
PROTOKOLL ZUR SITZUNG DES PREISGERICHTS AM 07.02.2020

Ersatzneubau Gänstorbrücke Ulm / Neu-Ulm

Planerauswahlverfahren nach VgV mit Realisierungswettbewerb
nach RPW 2013



Ausloberin **Stadt Ulm**
Münchner Str. 2
89073 Ulm

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

Das Preisgericht versammelt sich am Freitag, den 07.02.2020 um 09:00 Uhr im Großen Saal des Hauses der Begegnung in Ulm.

Als Gastgeber und Vertreter der Ausloberin begrüßt Herr Bürgermeister von Winning die Anwesenden und erläutert die Planungsaufgabe, den Anlass und die Ziele des Wettbewerbs. Die anwesenden Personen stellen sich kurz vor. Dabei wird die Vollständigkeit und folgende Anwesenheit des Preisgerichts mit folgendem Ergebnis festgestellt:

Fachpreisrichter

- Herr BM von Winning Stadt Ulm
- Herr Jung Stadt Ulm
- Herr Krämer Stadtbaudirektor Stadt Neu-Ulm
- Herr Frieß Stadt Neu-Ulm
- Herr Eisenlauer Eisenlauer Architektur & Stadtplanung
- Herr Prof. Dr. Engelsmann Engelsmann Peters GmbH
- Herr Dr. Hennecke Zilch + Müller Ingenieure
- Herr Prof. Dr. Knippers Jan Knippers Ingenieure
- Herr Schultz-Brauns Schultz-Brauns Architekten und Stadtplaner

Stellvertretende Fachpreisrichter

- Herr Prof. Dr. Pawlowski Team Pawlowski Ingenieurbüro im Bauwesen
- Frau Metzler Stadt Ulm
- Herr Roth Stadt Ulm

Sachpreisrichter

- Frau Weinreich Fraktion Grüne, Stadträtin Stadt Ulm
- Herr Bühler Fraktion FWG, Stadtrat Stadt Ulm
- Herr Dr. Kienle Fraktion CDU, Stadtrat Stadt Ulm
- Herr Rivoir Fraktion SPD, Stadtrat Stadt Ulm
- Herr OB Noerenberg Oberbürgermeister Stadt Neu-Ulm
- Herr Hans Aicham-Bomhard Fraktion CSU, Stadtrat Stadt Neu-Ulm
- Herr Rudolf Erne Fraktion SPD, Stadtrat Stadt Neu-Ulm
- Herr Meißner Fraktion Pro-Neu-Ulm, Stadtrat Stadt Neu-Ulm

Stellvertretende Sachpreisrichter

- Frau Salzmann Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, Stadträtin Neu-Ulm
- Herr Milde Fraktion FDP, Stadtrat Stadt Ulm

Sachverständige

- Herr Dr. Hochreither Hochreither + Partner Ingenieurgesellschaft
- Frau Schömig Stadt Ulm
- Herr Fraidel Stadt Ulm
- Herr Dietl Stadt Neu-Ulm
- Herr Oberle Stadt Neu-Ulm

Verfahrensbetreuung

- Herr Siegle Drees & Sommer
- Herr Restle Drees & Sommer
- Herr Hach Drees & Sommer

Die Teilnehmer sind der Anwesenheitsliste im Anhang des Protokolls zu entnehmen.

Herr Prof. Dr. Engelsmann wird als Vorsitzender des Preisgerichts vorgeschlagen. Herr Prof. Dr. Engelsmann wird einstimmig bei eigener Enthaltung zum Vorsitzenden des Preisgerichts gewählt.

Der Vorsitzende dankt für das Vertrauen und begrüßt ebenfalls alle Anwesenden. Er erläutert die Regularien des Wettbewerbs und weist auf die Vertraulichkeit der Sitzung hin. Weiterhin versichert er sich, dass kein Mitglied des Preisgerichts in Kontakt mit einem der Wettbewerbsteilnehmer stand. Der Vorsitzende verweist auf die Anonymität des Verfahrens und bittet darum, keine Vermutungen über mögliche Verfasser anzustellen.

ALLGEMEINER BERICHT DER VORPRÜFUNG

Nach der Erläuterung des Verfahrens und der wesentlichen Vorgaben für die Bearbeitung der Wettbewerbsaufgabe erklärt die Vorprüfung den Aufbau des Vorprüfberichts, der jedem Teilnehmer des Preisgerichts vorliegt. Weiterhin wird der Tagesablauf der Sitzung erläutert.

