

## Auslobung vom 17.09.2025

Hinweis 1, 17.09.2025:

die Auslobung enthält im Vergleich zur Auslobung vom 23.07.2025 lediglich redaktionelle Ergänzungen.

Hinweis 2, 07.10.2025: Die Auslobung enthält redaktionelle Ergänzungen auf Seite 11, Teilnehmende Büros

## STADT OFFENBURG

### UNIONBRÜCKE

Auslobung zum Nichtoffenen Planungswettbewerb und anschließendem VgV-Verfahren mit Lösungsvorschlägen für den Neubau der "Unionbrücke" in Offenburg



# IMPRESSUM

## Ausloberin

### **Stadt Offenburg**

vertreten durch den Ersten Bürgermeister und Baubürgermeister Herrn Oliver Martini

Ansprechpartnerin:

Frau M. Sc. Mareike Sigloch

Stadt Offenburg, Fachbereich Tiefbau und Verkehr, Abteilung Verkehrsplanung

Wilhelmstraße 12, 77654 Offenburg

Tel. 0781 82-2582, mareike.sigloch @offenburg.de

## Wettbewerbsbetreuung

### **Korth StadtRaumStrategien, Lichtenau**

Ansprechpartnerin:

Dr. Katrin Korth

Waldstraße 24, 77839 Lichtenau

Tel. 07227/9931693

katrin.korth@stadtraumstrategien.de

## Redaktion

Mareike Sigloch, Stadt Offenburg, Fachbereich Tiefbau und Verkehr, Abteilung Verkehrsplanung

Dr. Katrin Korth, Korth StadtRaumStrategien, Lichtenau

## Fotos und Planabbildungen

Planunterlagen und Fotos: Stadt Offenburg, Fachbereiche Tiefbau und Verkehr, Stadtplanung und Baurecht

## Hinweis

Der Auslobungstext ist, soweit möglich, geschlechtsneutral verfasst. Sofern das nicht möglich ist, beziehen sich die verwendeten Personen-Bezeichnungen gleichermaßen auf weibliche und männliche Personen. Auf eine Doppelnennung und gegenderte Bezeichnungen wird verzichtet.

Auslobung Unionbrücke Offenburg 23.07.2025, redaktionelle Ergänzungen 17.09.2025

# INHALT

Teil A		Verfahren	
1.	Allgemeines	Seite	5
2.	Anlass und Zweck des Wettbewerbs	Seite	5
3.	Gegenstand des Wettbewerbs	Seite	6
4.	Verfahrensablauf	Seite	7
5.	Wettbewerbsart		8
6.	Teilnahmeberechtigung	Seite	8
7.	Zulassung	Seite	9
8.	Preisgericht, Sachverständige, Vorprüfung	Seite	12
9.	Zulassung und Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten	Seite	13
10.	Wettbewerbsunterlagen	Seite	13
11.	Wettbewerbsleistungen	Seite	13
12.	Kennzeichnung der Wettbewerbsarbeit	Seite	15
13.	Rückfragen und Kolloquium	Seite	15
14.	Beurteilungskriterien Ideenwettbewerb	Seite	15
15.	Honorierung und Prämierung	Seite	15
16.	Modalitäten der Abgabe	Seite	16
17.	Abschluss des Wettbewerbs	Seite	16
18.	Termine	Seite	17
19.	Verhandlungsverfahren mit Lösungsvorschlägen	Seite	17
20.	Leistungen Verhandlungsverfahren	Seite	18
21.	Beurteilungskriterien	Seite	19
22.	Honorierung und Prämierung	Seite	20
23.	Modalitäten der Abgabe	Seite	21
24.	Abschluss des Verfahrens	Seite	21
25.	Weiteres Verfahren	Seite	21
26.	Termine	Seite	22
Teil B		Wettbewerbsaufgabe	
1.	Allgemeine Informationen zur Stadt	Seite	23
1.1	Geschichte der Stadt Offenburg	Seite	23
1.2	Stadtentwicklung Offenburgs seit 1945	Seite	24
1.3	Aktuelle Ziele der Stadtentwicklung	Seite	25
1.4	Naturräumliche Gegebenheiten / Klima	Seite	26
1.5	Klimaanpassung in Offenburg	Seite	26
1.6	Mobilität in Offenburg	Seite	27
1.7	Offenburg "Einfach mobil"	Seite	28
2.	Wettbewerbsgebiet	Seite	29
2.1	Lage und Abgrenzung	Seite	29
2.2	Städtebauliche Rahmenbedingungen für die Unionbrücke	Seite	30
2.2.1	Bahnhofsquartier	Seite	31
2.2.2	Rée-Carré	Seite	35
2.2.3	Quartier Unionrampe	Seite	37
2.2.4	Alter Palmengarten / C&A	Seite	39
2.2.5	Quartier Neues Finanzamt	Seite	39
2.3	Verkehrliche Rahmenbedingungen	Seite	42
2.3.1	OPNV	Seite	42
2.3.2	MIV	Seite	44

2.3.3	Fuß- und Radverkehr	Seite	46
2.3.4	Zufahrt in die Quartiere	Seite	51
2.3.5	Straßenräume	Seite	53
2.4	Baulich-funktionale Rahmenbedingungen	Seite	60
2.4.1	Abmessungen der Brücke	Seite	62
2.4.2	Brückenkonstruktion	Seite	64
2.4.3	Rampen	Seite	66
2.5	Weitere Rahmenbedingungen	Seite	66
2.5.1	Denkmalschutz	Seite	66
2.5.2	Belange der Deutschen Bahn	Seite	67
2.5.3	Grundstücksverfügbarkeiten	Seite	68
2.5.4	Freiraumqualitäten	Seite	69
3	Wettbewerbsaufgabe	Seite	71
3.1	Zusammenfassende Darstellung der Wettbewerbsaufgabe und Planungsziele	Seite	71
3.2	Rahmenbedingungen	Seite	72
3.3	Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit	Seite	75
3.4	Kosten	Seite	75
3.5	Indikatives Angebot	Seite	75
Teil C	Anlagen		
	Anlagen	Seite	77

# TEIL A VERFAHREN

## 1. Allgemeines

Der Durchführung dieses Wettbewerbs liegen die Richtlinien für Planungswettbewerbe RPW 2013 in der Fassung vom 31.01.2023 zugrunde, soweit in der Auslobung nicht ausdrücklich Anderes festgelegt ist. Die Auslobung ist für die Ausloberin, die Teilnehmenden sowie alle anderen am Wettbewerb Beteiligten verbindlich.

Die Auslobung dieses Wettbewerbs wurde bei der Architektenkammer Baden-Württemberg unter der Nummer 2025-4-10 registriert. Bei der Ingenieurkammer Baden-Württemberg ist unter der Nummer 2025/4 – 2025 ebenfalls eine Registrierung erfolgt.

## 2. Anlass und Zweck des Wettbewerbs

Innerstädtisch zentral neben dem Bahnhof gelegen befindet sich die Unionbrücke, die den ca. 36,00 m breiten, historischen Bahngraben überspannt. Sie bindet westlich den Bahnhof und die Innenstadt sowie östlich weitere Hauptverkehrsachsen an. Die Brücke ermöglicht die zentrale innerstädtische Querung der Bahntrasse und hat dadurch eine große verkehrliche und städtebauliche Bedeutung. Die Brücke ist eine der zentralen Verbindungen in der Stadt, in der der Bahngraben ansonsten als starke Trennung wirkt. Über die Bahntrasse verläuft u.a. die Hauptmagistrale Rotterdam-Genua. Sie hat eine entsprechend sehr große bahnverkehrliche Bedeutung.

Durch die Höhenlage der Brücke und die damit verbundenen Rampen sind die topografischen und städtebaulichen Anforderungen sehr hoch. Die Rampen der Brücke binden auf der Innenstadtseite in das in Planung befindliche Bahnhofsquartier mit ZOB und Bahnhof als auch in das bereits realisierte Rée-Carré als zentrales innerstädtisches Einkaufsquartier ein. Das angrenzende Quartier "Unionrampe" soll künftig städtebaulich neugeordnet werden, um an dieser zentralen Lage eine entsprechende und angemessene städtebauliche Dichte sowie ein attraktives Erscheinungsbild zur Unionrampe hin zu schaffen.

