlüssen relativ gleichmäßig unterhalb einer Höhe von ca. 459,2 bis 460,0 m von Mergeln unterlagert. Die Mergel werden im oberen Bereich als gelbe Letten (Lehme) bezeichnet und entsprechen den an der Schichtgrenze erbohrten beige gefärbten Tonen und Schluffen. Die Tone und Schluffe haben an der Obergrenze eine steife bis halbfeste Konsistenz und gehen innerhalb von ca. 0,4-0,8 m in Mergel mit fester Konsistenz sowie in mürbe Kalkmergelsteine über. Ab etwa 0,4-0,8 m unter der Obergrenze sind diese Schichten mit den Rammkern- und schweren Rammsondiergeräten nicht mehr rammpbar. Auch die im Zuge der Errichtung des Geh-/Radweges Gänstorbrücke in Neu-Ulm hergestellten Spundwände konnten in diese Schicht nur bis ca. 1 m unter der Oberkante eingerüttelt werden.

Nach den Ergebnissen der Bohrungen werden die o.g. Schichten auf der nordwestlichen, Ulmer Seite bis in mind. 16,7 m Tiefe und auf der südöstlichen, Neu-Ulmer Seite bis in ca. 14,0 m Tiefe von überwiegend roten Mergeln unterlagert. Die roten Mergel gehen auf kreidezeitliche bis alttertiäre Verwitterungsprodukte der Kalksteine des Oberjura zurück.

Diese Schichten werden im Raum Ulm und auf der Schwäbischen Alb vielfach als Füllungen von Karstsenken, Dolinen und Karstschlotten angetroffen und sind daher zeitlich vermutlich in die Anfangsphase der Unteren Süßwassermolasse oder älter einzuordnen. Die roten Mergel werden in der geologischen Karte von Ulm nicht beschrieben, sind aber aus angrenzenden Kartenblättern bekannt und werden hier als Bolustone bezeichnet. Zu den überwiegend aus roten Tonen zusammengesetzten Mergeln liegen Ergebnisse von bodenmechanischen Laborversuchen (Scherfestigkeit, Steifemodul) vor. Diese Schichten sind durch die ehemals höhere Überlagerung in diesem Gebiet überkonsolidiert.

Auf der Neu-Ulmer Seite treten unterhalb etwa 14 m Tiefe unterhalb der Ansatzpunkte Kalksteine des Oberjura auf. Die Oberkante des Oberjura fällt im Raum Ulm generell nach Südosten ab. Die alte Tertiäroberfläche fällt im Bereich der Gänstorbrücke im Gegensatz dazu nach Nordwesten ab. Es liegt hier somit eine Senke in der alten Karstoberfläche vor, so dass das Auftreten der Rottone in diesem Bereich im geologischen Zusammenhang plausibel ist.

Weitere Informationen sind dem Baugrundgutachten vom 21.06.2018 – Anlage 1 – zu entnehmen.



## 29.5 WASSERWIRTSCHAFTLICHE RANDBEDINGUNGEN

Das Projekt liegt im Hochwassergebiet der Donau, die flussbegleitenden Geh- und Radwege werden im Hochwasserfall, auch bei kleineren Hochwasserereignissen, regelmäßig überschwemmt. Daher werden an das neue Bauwerk bezüglich der Hochwasserthematik hohe Anforderungen gestellt, die teilweise auch auf die Bauzustände zu übertragen sind.

Der Ersatzneubau ist als Einfeldbauwerk zu konzipieren, Einbauten im Flussbett, wie z.B. die Nutzung der alten Pfeilerfundamente für Hilfspfeiler im Bauzustand sind lediglich temporär für Baubehelfe zulässig. Bei der Neuplanung ist die Freihaltung des Durchflussquerschnitts für HQ100 mit Freibord 1,0m in Flussmitte und 0,5m in den Randbereichen erforderlich.