Es wird darauf hingewiesen, dass es sich bei dem Wettbewerb um einen Realisierungswettbewerb nach RPW 2013 handelt.

Die Vorprüfung stellt das Ergebnis der Prüfung der formalen Leistungserfüllung vor. Die Wettbewerbsunterlagen wurden von allen Teilnehmern fristgerecht, vollständig, prüfbar und vollständig anonymisiert bis zum 13.12.2019 (Planungsleistungen) und 15.01.2020 (Modell) abgegeben.

Das Preisgericht entscheidet deshalb einstimmig, alle zehn Wettbewerbsbeiträge zur Beurteilung zuzulassen.

INFORMATIONSRUNDGANG

In einem ausführlichen Informationsrundgang, der um 09:30 Uhr beginnt, werden alle Arbeiten im Wechsel durch die Technische Vorprüfung, Herrn Oberle, Frau Schömig und Herrn Dr. Hochreither erläutert. Der Vorsitzende bittet alle Teilnehmer, in den Informationsrundgängen keine wertenden Aussagen zu treffen. Es werden lediglich Verständnisfragen zugelassen.

Der Informationsrundgang endet um 12:00 Uhr mit einer kurzen Kaffeepause.

Im Anschluss an den Informationsrundgang tauschen die Mitglieder des Preisgerichts ihre Erkenntnisse aus dem Informationsrundgang untereinander aus.

Es folgt die Mittagspause von 12:45 Uhr bis 14:00 Uhr.

ERSTER WERTUNGSRUNDGANG

Der Wertungsrundgang beginnt um 14:00 Uhr. Nach der kritischen Würdigung jedes Beitrags diskutiert das Preisgericht die Arbeiten ausführlich anhand der definierten Beurteilungskriterien.

Im ersten Wertungsrundgang werden keine Arbeiten ausgeschieden. Es verbleiben somit alle zehn Arbeiten in der Wertung.

ZWEITER WERTUNGSRUNDGANG

Der Wertungsrundgang beginnt um 15:30 Uhr.

Nach der kritischen Würdigung jedes Beitrags diskutiert das Preisgericht die Arbeiten ausführlich anhand der Beurteilungskriterien.

Die Arbeiten mit folgenden Tarnzahlen werden durch das Preisgericht ausgeschieden (in Klammern das jeweilige Abstimmungsergebnis):

2001 (11:6), 2004 (13:4), 2005 (15:2), 2007 (15:2), 2008 (13:4), 2009 (17:0), 2010 (13:4).

Der Wertungsrundgang endet um 16:30 Uhr.

Damit befinden sich die Arbeiten 2002, 2003 und 2006 in der engeren Wahl.

BEURTEILUNG DER WETTBEWERBSARBEITEN

Die verbliebenen Arbeiten 2002, 2003 und 2006 werden ab 16:30 Uhr durch das Preisgericht schriftlich beurteilt. Zur schriftlichen Beurteilung der Arbeiten werden Beurteilungsgruppen aus Fach- und Sachpreisrichtern gebildet. Zur Beschreibung der verbliebenen Arbeiten werden die in der Auslobung genannten Kriterien herangezogen.

Im Anschluss tritt das Preisgericht in eine intensive Diskussion zur Abstimmung der Rangfolge ein, bei der die einzelnen Fach- und Sachpreisrichter nochmals eingehend die Vor- und Nachteile der einzelnen Lösungsansätze vorstellen und diskutieren.

FESTLEGUNG DER PREISTRÄGER

Das Preisgericht beschließt die folgende Rangfolge der Entwürfe:

Tarnzahl	1. Preisträger	2. Preisträger	3. Preisträger
2002	17:0		
2003			17:0
2006			17:0

Weiterhin beschließt das Preisgericht einstimmig die Umverteilung der Preise. Daraus ergeben sich die folgenden Preisgeldsummen (jeweils zuzüglich der gesetzlichen Mehrwertsteuer):

Preis	Tarnzahl	Preisgeldsumme
1.Preis	2002	23.000,00 €
3.Preis	2003	11.000,00 €
3.Preis	2006	11.000,00 €

EMPFEHLUNG DES PREISGERICHTS

Für das weitere Planerauswahlverfahren, insbesondere für die Weiterentwicklung der Wettbewerbsergebnisse im Hinblick auf das Verhandlungsverfahren, empfiehlt das Preisgericht die in der Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten (Preisträger) genannten Empfehlungen hinsichtlich der funktionalen und städtebaulichen Anforderungen und Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.