Die verkehrlichen Rahmenbedingungen auf der Brücke und in ihrem unmittelbaren Umfeld sind komplex und teilweise beengt. Neben dem Individualverkehr in die Innenstadt und das Rée-Quartier hinein sowie durch die Innenstadt hindurch führen wesentliche ÖPNV-Bustrassen über die Brücke und weitere zum ZOB. Mehrere Grundstückseinfahrten und größere Parkhäuser werden über die Rampen angebunden.

Aufgrund ihrer Zentralität ist die Brücke für den Rad- und Fußverkehr wichtig. Diese Bedeutung wird in den nächsten Jahren weiter steigen. U.a. soll der Radschnellweg Offenburg-Appenweier über die Unionbrücke führen. Die Verkehrsqualität, die Ausgestaltung der Verkehrsräume wie auch insgesamt die städtebauliche Qualität wird der Bedeutung der Brücke heute nicht gerecht.

Die heutige Unionbrücke wurde 1956/57 in Spannbetonweise errichtet, einer seinerzeit üblichen Bauweise. Die Widerlager der Brücke mit den Widerlagerkammern befinden sich annähernd in der Achse der mit Sandstein verblendeten Schwergewichtsstützmauern des Bahngrabens. Für diese Brücke wurden die historischen Schwergewichtsmauern im Bereich der Rampen erhöht und mit Stahlbetonspornen versehen, die anschließend mit Sandstein verblendet wurden.

2010 und 2011 wurde die Brücke bautechnisch ertüchtigt und unterliegt seit dem einem regelmäßigen Monitoring. Wegen ihrer besonderen konstruktiven Merkmale ist die Unionbrücke jedoch nicht sanierungsfähig. Die Restnutzungsdauer läuft im Jahr 2030 aus.

Aufgrund der Anforderungen der Deutschen Bahn ist davon auszugehen, dass eine neue Brücke eine größere lichte Höhe haben wird, was in Abhängigkeit von der neuen Brückenkonstruktion und der damit verbundenen Höhe des Überbaus steilere und/oder längere Rampen nach sich ziehen wird. Die Stadt geht dabei momentan davon aus, dass die Deutsche Bahn eine lichte Höhe von 6,20 m fordern wird. Dazu kommen Restriktionen durch die elektrifizierten Gleistrassen im Bahngraben.

Mit einem Neubau verbindet sich die Chance, Lage und Dimension der Querung zu optimieren, die Verkehrsräume entsprechend der Mobilitätsanforderungen sowie unter Berücksichtigung der Klimaschutzziele der Stadt Offenburg aufzuwerten und an diesem markanten Punkt im Stadtraum eine verkehrlich wie auch städtebaulich angemessene Lösung für die Querung des Bahngrabens zu finden. Die Frage nach der finalen Höhe der Brücke wird dabei eine der wesentlichen Fragen im Planungsprozess werden, insbesondere in der Abwägung zwischen Höhe und Rampenneigung.

Die zukünftigen Rampen sollen städtebaulich besser mit den Quartieren verknüpft werden und müssen weiter die Zufahrten in die Grundstücke weiter möglich machen. Eine städtebaulich angemessene Einbindung der Brücke und der Rampen unter Berücksichtigung der Vorgaben für Barrierefreiheit sind zentrale Herausforderungen bei der Planung, weshalb den konstruktiv-statischen Belangen einer neuen Brücke, vor allem in Bezug auf die Höhe der Konstruktion, ein besonderes Augenmerk zukommt.

Dabei liegt die planerische Herausforderung auch darin, eine potentiell hochbaulich stark in Erscheinung tretende Brücke sensibel und gestalterisch gut in die bestehende Offenburger Stadtsilhouette einzubinden, die geprägt ist von historischer Altbausubstanz (bspw. Kirchen sowie einer geschlossenen historischen Bebauung) und stadtbildprägenden Neubauten (bspw. Rée Carré und Finanzamt).

Da der planerische und organisatorische Vorlauf von Baumaßnahmen an Kreuzungsbauwerken mit der Deutschen Bahn erfahrungsgemäß lang ist, soll mit der Planung einer neuen Brücke bereits jetzt begonnen werden.

Im Rahmen dieses Wettbewerbsverfahrens soll eine zeitgemäße und ortsangemessene Brücke entwickelt werden, die der besonderen stadträumlichen und verkehrlichen Situation gerecht wird und eine angemessene Antwort im Umgang mit den Belangen der Deutschen Bahn findet.

### 3. Gegenstand des Wettbewerbs

Gegenstand des Wettbewerbs sind die ingenieurtechnische, verkehrsplanerische, verkehrstechnische und gestalterische Planung eines Ersatzneubaus als Straßenbrücke über die Bahntrasse westlich des Hauptbahnhofs in der Stadt Offenburg einschließlich der Rampen und der räumlichen Einbindung dieser Brücke.

Die konkrete Aufgabenstellung des Wettbewerbs ist in Teil B der Auslobung ausführlich beschrieben.

#### 4. Verfahrensablauf

Zum Verständnis des Wettbewerbsablaufs findet sich nachstehend das Verfahrensschema.