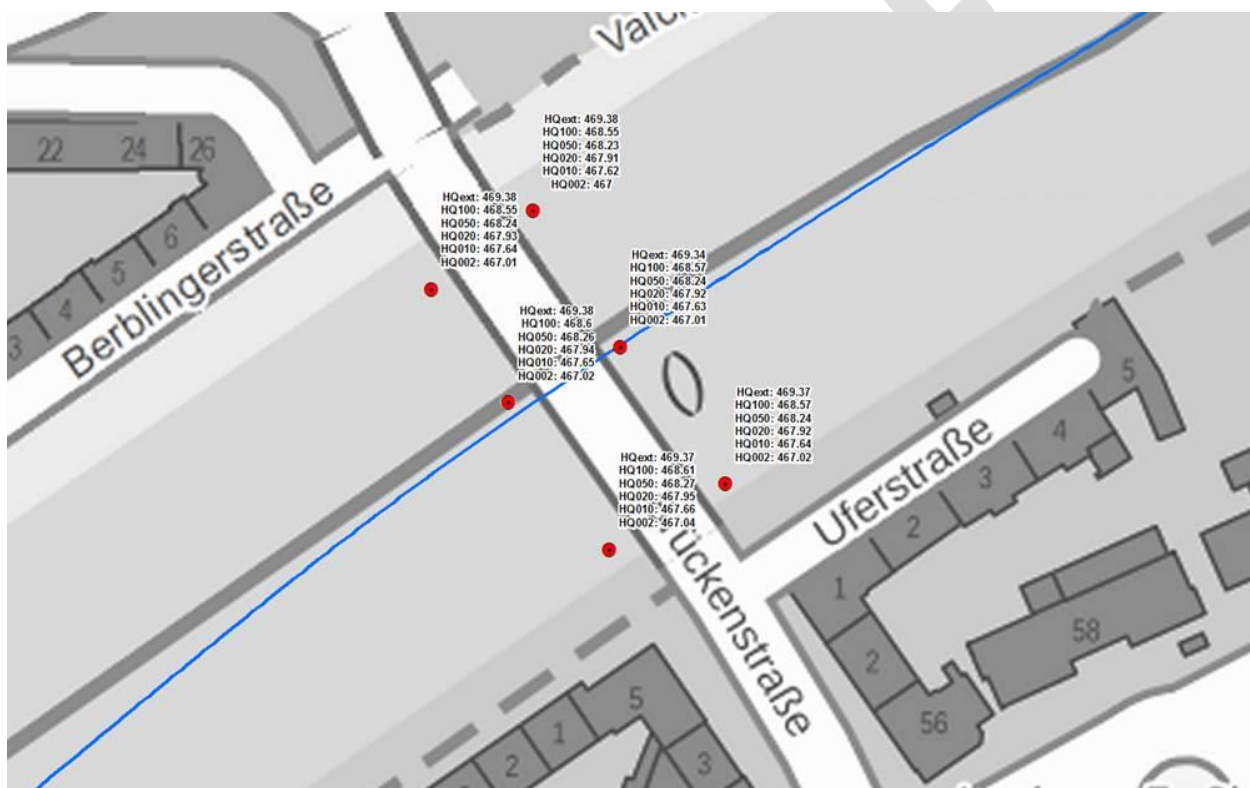


Abb. 5: Wasserwirtschaftliche Randbedingungen (Quelle: Stadt Ulm)

Über den folgenden Link stehen die Hochwassergefahrenkarten mit Darstellung der Überflutungsflächen zur Verfügung:

[Baden-Württemberg \(Landesanstalt für Umwelt BW\):](https://udo.lubw.baden-wuerttemberg.de/public/pages/map/default/index.xhtml)

<https://udo.lubw.baden-wuerttemberg.de/public/pages/map/default/index.xhtml>

[Bayern \(Bayerisches Landesamt für Umwelt\):](https://www.lfu.bayern.de/wasser/hw_risikomanagement_umsetzung/karten_download/index.htm)