AUFHEBUNG DER ANONYMITÄT

Die Verfassererklärungen werden geöffnet und verlesen. Damit wird die Anonymität der Wettbewerbsbeiträge aufgehoben. Die Verfasser sowie Zuordnung zu den Tarnzahlen sind dem Anhang zum Protokoll zu entnehmen.

ERSATZNEUBAU GÄNSTORBRÜCKE ULM / NEU-ULM

Planerauswahlverfahren nach VgV mit Realisierungswettbewerb
nach RPW 2013

Protokoll zur Sitzung des Preisgerichts am 07.02.2020

WEITERES VORGEHEN

Die Teilnehmer des Wettbewerbs werden zeitnah über das Ergebnis der Sitzung des Preisgerichts informiert. Parallel dazu wird das Protokoll der Sitzung des Preisgerichts erstellt sowie mit dem Vorsitzenden und dem Preisgericht abgestimmt. Anschließend erhalten die Teilnehmer des Wettbewerbs das Protokoll der Sitzung.

Die drei Preisträger werden über das weitere Verfahren gesondert informiert.

ABSCHLUSS DER SITZUNG

Auf Vorschlag des Vorsitzenden entlastet das Preisgericht einstimmig die Vorprüfung, dankt für die sehr gute Vorbereitung und Begleitung des bisherigen Verfahrens.

Die Pressekonferenz fand unmittelbar im Anschluss an die Sitzung des Preisgerichts am Freitag, 07.02.2020 in Ulm statt.

Der Vorsitzende dankt den Mitgliedern des Preisgerichts für die konstruktive Zusammenarbeit, der Vorprüfung für die gute Vorbereitung sowie Begleitung des Entscheidungsprozesses und gibt seinen Vorsitz an die Ausloberin zurück.

Herr Bürgermeister von Winning und Herr Oberbürgermeister Noerenberg danken dem Preisgericht sowie dem Vorsitzenden für die intensive Arbeit und zielführenden Diskussionen. Im Anschluss danken sie der Vorprüfung für die sehr gute Arbeit.

Die Sitzung wird um 18:00 Uhr geschlossen.

Ulm, 07.02.2020



Prof. Dr. Stephan Engelsmann
Vorsitzender des Preisgerichts

- Anhang 1 Einzelbeurteilung der Arbeiten
- Anhang 2 Tarnzahlen und Verfasser
- Anhang 3 Anwesenheitsliste

ANHANG 1

EINZELBEURTEILUNG DER ARBEITEN

Arbeit 2001

Stärken des Entwurfs

- + Einordnung in das Stadtbild
- + Räumliche Großzügigkeit in den Radwegbereichen
- + In der Brückenansicht filigran wirkend
- + Nachhaltigkeit des Werkstoffes eines nachhaltigen Materials als innovatives Brückenkonzept
- + Hochwertiges Erscheinungsbild insbesondere im Hinblick auf Untersicht und Materialästhetik

Schwächen des Entwurfs

- Proportionen des Sprengwerkes werden kritisch hinterfragt
- Schlankheit nur erreichbar durch das Einfügen von geschlitzten Stahlblechen, die Probleme in Hinblick auf den Unterhaltungsaufwand erkennen lassen
- Einschnitt in HQ100-Bereich (in wasserrechtlicher Hinsicht möglicherweise nicht genehmigungsfähig)
- Abstände in Querrichtung zwischen den einzelnen Holzträgern fragwürdig im Hinblick auf Wartung und Prüfung sowie Unterhaltungsmaßnahmen
- Kombination unterschiedlicher Materialien wird als fragwürdig angesehen
- Einzelstützen in wasserwirtschaftlicher Hinsicht fragwürdig
- Abweichungen von der Achslage auf Neu-Ulmer Seite
- Funktionalität eingeschränkt (Brückenprüfung, Zugänglichkeit der Spartenpp.)