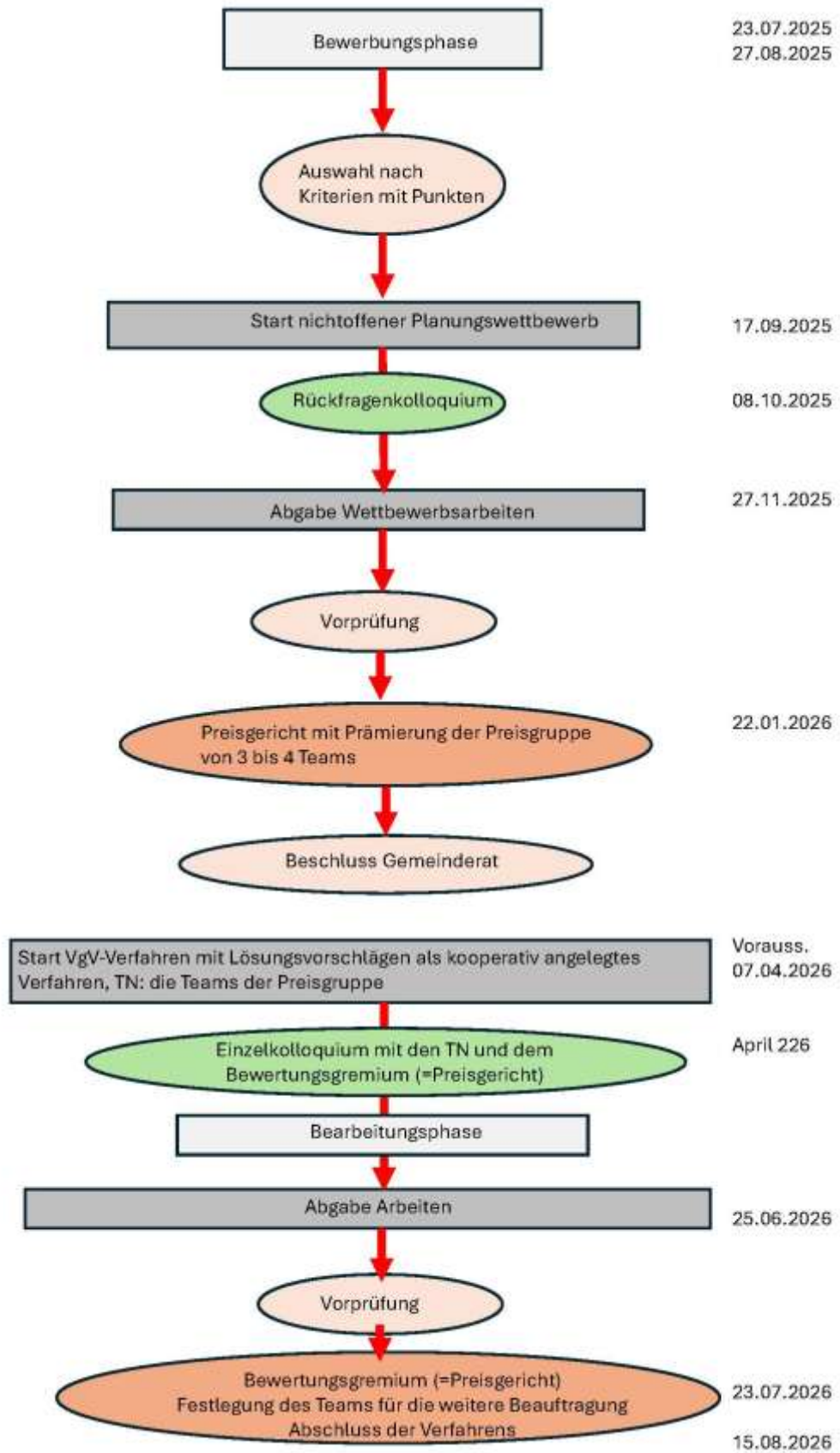


Abb. 1: Verfahrensschema

## 5. Wettbewerbsart

Der Wettbewerb ist als europaweiter, nichtoffener Planungswettbewerb mit vorgeschaltetem Bewerbungsverfahren nach RPW 2013 und sich daran anschließendem Verhandlungsverfahren mit Lösungsvorschlägen (§ 17 Abs. 5 VgV i. V. m. § 78 VgV) ausgelobt. Die Teilnehmeranzahl ist auf 15 Büros/Teams beschränkt. Davon sind 5 Teams gesetzt.

Der Ausloberin ist wegen der komplexen Rahmenbedingungen ein dialogorientiertes Verfahren wichtig. Deshalb besteht das eigentliche Verfahren aus zwei Teilen.

Im Planungswettbewerb wird durch das Preisgericht eine Preisgruppe von 3 bis 4 gleichrangigen Beiträgen gebildet. Diese Büros/Teams nehmen am anschließenden Verhandlungsverfahren mit Lösungsvorschlägen teil. Im Rahmen des sich dem Planungswettbewerb anschließenden Verhandlungsverfahren werden die Lösungsvorschläge weiterentwickelt. Der dabei jeweils unter Ausschluss der Mitbewerber stattfindende Dialog zwischen Ausloberin, Preisgericht und Bieterinnen kennzeichnet dieses Verfahren. Das Preisgericht des Planungswettbewerb begleitet das VgV-Verfahren als Vergabegremium.

Die Teilnahme am Planungswettbewerb wie auch am sich an den Wettbewerb anschließenden VgV-Verfahren wird mit einem Teilnahmehonorar vergütet. Zusätzlich wird für den Planungswettbewerb ein Preisgeld für die Preisgruppe ausgelobt.

Der Zulassungsbereich umfasst die Staaten des europäischen Wirtschaftsraums EWR sowie die Staaten der Vertragsparteien des WTO- Übereinkommens (WTO = World Trade Organisation) über das öffentliche Beschaffungswesen GPA (GPA = Government Procurement Agreement). Die Wettbewerbssprache ist deutsch, d.h., alle abzugebenden Unterlagen müssen in deutscher Sprache abgefasst sein.

## 6. Teilnahmeberechtigung

Der Wettbewerb richtet sich an Ingenieure der Fachrichtung Brücken- und Tragwerksplanung sowie Verkehrsplanung und Architektinnen und Architekten mit Schwerpunkt Brückenplanung sowie an Stadtplanerinnen und Stadtplaner bzw. Landschaftsarchitektinnen und Landschaftsarchitekten.

Teilnahmeberechtigt sind natürliche und juristische Personen, die die geforderten fachlichen Anforderungen erfüllen. Bei natürlichen Personen sind die fachlichen Anforderungen erfüllt, wenn sie gemäß Rechtsvorschrift ihres Herkunftsstaates berechtigt sind, am Tage der Bekanntmachung die Berufsbezeichnung Beratende Ingenieure, Architekten bzw. Stadtplaner zu führen.

Es sind Teams zu bilden aus mindestens 1 Ingenieur der Fachrichtung konstruktiver Ingenieurbau/Brücken- und Tragwerksplanung, 1 Ingenieur der Fachrichtung Verkehrsplanung und mindestens 1 Architekt, Stadtplaner oder Landschaftsarchitekt. Die Federführung des Bearbeitungsteams (Projekt-/Teamleitung) liegt bei einem der Ingenieure. Die Ausloberin empfiehlt die Hinzunahme eines Lichtplaners.

Die Teams sind bei der Bewerbung zu benennen.

Juristische Personen sind teilnahmeberechtigt, sofern ihr satzungsgemäßer Geschäftszweck auf Planungsleistungen ausgerichtet ist, die der gestellten Wettbewerbsaufgabe entsprechen. Die bevollmächtigte Vertretung der juristischen Person und der verantwortliche Verfasser der Wettbewerbsarbeit müssen die an die natürlichen Personen gestellten Anforderungen erfüllen und dabei berechtigt sein, eine der drei oben genannten Berufsbezeichnungen zu tragen.

Arbeitsgemeinschaften natürlicher und juristischer Personen sind ebenfalls teilnahmeberechtigt, wenn jedes Mitglied der Arbeitsgemeinschaft teilnahmeberechtigt ist. Arbeitsgemeinschaften haben in der Verfassererklärung eine bevollmächtigte Vertretung zu benennen.

Doppel- bzw. Mehrfachbewerbungen, d.h. Bewerbungen von Bietergemeinschaftspartnern in unterschiedlichen Teamkonstellation sind nicht zulässig und führen zum Ausschluss der entsprechenden Teams aus der Bewerbung.

Ist in dem Herkunftsstaat des Bewerbers die Berufsbezeichnung nicht gesetzlich geregelt, so erfüllt die fachlichen Anforderungen, wer über ein Diplom, Prüfungszeugnis oder sonstigen Befähigungsnachweis verfügt, dessen Anerkennung gemäß der Richtlinie 2005/36/EG - „Berufsanerkennungsrichtlinie“ - gewährleistet ist.

Die Zusammensetzung der Arbeitsgemeinschaften kann im Laufe der Bearbeitung des Wettbewerbs nicht verändert werden. Die Voraussetzungen für die Teilnahmeberechtigung müssen zum Zeitpunkt des Endes der Bewerbungsfrist erfüllt sein. Teilnahmehindernisse sind in § 4 (2) RPW beschrieben.

Sachverständige, Fachplanende oder andere Beratende (z.B. Künstler) müssen nicht teilnahmeberechtigt sein, wenn sie keine Planungsleistungen erbringen, die der Wettbewerbsaufgabe entsprechen und wenn sie überwiegend und ständig in ihrem Fachgebiet tätig sind.

## 7. Zulassung und Auswahl

### Grundsätze

Zur Überprüfung der Fachkunde, Leistungsfähigkeit, Erfahrung und Zuverlässigkeit der Bewerbenden, insbesondere ihrer Eignung und Kompetenz für die Wettbewerbsaufgabe werden eindeutige und nicht diskriminierende Kriterien festgelegt. Zur Gewährleistung von Transparenz, Nachvollziehbarkeit und Nachprüfbarkeit wird das Auswahlverfahren dokumentiert.

Zum Teilnahmewettbewerb wird nur zugelassen, wer das Formular der Bewerbererklärung bei der Ausloberin abgefragt und fristgerecht eingereicht hat. Die Bewerbungsunterlagen werden nicht zurückgegeben.

### Zulassung

Bewerbende, die zur Auswahl zugelassen werden wollen, müssen den formalen Kriterien – Auswahlkriterien – ausnahmslos genügen.

Folgende Zulassungskriterien wurden festgelegt:

#### Befähigung und Erlaubnis zur Berufsausübung

- Nachweis der Berufszulassung entsprechend der geforderten Berufsbezeichnung, z.B. durch Kammereintragung der Ingenieure und der Architekten,
- Eigenerklärung Ingenieure/Architekten, dass keine Ausschlussgründe vorliegen,
- Eigenerklärung, dass keine für den Auftrag relevante Abhängigkeit von Ausführungs- und Lieferinteressen vorliegt,
- Eigenerklärung, dass für Ingenieure und Architekten je eine Berufshaftpflichtversicherung im Auftragsfall vorliegt, mit folgenden Deckungssummen: für Personenschäden 3 Mio. für sonstige Schäden 3 Mio. EUR.