[https://www.lfu.bayern.de/wasser/hw\\_risikomanagement\\_umsetzung/karten\\_download/index.htm](https://www.lfu.bayern.de/wasser/hw_risikomanagement_umsetzung/karten_download/index.htm)

Entwurf

**TEIL III  
WETTBEWERBSVORGABEN**



## 30 ALLGEMEINE ZIELVORSTELLUNG

Ziel des Wettbewerbs ist die Erarbeitung eines Entwurfs, der einerseits dem gestalterischen Anspruch, andererseits jedoch auch den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit gerecht wird. Der Ersatzneubau der Gänstorbrücke wird über lange Jahre prägend für diesen Teil der Städte sein und muss neben dem dominanten Gebäude des Maritim Centers in der Lage sein, einen städtebaulich stimmigen Akzent zu setzen.

Das Bauwerk soll mit zwei nach Fahrtrichtungen getrennten Überbauten konzipiert werden.

## 31 VORGABEN

### 31.1 ANFANGS- UND ENDPUNKT DER NEUEN BRÜCKE

Anfangs- und Endpunkt des neuen Bauwerks sind definiert über die Lage der Übergangskonstruktionen des Bestandsbauwerks. Die Widerlager des Neubaus sollen so zu liegen kommen, dass ein uferbegleitender Geh- und Radweg wie derzeit im Bestand möglich ist. Darüber hinaus gehende Verlagerungen des Anfangs- und Endpunkts in Richtung Norden oder Süden sind zu vermeiden, da Änderungen der Gradienten (Höhenlage), die sich aus wasserwirtschaftlichen Forderungen eines größeren Freibords über HQ 100 ergeben, innerhalb bebauter Bereiche nur schwer ausgleichbar sind.

### 31.2 STÄDTEBAULICHE EINBINDUNG

Die allgemeine Situation im Planungsbereich ist different. Sowohl Bebauungsdichte als auch Gebäudehöhen sind an den beiden Donaufern unterschiedlich. Während das Maritim Center am Ulmer Donauufer 16 Stockwerke aufweist, haben die meisten anderen Gebäude nicht mehr als 3 bzw. bis zu 6 Stockwerke. Die Nutzungsvielfalt reicht von Tagungszentrum und Hotel über Wohngebäude bis zu gewerblicher Nutzung. Auf Ulmer Seite sind Tradition und Moderne eng verbunden mit modernen Gebäuden in Kombination mit alten Stadtmauerteilen und Wehrtürmen. Auf Neu-Ulmer Seite liegt dagegen der Schwerpunkt auf der Moderne, die die junge Stadt vertritt. Nach Osten hin weitet sich der Grüngürtel beidseits der Donau auf, wohingegen nach Westen die Innenstadtbereiche anschließen und die Bebauung nahe an die Donau heranrückt. Damit ergeben sich sehr vielfältige städtebauliche Rahmenbedingungen, deren Berücksichtigung die Herausforderung bei der Neukonzeption der Gänstorbrücke darstellt.

### 31.3 GRÜNDUNG

Die Gründung ist nach statischen Erfordernissen in Abhängigkeit von den Bodeneigenschaften vorzusehen. Es ist nach derzeitigen Erkenntnissen von einer Tiefgründung auszugehen.

**31.4 FAHRBAHNQUERSCHNITT**

Es sind folgende Mindestspurbreiten vorzusehen:

4 Fahrspuren (je 2 pro Richtung) mit jeweils 3,25 m, 0,5 m Mitteltrennung, auf beiden Seiten 2,0 m Radweg mit 0,5 m Schutzstreifen und Gehweg mit 2,50 m.

Daraus folgt eine Breite zwischen den Geländern von nach derzeitigem Stand mind. 23,50 m.

Die beiden Fahrtrichtungen sollen auf baulich getrennten Überbauten geführt werden.

In der Mitte der Fahrbahn ist die optionale Führung einer Straßenbahnlinie 2-gleisig vorzusehen (statisch und konstruktiv).