Arbeit 2002

Der Entwurf besticht durch sein sehr schlankes Erscheinungsbild, das sich gegenüber der Stadtsilhouette zurücknimmt. Das untenliegende Tragwerk greift die Konstruktionsidee der bestehenden Brücke von Ulrich Finsterwalder auf und übersetzt sie in eine moderne, schlankere Stahlverbundlösung. Die konstruktiv und gestalterisch gelungene objekthafte Gestaltung des Brückenquerschnitts gibt der Brücke ein homogenes Erscheinungsbild. Die strukturierte Oberfläche der Unterseite und die geneigten Brückenränder eröffnen Fußgängern und Radfahrern entlang der Donau eine ansprechende Untersicht. Die Ausbildung der Brückenwiderlager ist in Abhängigkeit von den Gründungsverhältnissen zu überprüfen beziehungsweise zu optimieren. Die leichte Aufweitung zur Brückenmitte schafft einen Verweilbereich für Fußgänger für den Blick auf die Donau. Die Leuchtmasten an den Brückenenden bilden einen markanten Auftakt der Brücke, der den Brückenraum auf der Brückenseite begrenzt. Ein attraktives Detail ist der Wechsel der Neigung des Brückengeländers. Sie vermittelt dem Fußgänger in Verbindung mit den Beleuchtungselementen in den Holmen ein lebendiges Erlebnis. Der Durchfluss für HQ 100 ist ohne Einschränkung eingehalten. Die verkehrplanerischen Vorgaben werden erfüllt. Die geforderten Flächen für die verschiedenen Verkehrsarten stehen auf der Brücke zur Verfügung. Es wird empfohlen, die Abgrenzung zwischen den einzelnen Verkehrsarten beispielsweise durch optische Hervorhebungen zu betonen. Der schlanke Überbau vergrößert die lichte Durchfahrtshöhe für den Fuß und Radweg entlang der Donau. Die technische Realisierbarkeit ist durch die vorliegende Dokumentation nachgewiesen. Entsprechend den eingereichten Unterlagen ist der Preis (ca. 17 Mio. Euro brutto) im Vergleich zu den anderen Wettbewerbsbeiträgen sehr hoch, wird aber als sehr realistisch eingeschätzt. Die Beleuchtung der Brücken erfolgt durch Leuchten am Brückenanfang, an Seilen aufgehängte Beleuchtung entlang der Brücke, Geländerholmbeleuchtung sowie Beleuchtung an der Unterseite. In der weiteren Entwurfsbearbeitung ist zu überprüfen, ob die an den Seilen aufgehängte Beleuchtung den technischen Anforderungen erfüllt. Die geschlossene Unterseite lässt einen geringen Unterhaltsaufwand erwarten. Eine hinreichende Dauerhaftigkeit kann bei den luftverschlossenen Kastenquerschnitten angenommen werden. Leitungen werden innerhalb des Kastenquerschnitts geführt und sind bei Vorhandensein von Revisionsöffnungen zugänglich. Der vorliegende Entwurf stellt eine gleichzeitig elegante und funktionale, insgesamt angemessene Lösung für die gestellte Aufgabe dar, die alle Randbedingungen erfüllt.

Arbeit 2003

Die Arbeit überzeugt durch die städtebauliche Einbindung in ihre Umgebung, insbesondere durch ihre Bestandsorientierung an der Oberseite der Brücke. Die Sichtachsen auf das Ulmer Münster und die Altstadt sind nicht verstellt. Der Brückenentwurf ist geprägt von dezenter Zurückhaltung, vermag aber trotzdem eine gestalterische Wirkung zu entwickeln. Gleichwohl wird die Gesamtanmutung als fragwürdig empfunden, da Bogenbrücken mit aufgeständerter Fahrbahn ein bislang untypisches Element im städtischen Brückenbild darstellen. Das Erscheinungsbild des unten liegenden Brückentragwerkes wird kontrovers diskutiert.

Die Brücke erfüllt grundsätzlich die in der Auslobung formulierten Anforderungen an die Funktionalität, hält jedoch den Hochwasserabflussquerschnitt für HQ 100 im Uferbereich nicht ein und ist im wasserrechtlichen Genehmigungsverfahren möglicherweise nicht genehmigungsfähig.

Hervorzuheben ist die Erlebbarkeit des Tragwerkes von den Seitenwegen aus und die großzügige Durchlässigkeit für Radfahrer und Fußgänger. Die geneigten Stützen tragen zu dem gelungenen Lösungsansatz bei, der dem Bauwerk eine markante Leichtigkeit verleiht. Das Erscheinungsbild des Brückentragwerkes insgesamt wird jedoch kontrovers diskutiert.