#### Wirtschaftliche und finanzielle Leistungsfähigkeit

- Erklärung über den Gesamtjahresumsatz des Unternehmens in den Geschäftsjahren 2020 – 2024,
- Erklärung über den Jahresumsatz des Unternehmens für entsprechende Dienstleistungen im Bereich Planung und Realisierung von Brücken in den letzten fünf Geschäftsjahren 2020 – 2024,
- Erklärung über den Jahresumsatz des Unternehmens für entsprechende Dienstleistungen im Bereich Verkehrsplanung in den letzten fünf Geschäftsjahren 2020 – 2024.

#### Technische und berufliche Leistungsfähigkeit

- Referenzliste der vergangenen 10 Jahre,
- Anzahl der Mitarbeitenden,
- Grobe Organisationsstruktur für das Projekt, bei Bietergemeinschaften ist eine Gesamtprojektleitung sowie dessen Stellvertretung zu benennen.

Für den Nachweis der fachlichen Eignung und Kompetenz definiert die Ausloberin folgende Kriterien, die durch die Bewerbenden anhand von Nachweisen, Erklärungen und Referenzen nachzuweisen sind. Die Bewerbenden stellen die Nachweise dar und bewerten diese selbst entsprechend der maximal möglichen Punkte.

Die 15 Bewerbenden, die die höchste Punktzahl erreichen, sind als Teilnehmende des Wettbewerbs qualifiziert. Qualifizieren sich mehr als 15 Bewerbende mit gleicher Punktzahl entscheidet das Los.

Die geforderten Referenzen sind auf je einem A3-Blatt oder 2 A4-Blättern in Plänen und Fotos darzustellen. Der Planungs- und Realisierungszeitraum ist 2015 – 2025, notwendig sind Angaben zu den Herstellungskosten, zu Auftraggebern mit Ansprechpartnern einschließlich der Kontaktdaten.

Nachzuweisen sind mindestens 2 eigenständige voneinander unabhängige, realisierte Referenzprojekte (komplettes Leistungsbild oder Leistungsbild bis Abschluss Phase Entwurf mit Angabe, durch welches Büro oder welche Firma die Realisierung erfolgte):

- A) Nachweis eines vergleichbaren realisierten Brückenprojektes in der Verknüpfung von städtebaulichen Herausforderungen und komplexen verkehrlichen Themen

Herstellungskosten kleiner 2 Mio. EUR brutto	10 Punkte
Herstellungskosten zwischen 2 und 5 Mio. EUR brutto	15 Punkte
Herstellungskosten größer 5 Mio EUR brutto	20 Punkte

- B) Nachweis eines Brückenbauprojektes mit der DB im elektrifizierten Bereich

Herstellungskosten kleiner 2 Mio. EUR brutto	10 Punkte
Herstellungskosten zwischen 2 und 5 Mio. EUR brutto	15 Punkte
Herstellungskosten größer 5 Mio. EUR brutto	20 Punkte

Die Nachweise A) und B) sind zwingend zu erbringen.

Zusatzpunkte für optionale Referenzen (die Referenzen sind nicht zwingend):

- C) Nachweis eines realisierten Brückenbauprojektes, bei dem das Tragwerk eine herausragende gestalterische Funktion einnimmt, (die Referenz kann eine der vorgenannten Referenzen sein)

Herstellungskosten kleiner 2 Mio. EUR brutto	3 Punkte
Herstellungskosten zwischen 2 und 5 Mio. EUR brutto	5 Punkte
Herstellungskosten größer 5 Mio. EUR brutto	10 Punkte

- D) Nachweis der besonderen Qualität eines realisierten Brückenprojektes durch Veröffentlichung in einer Fachzeitschrift, einen Preis oder eine Nominierung für einen Preis (z.B. Deutscher Brückenbaupreis oder Deutscher Ingenieurpreis oder vergleichbar)

Veröffentlichung	3 Punkte
Preis oder Nominierung für einen Preis	5 Punkte

Es gibt entweder Punkte für die Veröffentlichung oder für einen Preis/eine Nominierung.

Die Mindestpunktzahl für die Zulassung zum Wettbewerb beträgt 25 Punkte.

#### Teilnehmende Büros/Bürogemeinschaften

Auf der Basis des Teilnahmewettbewerbs wurden folgende Büros für die Teilnahme am Wettbewerb qualifiziert:

- Leonhardt, Andrä und Partner, Beratende Ingenieure VBI AG, Heilbronner Straße 362, Nordtor Plaza, 70469 Stuttgart mit BIT Ingenieure AG, Heilbronn, Verkehrsplanung
- Mailänder Consult GmbH, Mathystraße 13, 76133 Karlsruhe und Ingérop GmbH Deutschland, München, NL Offenburg, Kostruktive Ingenieure (BG) mit Strates Ouvrages D'Art SARL, Stadtplaner, Villeurbanne, (NU)
- Bernard Gruppe ZT GmbH, Ernst-Melchior-Gasse 24, 1020 Wien, Österreich mit Faktorgruen, Freiburg, Landschaftsarchitekten (NU)
- Ingenieurbüro Grassl Ingenieurbüro Grassl GmbH, Eichwiesenring 11, 70597 Stuttgart und Hermann + Bosch Architekten GbR. Freie Architekten BDA, Vogelrainstraße 25, 70199 Stuttgart mit KARAJAN Ingenieure, Schloßstraße 54, 70176 Stuttgart
- TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH (TTK), Durlacher Allee 73, 76131 Karlsruhe mit KFWM Architekten, Karlsruhe (NU)
- Bergmeister Ingenieure GmbH, München, Konstruktive Ingenieure und Verkehrsplaner und Wienstroer Architekten Stadtplaner GmbH, Neuss, Architektur Brücken und Architektur/Stadtplanung und Burkhardt, Engelmayer, Mendel Part mbB, München, Landschaftsarchitekten
- IGS Ingenieure GmbH & Co. KG, Weimar, NL Offenburg, Konstruktive Ingenieure, Verkehrsplaner, Landschaftsarchitekten mit Bluck + Morgen Architekten , Hamburg, Architektur Brücken
- Klähne BUNG Ingenieure GmbH, Berlin, Konstruktive Ingenieure, mit Sauerzapfe Architekten GmbH, Berlin, Architektur Brücken, Schwietering-BUNG Ingenieure GmbH, Aachen, Verkehrsplaner
- Mayr Ludescher Partner Part GmbH, München, Konstruktive Ingenieure und Auer Weber Assoziierte GmbH, Stuttgart, Architekten mit Schlothauer & Wauer Ingenieure, Berlin, NL München, Verkehrsingenieure
  - Werner Sobeck AG, Stuttgart, KONstruktive Ingenieure mit Biechele Infra Consult Ingenieure, Freiburg, Verkehrsplaner, mit Planstatt Senner Landschaftsarchitekten , Überlingen

## 8. Preisgericht, Sachverständige, Vorprüfung

### Preisgericht

Die Ausloberin hat das Preisgericht wie folgt bestimmt:

#### Preisrichter als Vertretende der Ausloberin ("Sachpreisrichter")

- Herr Werner Maier, Vertretung Fraktion CDU/FDP
- Herr Martin Ockenfuss, Vertretung Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
- Frau Angi Morstadt, Vertretung Fraktion FWO
- N.N., Vertretung Fraktion AfD

#### Stellvertretende Sachpreisrichter

- Frau Dr. Martina Bregler, Vertretung Fraktion SPD
- N.N., Vertretung Fraktion FBO

#### Preisrichter mit der beruflichen Qualifikation der Teilnehmenden ("Fachpreisrichter")

- Herr Dipl.-Ing. Oliver Martini, Stadtplaner, Erster Bürgermeister und Baubürgermeister der Stadt Offenburg
- Herr Dipl.-Ing. Bernhard Mussler, Bauingenieur, Fachbereichsleiter Tiefbau und Verkehr, Stadt Offenburg
- Herr Prof. Dr. Philipp Dechow, Stadtplaner und Architekt, Hochschule für Technik Stuttgart und Internationales Stadtbauatelier, Stuttgart
- Herr Dipl.-Ing. Malte Novak, Verkehrsplaner, BrennerPlan GmbH, Stuttgart
- Herr Prof. Dr. Slobodan Kasic, Harrer Ingenieure und Hochschule Karlsruhe, Karlsruhe