**31.5 UMGANG MIT DER BESTEHENDEN BRÜCKE**

Die Radwegunterführung auf Ulmer Seite soll entfallen. Das bezieht sich jedoch nicht auf die Radwege entlang der Donau.

Das Bestandsbauwerk der Gänstorbrücke ist neben sämtlichen Überresten des Vorgängerbaus in den Widerlagern vollständig abzubrechen und zu entsorgen. Auch die beiden Fundamentreste der Pfeiler im Flussbett der Donau sind vollständig abzubrechen. Ansprüche aus dem Denkmalschutz bestehen nicht.

**31.6 FÜHRUNG DER FUßGÄNGER UND RADFAHRER AUF DER BRÜCKE**

Auf beiden Kappen ist neben einem Gehweg auch ein Radweg einzuplanen. Die vorgegebenen Maße sind unter 31.4 definiert.

**31.7 FREQUENZ UND LASTANNAHMEN**

Das neue Bauwerk ist nach dem Lastmodell LM1 gemäß Eurocode zu bemessen.

**31.8 UMGANG MIT DEM VERKEHRS-AUFKOMMEN WÄHREND DER BAUZEIT**

Das Bauwerk stellt einen von insgesamt nur drei Donauübergängen im Stadtgebiet von Ulm und Neu-Ulm dar. Jeder Eingriff mit Spurbegrenzungen über die derzeit bestehende hinaus führt unweigerlich zu größten Verkehrsbehinderungen im gesamten Stadtgebiet beider Städte.

Während der Bauzeit ist daher unter allen Umständen im Interesse der Verkehrsteilnehmer mit allenfalls kurzen Unterbrechungen die Aufrechterhaltung des Verkehrs mit einer Fahrspur je Richtung zu garantieren.

**31.9 TECHNISCHE AUSSTATTUNG DER BRÜCKE**

Das neue Bauwerk soll die im innerstädtischen Bereich übliche technische Ausstattung mit Spartenverlegungen und Beleuchtung erhalten.

**31.10 BAUSTELLENLOGISTIKFLÄCHEN**

Als Flächen für die Baustelleneinrichtung können sämtliche Verkehrsflächen und Grünflächen im städtischen Eigentum zwischen den Knotenpunkten Neue Straße/Basteistraße/Münchner Straße und Augsburg Torplatz dienen, soweit sie nicht zur Aufrechterhaltung von Verkehrsbeziehungen (ÖPNV, Kfz, Radverkehr, Fußgänger) während der Bauzeit notwendig sind. Allerdings sind diese Flächen im unmittelbaren Umfeld der Baustelle räumlich sehr begrenzt. Dies ist beim Entwurf in Bezug auf die Notwendigkeit von (Vor-) Fertigungsflächen zu beachten.

**31.11 BAUZEIT/FERTIGSTELLUNG**

Die Bauzeit soll nicht mehr als 1,5 Jahre betragen inklusive Abbruch, Neubau und Aufbau und Rückbau von Baubehelfen.

**31.12 SONSTIGES**

Auf Neu-Ulmer Seite ist die Mittellinie zwischen der derzeit bestehenden Bebauung als Brückenachse aufzunehmen. Daraus ergibt sich auf bayrischer Seite ein Planungsumgriff bis zum Augsburg Tor Platz, auf Ulmer Seite bis zur Unterführung kurz hinter dem Widerlager (die Unterführung inklusive deren Wegezuführungen soll in Zukunft entfallen).

**31.13 KOSTEN**

Auf die Vorgabe einer Kostenobergrenze wird verzichtet. Damit wird dem gestalterischen Gedanken genügend Raum gegeben.

Allerdings ist im Gegensatz dazu im Interesse der öffentlichen Finanzen die Einhaltung wirtschaftlicher Grundsätze geboten, die sich sowohl auf die Herstell- als auch auf die späteren Unterhaltungskosten beziehen sollen. Es wird die Einhaltung der Balance zwischen Gestaltung und Wirtschaftlichkeit erwartet.

Entwurf

**TEIL IV  
ANLAGEN**

**(digitale Anlagen)**