Nicht nachvollziehbar bzw. erklärungsbedürftig ist der Kostenansatz. Dieser ist grundsätzlich zu verifizieren. Optimierungspotentiale werden bei der großzügig angesetzten Bauzeit werden Optimierungspotentiale gesehen bzw. erhofft.

Noch keine Lösungsansätze eröffnet der Entwurf hinsichtlich der Lastabtragung für Wartungsfahrzeuge, Betriebs- und Unterhaltungsfahrzeuge (für z.B. Inspektion Winterdienst, Brückenprüfungen). Im Hinblick auf den Unterhaltungsaufwand für das Bogentragwerk wird hoch eingeschätzt.

Die weitere technische Bearbeitung sollte sich auf Lösungsansätze für potentielle Hochwasserereignisse (z.B. HQ 100) konzentrieren und Beschleunigungspotenziale in Planung und Bauabwicklung aufzeigen. Die Arbeit wird insgesamt für gelungen erachtet und bietet genügend positive Ansätze für eine Weiterentwicklung.

Arbeit 2004

Stärken des Entwurfs

- + Stark ausgeprägte Schlankheit als Besonderheit des Entwurfes
- + Elegante und vielversprechende Ansicht
- + Modernes und spezifisches Aussehen
- + Durch Aufweitungen an den Rändern sehr gute Einbindung in die Stadtstrukturen
- + Zusatzelemente schaffen Aufenthaltsqualität auf der Brücke

Schwächen des Entwurfs

- Bepflanzung des Überbaus mit Bäumen wird grundsätzlich hinterfragt und ist nicht plausibel durchgearbeitet
- Die Angemessenheit einer Baumpflanzung auf dem Überbau der Brücke
- Es bestehen erhebliche Zweifel an der Realisierbarkeit der dargestellten Schlankheiten
- Übergang Überbau-Widerlager nicht plausibel dargestellt.
- Ausarbeitungsgrad mangelhaft
- Ungenügende Qualität in der Darstellung und den Erläuterungen
- Realisierbarkeit wird aufgrund fehlender Tiefe und/oder Erläuterungen grundsätzlich in Frage gestellt

Arbeit 2005

Stärken des Entwurfs

- + Einordnung in das Stadtbild
- + Räumliche Großzügigkeit in den Radwegbereichen
- + Sehr schlanke Fahrbahnplatte

Schwächen des Entwurfs

- Hochwasserabflussquerschnitt HQ 100 nicht eingehalten; Erscheinungsbild wird kontrovers diskutiert
- Ausbildung der Druckstäbe zu schlank

Arbeit 2006

Die Brücke nimmt die Achse der Brückenstraße auf und führt damit zu einer zusammenhängenden und harmonischen Gestaltung des Straßenraumes. Der Stich des oben liegenden Bogens wird mit Rücksicht auf die angrenzende Bebauung und das Ulmer Stadtbild gegenüber herkömmlichen Stich/ Spannweite-Verhältnisse auf ein Minimum reduziert. Die Bögen werden zur Beleuchtung genutzt, so dass auf freistehende Leuchten verzichtet werden kann.

Das Tragwerk trennt den Autoverkehr von den Fußgängern und Radfahrern und erhöht damit Verkehrssicherheit und Komfort. Die auskragenden Gehwege gewährleisten eine schmale Ansichtsbreite. Das oben liegende Tragwerk ermöglicht eine maximale Durchgangshöhe im Bereich der Uferwege und verbessert damit die Situation für Fußgänger und Radfahrer sowie die landschaftliche Situation erheblich. Auf der Neu-Ulmer Seite kann der Geh- und Radweg angehoben werden. Dadurch reduziert sich die Anfälligkeit für Überschwemmungen und der Komfort wird durch die geringere Höhendistanz deutlich erhöht. Das Durchflussprofil der Donau bei Hochwasser wird durch das Bogentragwerk nicht behindert.

Das Tragwerk aus Stahl ist funktional gestaltet und statisch-konstruktiv gut durchgearbeitet. Es verzichtet auf überflüssige gestalterische Spielereien. Die unteren Anschlüsse der Hänger liegen außerhalb der stark mit Tausalz beanspruchten Zone.