#### Stellvertretende Fachpreisrichter

- Herr Dipl.-Ing.-Ing Leon Feuerlein, Stadtplaner, Stadt Offenburg, Abteilungsleiter Stadtplanung und Stadtgestaltung
- Herr Dipl.-Ing. Stefan Helleckes, Freier Landschaftsarchitekt, BDLA, Helleckes Landschaftsarchitektur, Karlsruhe
- Frau Dipl.-Ing. Dea Ecker, Architektin, Ecker Architekten, Heidelberg
- Herr Dipl.-Ing. Marco Pastorini, Stadt Offenburg, Verkehrsplaner, Abteilungsleiter Verkehrsplanung
- Herr Dr. Frank Breinlinger, Tragwerksplaner, Breinlinger Ingenieure Tuttlingen

#### Sachverständige (ohne Stimmrecht)

- DB-Vertretung: Herr Christian Müller, DB InfraGO, Karlsruhe

Wenn einer der Sachpreisrichter verhindert ist, kann dieser durch eine andere Person aus der Fraktion bzw. dem Gemeinderat vertreten werden. Die Ausloberin behält sich vor, weitere Sachverständige ohne Stimmrecht nachträglich zu benennen.

## Vorprüfung

- Frau Dr. Katrin Korth, Bauingenieurin, DASL, Korth StadtRaumStrategien, Lichtenau
- Herr Dipl.-Ing. (FH) Joachim Steck, Stadt Offenburg, Fachbereich Tiefbau und Verkehr, Abteilung Straße und Brücken, Stadt Offenburg
- Frau M. Sc. Florida Kastrati, Stadt Offenburg, Fachbereich Tiefbau und Verkehr, Abteilung Straßen und Brücken
- Frau Dipl.-Ing. Amrei Bär, Verkehrsplanerin, Stadt Offenburg, Abteilung Verkehrsplanung
- Frau M. Sc. Augustine Zemla, Stadtplanerin, Stadt Offenburg, Fachbereich Stadtplanung und Baurecht, Abteilung Stadtplanung und Stadtgestaltung
- Herr Dipl.-Ing. Philip Denkinger, Landschaftsarchitekt, Stadt Offenburg, Fachbereich Hochbau, Grünflächen und Umweltschutz, Abteilungsleitung Grünflächen und Umweltschutz
- Herr Dipl.-Ing. (FH) Matthias Schuhmacher, Stadtplaner, Stadt Offenburg, Fachbereich Stadtplanung und Baurecht, Abteilung Stadtplanung und Stadtgestaltung
- Herr Dipl.-Ing. (FH) Franz Doll, Bauingenieur und Tragwerksplaner, RS Ingenieure, Achern

## 9. Zulassung und Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten

Das Preisgericht lässt alle Wettbewerbsarbeiten zur Beurteilung zu, die

- termingemäß eingegangen sind,
- den formalen Bedingungen der Auslobung entsprechen,
- keinen absichtlichen Verstoß gegen den Grundsatz der Anonymität erkennen lassen,
- in wesentlichen Teilen dem geforderten Leistungsumfang entsprechen,
- die bindenden Vorgaben der Auslobung erfüllen.

Entsprechend den Bestimmungen der RPW wird das Preisgericht Wettbewerbsarbeiten, die gegen bindende Vorgaben der Auslobung verstoßen, vom weiteren Verfahren ausschließen. Bindende Vorgaben sind in der Auslobung ausdrücklich als solche gekennzeichnet.

## 10. Wettbewerbsunterlagen

Die Wettbewerbsunterlagen bestehen aus

- Teil A der Auslobung (Auslobungsbedingungen)
- Teil B der Auslobung (Beschreibung der Wettbewerbsaufgabe)
- Teil C der Auslobung (Anlagen)

Die Wettbewerbsunterlagen werden den teilnehmenden Büros unentgeltlich zur Verfügung gestellt. Sie stehen ab dem 17.09.2025 digital über einen Link zur Verfügung.

## 11. Wettbewerbsleistungen Planungswettbewerb

Der Wettbewerbsbeitrag umfasst folgende Leistungen:

- 11.1 Lageplan M. 1:500, genordet, mit Darstellung des städtebaulichen Umgriffs, sowie der Anbindung an das Wege- und Straßennetz einschließlich der angrenzenden Straßenkreuzungen auf der bereitgestellten Plangrundlage.
- 11.2 Prinziphafte Darstellung der Anschlusspunkte, Übergangsbereiche mit Rampen, der Höhenabwicklung sowie der Anbindung an das vorhandene Verkehrsnetz im Maßstab M. 1:200.
- 11.3 Längsansicht mit Darstellung der Widerlager im Maßstab M. 1:200.
- 11.4 Querschnitt durch den Brückenkörper mit Darstellung der Leitungsführung M. 1:50.
- 11.5 Ggf. weitere Details, die der Darstellung des Entwurfskonzeptes dienen.
- 11.6 Eine einfache Visualisierung auf der Grundlage eines empfohlenen Schrägluftbildes der Ausloberin.
- 11.7 Prinziphafte Darstellung der Verkehrsführung (MIV, Bus, Rad- und Fußverkehr) in einem frei gewählten Maßstab.
- 11.8 Beschreibung der Entwurfsidee und Erläuterung des konstruktiven Konzeptes in Form von Skizzen und/oder textlichen Erläuterungen mit einer ersten groben Beurteilung zur Bemessung auf maximal 3 Seiten. Hinweis: Erläuterungen in Form von Texten, Skizzen, Piktogrammen o. Ä. sollen direkt auf den Plänen angebracht werden. Die textlichen Erläuterungen sind den Wettbewerbsleistungen zusätzlich als Erläuterungsbericht beizufügen.
- 11.9 Beschreibung der grundsätzlichen Herangehensweise an die Bauabwicklung auf maximal 1 Seite.
- 11.10 Hinweise für mögliche Optimierungen statisch-konstruktiver, städtebaulicher oder verkehrlicher Art und Aufzeigen von Klärungspunkten, die im weiteren Verfahren geklärt werden müssen, auf maximal 1 Seite.
- 11.11 Grobkostenrahmen anhand von Flächenkennwerten auf maximal 1 Seite.
- 11.12 Verfassererklärung in einem verschlossenen, undurchsichtigen, äußerlich ausschließlich durch die Kennzahl markierten Umschlag, Format A4. In den Umschlag ist zusätzlich auf einem stabilen Karton im Format A4 eine Karte einzulegen, auf der die am Wettbewerb beteiligten Personen mit ihrer jeweiligen Berufsbezeichnung und Funktion (Verfasser, Fachberater) genannt sind.
- 11.13 Verzeichnis der eingereichten Unterlagen.
- 11.14 Es sind maximal zwei Pläne im Format DIN A0, Querformat einzureichen.

Von den vorgenannten Unterlagen werden folgende Exemplare benötigt:

Als Ausdruck:

- die Pläne 1 und 2 als s/w-plot für die Vorprüfung, 4 fach;
- die Pläne 1 und 2 jeweils farbig als DIN A3-Ausdruck, 4-fach;
- die Pläne 1 und 2 als pdf-Dateien im Originalmaßstab ausgedruckt, 1-fach;
- alle Unterlagen (Erläuterungen, Grobkostenrahmen, Verfassererklärung).

Digitale Abgabe:

- alle Unterlagen als pdf und alle Pläne als pdf-Dateien im Originalmaßstab und

- verkleinert auf das Format A3;
- den Grobkostenrahmen zusätzlich im excel-Format.
- Die digitalen Unterlagen sind den Unterlagen als USB-Stick beizufügen, der Datenträger ist mit der Kennzahl zu versehen.

## 12. Kennzeichnung der Wettbewerbsarbeit

Alle eingereichten Teile der Wettbewerbsarbeit sind in der rechten oberen Ecke durch eine Kennzahl aus sechs verschiedenen arabischen Ziffern, nicht höher als 1 cm und nicht länger als 6 cm, zu kennzeichnen, hierbei sind Zahlenreihen, Datumsangaben, nur gleiche Ziffern o. Ä. zu vermeiden. Die Wettbewerbsarbeiten und deren Verpackung sollen keine Hinweise auf die Urheberschaft der Arbeit geben.

## 13. Rückfragen und Rückfragenkolloquium

Rückfragen können bis einschließlich 02.10.2025 über subreport Elvis unter der Elvis-ID E42449742 gestellt werden. Ebenso läuft sonstige Kommunikation zum Verfahren über die Vergabeplattform subreport Elvis.

Am 08.10.2025 findet ein digitales Rückfragenkolloquium statt. Alle teilnehmenden Büros bzw. Bietergemeinschaften erhalten im Anschluß bis zum 20.10.2025 ein Protokoll.

## 14. Beurteilungskriterien Planungswettbewerb

Das Preisgericht wird bei der Bewertung und Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten die folgenden Kriterien zugrunde legen (aus der Reihenfolge kann keine Gewichtung abgeleitet werden):

- Gestalterische und konstruktive Qualität des Entwurfs,
- Einfügen des Entwurfs in den Stadtgrundriss mit sensibler Einbindung in die Gesamtsilhouette der Stadt und Lösung der topografischen Herausforderungen,
- Städtebauliche Einbindung der angrenzenden Quartiere
- Anbindung an das Verkehrs- und Wegenetz und Gestaltung der angrenzenden Kreuzungssituationen,
- Qualität für die unterschiedlichen Verkehrsarten,
- Machbarkeit im Hinblick auf bauliche Abwicklung und die Belange der Deutschen Bahn,
- Kostenrahmen,
- Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit in Bezug auf Unterhaltung und Bewirtschaftung der Brücke,
- Berücksichtigung von Anforderungen der Klimaanpassung und Begründung (soweit im Rahmen der Planungsaufgabe und im Wettbewerbsgebiet umsetzbar),
- Art der planerischen Auseinandersetzung mit den Randbedingungen und Qualität des Aufzeigens offener Punkte, die im weiteren Verfahren geklärt werden müssen.

## 15. Honorierung und Prämierung

Die Ausloberin stellt für die Teilnahme sowie für Preise und Anerkennungen einen Betrag von 270.000 EUR netto zur Verfügung. Die Wettbewerbssumme ist auf der Basis von §43 (Ingenieurbauwerke), §47 (Verkehrsanlagen), § 51 (Tragwerksplanung), § 39 (Freianlagen),

§ 55 (Technische Ausrüstung – Beleuchtung und Entwässerung) HOAI 2013 ermittelt.

Die Wettbewerbssumme teilt sich wie folgt auf:

Jedes teilnehmende Büro bzw. Team erhält eine Aufwandsentschädigung in Höhe von 10.000,00 EUR inkl. Nebenkosten zzgl. MWSt.

Es erfolgt keine Platzierung mit Sieger und Zweit- bzw. Drittplatzierten etc., sondern die Benennung einer gleichrangigen Preisgruppe von 3 bis max. 4 Büros bzw. Teams, die für das nachfolgende Verhandlungsverfahren mit Lösungsvorschlägen nominiert werden.

Die Büros in der Preisgruppe erhalten ein Preisgeld von je 30.000,00 EUR inkl. Nebenkosten zzgl. MWSt. Die Preisgelder werden nicht auf spätere Planungsleistungen angerechnet.

Die Wettbewerbssumme beträgt bei 3 Büros in der Preisgruppe 90.000,00 EUR, bei 4 Büros 120.000,00 EUR netto. Das Preisgericht kann auf der Grundlage eines einstimmigen Beschlusses die Wettbewerbssumme anders aufteilen.

## 16. Modalitäten der Abgabe

Die Wettbewerbsarbeit kann persönlich bei der angegebenen Adresse zu den unten benannten Öffnungszeiten abgegeben werden oder sie kann bei Bahn, Post oder einem anderen Transportunternehmen aufgegeben werden. Die Angebotsunterlagen sind in einem verschlossenen Umschlag abzugeben.

Damit die Wettbewerbsarbeit eindeutig als solche identifizierbar ist, ist auf der Verpackung gut lesbar der Hinweis „Wettbewerb Unionbrücke Offenburg“ anzubringen.

Es gilt der Zeitpunkt der Abgabe bei der Stadt Offenburg bei der angegebenen Adresse, mit dem auf der Empfangsbestätigung vermerkten Datums- und Zeitangabe.

Die Abgabeadresse ist:

Stadtverwaltung Offenburg,  
Technisches Rathaus, Bürgerbüro Bauen  
Wilhelmstraße 12  
77654 Offenburg

Öffnungszeiten: Montag - Donnerstag: 8:00 Uhr - 17:00 Uhr, Freitag: 8:00 Uhr - 13:00 Uhr

## 17. Abschluss des Wettbewerbs

**Anonymität der Arbeiten**

Die Anonymität der Wettbewerbsarbeiten bleibt bis zum Abschluss der Preisgerichtssitzung gewährleistet.

**Ergebnis**

Die Ausloberin teilt den Wettbewerbsteilnehmenden des Ideenwettbewerbs das Ergebnis des Wettbewerbs unverzüglich mit und macht es, sobald wie möglich, öffentlich bekannt. Das Wettbewerbsverfahren der Ideenwettbewerbs ist damit abgeschlossen.

Das Ergebnis des Ideenwettbewerbs wird dem Gemeinderat zum Beschluss vorgelegt. Dem Gemeinderat ist es vorbehalten, den für das Verhandlungsverfahren gesetzten Büros oder Bürogemeinschaften weitere, über die Bewertung des Preisgerichtes

hinausgehende Empfehlungen mitzugeben.

### Ausstellung

Alle Wettbewerbsarbeiten werden im Anschluss an die Preisgerichtssitzung öffentlich ausgestellt, Ort und Zeitraum der Ausstellung wird rechtzeitig bekannt gegeben.

### Nutzungsrechte

Die Nutzungsrechte der Wettbewerbsarbeiten sind in §8(2) der RPW geregelt.

### Nachprüfung

Wettbewerbsteilnehmende können von ihnen vermutete Verstöße gegen das in der Auslobung festgelegte Verfahren oder das Preisgerichtsverfahren bei der Ausloberin rügen. Die Rüge muss innerhalb von 10 Tagen nach Zugang des Preisgerichtsprotokolls bei der Ausloberin eingehen. Die Ausloberin trifft ihre Feststellungen im Benehmen mit der Architektenkammer. Sollten die Wettbewerbsteilnehmenden das Protokoll zu einem Zeitpunkt erhalten haben, der vor dem Beginn der Ausstellung der Wettbewerbsarbeiten liegt, so gilt diese 10-Tagesfrist ab dem Beginn der Ausstellung.

Im Anwendungsbereich des VgV-Verfahrens können sich Wettbewerbsteilnehmer zur Nachprüfung vermuteter Verstöße an die zuständige Vergabekammer wenden. Deren Anschrift lautet wie folgt:

Vergabekammer Baden-Württemberg, Durlacher Allee 100, 76137 Karlsruhe

### Rückversand

Der Rückversand der übergebenen Planunterlagen ist nicht vorgesehen.

## 18. Termine

Preisrichtervorbesprechung	23.06.2025
Tag der Bekanntmachung	23.07.2025
Einreichung der Bewerbungen bis	27.08.2025, 16.00 Uhr
Ausgabe der Wettbewerbsunterlagen und Start des Verfahrens	17.09.2025
Rückfragen bis einschl.	02.10.2025
Rückfragenkolloquium (digital)	08.10.2025
Schriftliche Rückfragenbeantwortung bis	20.10.2025
Abgabe der Arbeiten	27.11.2025, 16.00 Uhr
Sitzung des Preisgerichts	22.01.2026
Benennung der Preisgruppe	bis 28.01.2026

## 19. Verhandlungsverfahren mit Lösungsvorschlägen

Nach Abschluss des Planungswettbewerbs führt die Ausloberin mit den Preisträgern – unter Würdigung der Empfehlungen des Preisgerichtes – ein Verhandlungsverfahren mit Lösungsvorschlägen durch. In ihm werden die Ergebnisse des Planungswettbewerbs planerisch und konzeptionell vertieft und mit den Preisträgern über den Auftrag verhandelt. Das Verhandlungsverfahren wird nicht anonym durchgeführt. Das Preisgericht des Planungswettbewerbs wird die Ausloberin als Auswahlgremium auch im Verhandlungsverfahren begleiten.