Die Wirtschaftlichkeit hinsichtlich Baukosten liegt im mittleren Bereich. Die Realisierbarkeit ist gegeben, die dargestellten Bauteilabmessungen scheinen realistisch. Leitungen lassen sich im Brückenquerschnitt gut unterbringen.

Grundsätzlich wird die Frage kritisch diskutiert, ob ein obenliegendes Tragwerk im dichten innerstädtisch bebauten Raum eine angemessene städtebauliche Antwort darstellt, da der Bogen in Konkurrenz zur direkt anschließenden Uferbebauung und der historischen Stadtsilhouette steht. Das Tragwerk des oben liegenden Bogens stellt ist nicht vorhanden bei den benachbarten Bestandsbrücken und stellt einen Fremdkörper dar.

Das Tragwerkskonzept sowie die Gestaltung der Details sind konventionell und lassen innovative Aspekte vermissen. Das obenliegende Tragwerk erhöht die Brückenbreite und vergrößert in unnötiger Weise die Breite der Brücke. Dies verschlechtert die Situation unter der Brücke. Eine Trennung des Überbaus in Längsrichtung im Hinblick auf zukünftige Bauzustände ist nicht möglich. Dies führt zu erheblichen Nachteilen künftigen Ersatzmaßnahmen.

Der vorgeschlagene Bauablauf wird als unrealistisch betrachtet, da er erhebliche Eingriffe in das sensible Donauufer erfordert. Das Einschwenken des gesamten Überbaus erscheint aufgrund der beengten Verhältnisse an der Brückenstraße problematisch. Die auskragenden Gehwege scheinen für Wartungsfahrzeuge nicht ausreichend dimensioniert. Die Untersicht wirkt und wenig attraktiv. Die offene Stahlkonstruktion weist zahlreiche schwer zugängliche und verschmutzende Oberflächen und Kanten auf und wird einen erhöhten Unterhaltungsaufwand verursachen.

Arbeit 2007

Stärken des Entwurfs

- + Eine Reduzierung auf einen in Brückenmitte gelegenen Bogen ist grundsätzlich denkbar und macht die beiden Stadtseiten trotz obenliegendem Tragwerk erlebbar und wahrnehmbar
- + Entwurfsumsetzung ist grundsätzlich vorstellbar, jedoch ist die Teilung in zwei statisch ungünstig beanspruchte Einzelquerschnitte nicht zielführend

Schwächen des Entwurfs

- Stadträumliche Einordnung ungenügend
- Sichtachsen auf Münster und Altstadt teilweise verstellt
- Das infolge der Teilung hochgradig torsionsbeanspruchte Tragsystem erscheint in statisch-konstruktiver und wirtschaftlicher Hinsicht nicht sinnvoll
- In der Perspektive wirkt der oben liegende, zwei geteilte Bogen sehr wuchtig

Arbeit 2008

Stärken des Entwurfs

- + Für sich betrachtet statisch-konstruktiv sinnvoller und effizienter Lösungsvorschlag
 - + In der Ansicht sehr schlank wirkend
- Technisch gut ausgearbeitete und stimmige Lösung

Schwächen des Entwurfs

- Stadträumliche Einordnung ungenügend insbesondere im Hinblick auf den großen Bogenstich
- Sichtachsen auf Münster und Altstadt teilweise verstellt
- Brückeninspektionsfahrzeug nicht einsetzbar

Arbeit 2009

Stärken des Entwurfs

- + Räumliche Trennung zwischen motorisiertem Verkehr und Fußgängern / Radfahrern

Schwächen des Entwurfs

- Lösungsvorschlag ist in stadträumlicher und architektonischer Hinsicht nicht vorstellbar
- Brückeninspektionsfahrzeug möglicherweise nicht einsetzbar
- Nutzung von bestehenden Gründungsbauteilen grundsätzlich wünschenswert, aber im vorliegenden Fall fragwürdig
- Fertigteillösung mit Fugen für Geh- und Radwegbereiche lässt erhöhten Unterhaltungsaufwand erwarten

Arbeit 2010

Stärken des Entwurfs

- + Anlehnung an das Erscheinungsbild des bestehenden Brückenbauwerks
- + Lösungsvorschlag technisch gut durchgearbeitet

Schwächen des Entwurfs

- Keine Verbesserung der räumlichen Qualität im Hinblick auf die Lichtraumprofile des Radwegs
- Die grundsätzlich mit dem Werkstoff Stahl erreichbaren größeren Schlankheiten werden nicht in Anspruch genommen.