### Rückfragenkolloquium

Die Ausloberin plant mit jedem Büro bzw. jeder Bürogemeinschaft zu Beginn des Verfahrens ein separates Rückfragenkolloquium, in dem die Wettbewerbsergebnisse besprochen werden, die Büros bzw. Bürogemeinschaften Empfehlungen für die weitere Vertiefung erhalten und sie Fragen stellen können.

Weitere Rückfragen sind nach dem Rückfragenkolloquium mit einer noch zu konkretisierenden Frist (siehe Punkt 25) möglich. Sollten ggf. weitere Rückfragenkolloquien erforderlich werden, werden diese mit 3.500,00 EUR netto inkl. Nebenkosten je Kolloquiumsteilnahme des Büros bzw. der Bürogemeinschaft vergütet. Das Rückfragenkolloquium findet in Präsenz statt. Ort und genauer Zeitpunkt werden noch mitgeteilt.

### Bearbeitungsphase

Nach dem Rückfragenkolloquium schließt sich eine Bearbeitungsphase an, in der die im Ideenwettbewerb formulierten planerischen Grundideen vertieft werden. Die Bearbeitungsphase endet mit der Abgabe der Planunterlagen. Es schließt sich eine Präsentation durch die Teilnehmenden vor dem Preisgericht an.

### Vorstellung der Ergebnisse

Die Büros bzw. Bürogemeinschaften stellen ihre Wettbewerbsbeiträge dem Preisgericht in einer Präsentation vor, die Raum für Rückfragen der Ausloberin erlaubt. Der Präsentationstermin findet in Präsenz statt. Ort und genauer Zeitpunkt werden noch mitgeteilt. Als Zeitdauer werden für jeden Wettbewerbsbeitrag 45 min angesetzt, davon 30 Minuten für die Vorstellung der Büros/Bürogemeinschaften und 15 Minuten für Rückfragen bzw. Diskussion. Der Ablauf ist folgendermaßen vorgesehen, wobei sich die Ausloberin Änderungen im zeitlichen Ablauf vorbehält:

- Vorstellung des Büros bzw. des Projektteams,
- Erläuterung des Entwurfskonzeptes,
- Beschreibung des Planungs- und Bauablaufs.

## 20. Leistungen Verhandlungsverfahren

Der Beitrag der Büros/Bürogemeinschaften im Verhandlungsverfahren umfasst folgende Leistungen:

- 20.1 Lageplan M. 1:250, genordet, mit Darstellung des städtebaulichen Umgriffs, sowie der Anbindung an das Wege- und Straßennetz einschließlich der angrenzenden Straßenkreuzungen mit ggf. Signalisierung auf der bereitgestellten Plangrundlage.
- 20.2 Darstellung der Anschlusspunkte, Rampen und Übergangsbereiche, der Höhenabwicklung sowie der Anbindung an das vorhandene Verkehrsnetz im Maßstab M. 1:100.
- 20.3 Schnitte der Rampe und Details mit Darstellung der Einfahrssituationen in die Quartiere und

Grundstücke mit Maßstab 1:50.

- 20.4 Längsansicht und Längsschnitt mit Darstellung der Widerlager und Mauern des Bahngrabens sowie der Aufhängung der Elektorabspannungen im Maßstab M. 1:50.
- 20.5 Querschnitt durch den Brückenkörper mit Darstellung der Leitungsführung M. 1:25.
- 20.6 Darstellung des prinzipiellen Beleuchtungskonzeptes im M. 1:250 und Darstellung der nächtlichen Beleuchtungssituation auf der Grundlage der Visualisierung aus dem Ideenwettbewerb.
- 20.7 Ggf. weitere Details, die der Darstellung des Entwurfskonzeptes dienen.
- 20.8 Darstellung der Verkehrsführung (MIV, Bus, Rad- und Fußverkehr) im Maßstab 1:250 oder in Details in frei gewähltem Maßstab.
- 20.9 Einfache Leistungsfähigkeitsberechnungen für alle Verkehrsarten nach HBS, dabei sind die Qualitätsstufen nach E-Klima für alle Verkehrsarten einzuhalten.
- 20.10 Beschreibung der Entwurfsidee und Erläuterung des statisch-konstruktiven Konzeptes in Form von Skizzen und/oder textlichen Erläuterungen mit einer ersten vertiefenden Beurteilung zur Bemessung auf maximal 8 Seiten.
- 20.11 Beschreibung der grundsätzlichen Herangehensweise an die Planungs- und Bauabwicklung und den Umgang mit den Belangen der Deutschen Bahn auf maximal 2 Seiten.
- 20.12 Grobkostenschätzung auf maximal 1 Seite.
- 20.13 Erläuterungen in Form von Texten, Skizzen, Piktogrammen o. Ä. sollen direkt auf den Plänen angebracht werden. Die textlichen Erläuterungen sind zusätzlich als Erläuterungsbericht den Wettbewerbsleistungen beizufügen.
- 20.14 Indikatives Honorarangebot, dass die Leistungen entsprechend des Leistungsbildes in Abschnitt 3.5 umfasst.
- 20.15 Präsentation für die Vorstellung der Planungsüberlegungen vor dem Preisgericht.
- 20.16 Verfassererklärung,
- 20.17 Verzeichnis der eingereichten Unterlagen.

Es sind maximal vier Pläne im Format DIN A0, Querformat einzureichen.

Von den vorgenannten Unterlagen werden folgende Exemplare benötigt:

Als Ausdruck:

- die Pläne 1 und 2 als s/w-plot für die Vorprüfung, 4 fach;
- die Pläne 1 und 2 jeweils farbig als DIN A3-Ausdruck, 4-fach;
- die Pläne 1 und 2 als pdf-Dateien im Originalmaßstab ausgedruckt, 1-fach;

Digitale Abgabe:

- alle Unterlagen als pdf und alle Pläne als pdf-Dateien im Originalmaßstab und verkleinert auf das Format A3;
- die Grobkostenschätzung zusätzlich im excel-Format.
- Die digitalen Unterlagen sind über die Vergabepattform der Stadt Offenburg einzureichen.

Änderungen des Anforderungsprofils im Nachgang zum Planungswettbewerb sind ausdrücklich vorbehalten.

## 21. Beurteilungskriterien

Das Auswahlgremium wird bei der Bewertung und Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten die folgenden Kriterien zugrunde legen (aus der Reihenfolge kann keine Gewichtung abgeleitet werden):

- Gestalterische und konstruktive Qualität des Entwurfs,
- Einfügen des Entwurfs in den Stadtgrundriss mit sensibler Einbindung in die Gesamtsilhouette der Stadt und Lösung der topografischen Herausforderungen,
- Städtebauliche Einbindung der angrenzenden Quartiere
- Anbindung an das Verkehrs- und Wegenetz und Gestaltung der angrenzenden Kreuzungssituationen,
- Qualität für die unterschiedlichen Verkehrsarten,
- Machbarkeit im Hinblick auf bauliche Abwicklung und die Belange der Deutschen Bahn,
- Kostenrahmen,
- Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit in Bezug auf Unterhaltung und Bewirtschaftung der Brücke,
- Berücksichtigung von Anforderungen der Klimaanpassung und Begründung (soweit im Rahmen der Planungsaufgaben und im Wettbewerbsgebiet umsetzbar),
- Art der planerischen Auseinandersetzung mit den Randbedingungen und Qualität der überarbeiteten, vertieften Punkte entsprechend der Anregungen des Preisgerichtes.