ANHANG 2

TARNZAHLEN UND VERFASSER

Ergebnis	Tarnzahl	Ingenieurbüro	Architekt
	2001	B+G Ingenieure Bollinger und Grohmann GmbH, Frankfurt a.M.	Explorations Architecture SARL
1. Preis	2002	KLÄHNE BUNG Beratende Ingenieure im Bauwesen GmbH, BUNG Ingenieure AG, Berlin	Kolb Ripke Gesellschaft von Architekten mbH, Berlin
3. Preis	2003	Konstruktionsgruppe Bauen AG, Kempten	Knight Architects (UK)
	2004	Sweco GmbH, Frankfurt a.M.	
	2005	Ingenieurbüro Grassl GmbH, München	Firmhofer + Günther Architekten PartG mbB, München
3. Preis	2006	FCP Fritsch, Chiari & Partner ZT GmbH, Wien + VCE Vienna Consulting Engineers ZT GmbH, Wien	Tragwerkstatt Ziviltechniker GmbH, Salzburg
	2007	BPR Dr. Schöpfertöns Consult GmbH & Co. KG, München + SRP Schneider & Partner Ingenieur-Consult GmbH, München	
	2008	Leonhardt, André und Partner Beratende Ingenieure VBI AG, Stuttgart	
	2009	Scherr+Klimke Bauten Anlagen Systeme GmbH, Ulm + Ing.-Büro Dipl.-Ing. Manfred Eisele, Ostfildern + Harrer Ingenieure GmbH, Karlsruhe	Scherr+Klimke AG Architekten Ingenieure, Ulm
	2010	KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH, Karlsruhe	karlundp Gesellschaft von Architekten mbH, München

ANHANG 3

ANWESENHEITSLISTE

Anwesenheitsliste

Sitzung des Preisgerichts

Projektnummer und -bezeichnung, Thema der Besprechung

07.02.'20

Datum

Name (Druckbuchstaben)	Institution/Firma	Telefon/E-Mail-Adresse	Unterschrift
Siegle, Christian	Drees u. Sommer		C. Siegle
Hack, Lukas	Drees u. Sommer		Lukas Hack
D. HOCHREITHNER	H + P	06021/46004-00	C. Hochreithner
Schönig, Roswitha	Stadt Ulm		Schönig
Oberle Jörg	Stadt NU		Oberle
KIENLE	CONFRANTION	bekannt	Kienle
SCHULTZ-BRAUNS, OTTO	ARCHITEKT/STADTPL.	bekannt	Schultz-Brauns, Otto
Knippers, Jean	Vui Stuttgart.	"	Knippers
Frieß, Tobias	Stadt Neu-Ulm	bekannt	Frieß
Krämer, Markus	"	"	Krämer
NOERENDERG, GEROLD	"		Noerenderg
V. WINNING TILL	STADT ULM		V. Winning Till

Anwesenheitsliste

Projektnummer und -bezeichnung, Thema der Besprechung

Datum

Name (Druckbuchstaben)

Institution/Firma

Telefon/E-Mail-Adresse

Unterschrift

Milde, Ralf

Stadttrat Ulm



PRYLOWSKI ROBERT TPI



Hetzko, Ute

Stadt Ulm, UP



Dill, Lutz

Stadt Neu-Ulm



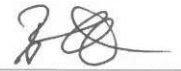
Fraidel, Gerhard

Stadt Ulm



Restle, Eckhard

Drees & Sommer



Anwesenheitsliste

Projektnummer und -bezeichnung, Thema der Besprechung

Datum

Name (Druckbuchstaben)

Institution/Firma

Telefon/E-Mail-Adresse

Unterschrift

Jung, Michael

Stadt Ulm

ENLIELMANN/TEAM OF VERMUTLICH

Hennecke, Markus

BM-T

EISENLANER PETER

ANNETTE WEINREICH

Grüne Ulm

Erue, Rudolf

Bühler, Gerhard

FWG-Ulm

Adham, Hans

CSU Ulm

Mark Rivoir

SPD Ulm

Hedner Siegfried

PRO Neu-Ulm

Gründe Salzmann

Grüne Fraktion Neu-Ulm

Timo Peth

Stadt Ulm