Die Kriterien gehen entsprechend der nachfolgend aufgeführten Gewichtung in die Bewertung ein:

Bewertung	Punktzahl
<b>1 Planungsqualität</b>	<b>Max. 60</b>
1.1 Beurteilung der Lösungsvorschläge für die im Ideenwettbewerb formulierte Entwurfsidee	Max. 40
1.2 Realisierbarkeit und bauliche Umsetzbarkeit	Max. 20
<b>2 Projektumsetzung</b>	<b>Max. 20</b>
2.1 Projektorganisation, Projektteam	Max. 10
2.2 Präsenz vor Ort während der Bauausführung	Max. 10
<b>3 Honorar</b>	<b>Max. 20</b>
3.1 Gesamthonorar (Planungshonorare gemäß der Anforderung in Abschnitt 3.5) inkl. Nebenkosten und Stundensätzen	Max. 20
Gesamtpunktzahl	Max 100

#### Wertung Kriterium Preis:

Für die Angebotsbewertung wird das Kriterium Preis (in EUR netto) wie folgt in einer Punkteskala von 0 bis 20 Punkten nominiert:

20 Punkte erhält das Angebot mit dem niedrigsten Preis

0 Punkte erhält ein fiktives Angebot mit dem 2,0 fachen des niedrigsten Preises.

Alle Angebote darüber erhalten ebenfalls 0 Punkte. Die Punkteermittlung für die dazwischenliegenden Preise erfolgt über eine lineare Interpolation mit bis zu drei Stellen nach dem Komma.

## 22. Honorierung und Prämierung

Die am Verhandlungsverfahren teilnehmenden Büros bzw. Teams erhalten ein Bearbeitungshonorar von 25.000,00 EUR inkl. Nebenkosten zuzüglich MWSt.

Im Auftragsfalle wird das Bearbeitungshonorar des Verhandlungsverfahrens auf die

Ingenieurleistungen angerechnet.

## 23. Modalitäten der Abgabe

Die Angebotsunterlagen sind digital über die Vergabepattform der Vergabestelle der Stadt Offenburg abzugeben.

Die Planunterlagen selbst sind ergänzend ausdruckt abzugeben. Die Pläne können persönlich bei der angegebenen Adresse zu den unten angegebenen Öffnungszeiten abgegeben werden oder sie können bei Bahn, Post oder einem anderen Transportunternehmen aufgegeben werden. Damit die Pläne eindeutig als solche identifizierbar sind, ist auf der Verpackung gut lesbar der Hinweis „VgV-Verfahren Unionbrücke Offenburg“ anzubringen.

Die Abgabeadresse ist:

Stadt Offenburg,

Bürgerbüro Bauen, Technisches Rathaus

Wilhelmstraße 12

77654 Offenburg

Öffnungszeiten: Montag - Donnerstag: 8:00 Uhr - 17:00 Uhr, Freitag: 8:00 Uhr - 13:00 Uhr

Es gilt der Zeitpunkt der Abgabe bei der Stadt Offenburg bei der angegebenen Adresse, mit der auf der Empfangsbestätigung vermerkten Datums- und Zeitangabe.

## 24. Abschluss des Verfahrens

Das Verhandlungsverfahren ist mit einem Auftragsversprechen für die Leistungsphasen 1 bis 5 verbunden, wobei eine stufenweise Beauftragung vorgesehen ist.

Ergebnis

Die Ausloberin teilt den Teilnehmenden das Ergebnis des Verfahrens unverzüglich mit.

Nutzungsrechte

Alle erarbeiteten Unterlagen werden Eigentum der Ausloberin und dürfen von der Ausloberin veröffentlicht werden. Die Arbeiten dürfen für den vorgesehenen Zweck genutzt werden, wenn die Verfasser mit der weiteren Bearbeitung beauftragt sind. Ansonsten verbleiben alle Rechte nach dem Urheber-Rechtsgesetz bei den Verfassern.

Im Falle der Beauftragung werden im Rahmen des Verfahrens bereits erbrachte Leistungen bis zur Höhe des Bearbeitungshonorars nicht erneut in voller Höhe vergütet, wenn die Entwurfsidee in ihren wesentlichen Teilen unverändert der weiteren Bearbeitung zugrunde gelegt wird. Urheberrechtlich und wettbewerbsrechtlich geschützte Teillösungen, die bei der Auftragserteilung nicht berücksichtigt worden sind, dürfen gegen eine angemessene Vergütung genutzt werden.

## 25. Weiteres Verfahren

Nach Zuschlagserteilung ist die Planung für die Leistungsphasen 1 bis 3 bis 6 Monate nach Auftragserteilung zu erbringen.

Nach der Leistungsphase 3 ist das Hinzuziehung von spezialisierten Planungsbüros für die

bauliche Abwicklung möglich, jedoch nur nach Zustimmung der Auftraggeberin.

## 26. Termine

Hinweis: die Termine bilden die aktuelle Zeitplanung ab. Die Ausloberin behält sich Änderung an der Zeitplanung vor.

Start Verhandlungsverfahren:	07.04.2026
Einzelkolloquien:	April 2026
Rückfragen bis:	Ende April 2026
Rückfragenbeantwortung bis:	Mitte Mai 2026
Abgabe der Arbeiten mit indikativem Angebot:	25.06.2026
Präsentation und Sitzung des Bewertungsgremiums:	23.07.2026
Ggf. finales Angebot bis	30.07.2026
Abschluss des Verfahrens	15.08.2026

Die Vergabe erfolgt im Gemeinderat der Stadt Offenburg, voraussichtlich im Oktober/ November 2026.

Nach dem Gemeinderatsbeschluss muss noch die GWB-Info gemäß § 134 GWB an die nichtberücksichtigten Bieter erfolgen. Anschließend muss die 10-tägige Einspruchsfrist der Bieter abgewartet werden. Erst nach Ablauf der vollen 10 Kalendertagen darf der Auftrag erteilt werden.

## TEIL B WETTBEWERBSAUFGABE

### 1. Allgemeine Informationen zur Stadt

Die Stadt Offenburg mit ca. 63.000 Einwohnenden ist die größte Stadt des Ortenaukreises und Kreisstadt sowie Oberzentrum innerhalb der Region Südlicher Oberrhein in einem Wirtschaftsraum mit über 400.000 Menschen. Die Lage zwischen Karlsruhe (ca. 80 km) und Freiburg (ca. 70 km) sowie die direkte Nachbarschaft zu Frankreich und Strasbourg (ca. 25 km) machen Offenburg als Lebensmittelpunkt und als Wirtschaftsstandort interessant. Inmitten eines reizvollen Landschaftsraums zwischen Schwarzwald, Rheinauen und Vogesen gelegen, hat Offenburg eine hohe Lebens-, Wohn- und Umweltqualität mit vielfältigen kulturellen, Sport- und Freizeitangeboten. Die Nähe zum Elsass ist im Stadtleben spürbar.

Die ehemalige Reichsstadt hat wichtige Versorgungsfunktionen als Sitz von Behörden, Bildungs-, Gesundheits- und Dienstleistungseinrichtungen, aber auch als Mittelpunkt des regionalen Arbeitsmarktes. Mit 40.000 Beschäftigten, davon über 33.000 versicherungspflichtig Beschäftigten, in 2.000 Betrieben ist Offenburg das dynamische Wirtschafts- und Handelszentrum einer Region.

Die Stadt Offenburg hat eine ausgezeichnete Anbindung an das nationale und internationale Verkehrsnetz. Als Verkehrsknoten im Kreuzungspunkt der Rheinschiene mit wichtigen West-Ost-Verbindungen in das benachbarte Elsass und nach Paris (mit dem TGV) bzw. in den Bodenseeraum und in die Region Stuttgart ist Offenburg durch Straße, Bahn und in der Luft direkt an die wichtigen europäischen Wirtschaftszentren angebunden (u.a. Autobahn A 5 Hamburg-Frankfurt-Basel; ICE-Bahnhof Offenburg; internationaler Flughafen Straßburg-Entzheim in 20 km und Baden Airpark Flughafen Karlsruhe / Baden-Baden in 40 km Entfernung).

#### 1.1 Geschichte der Stadt Offenburg

Die erste sicher datierte, urkundliche Erwähnung Offenburgs stammt aus dem Jahr 1148 aus der Zähringerzeit. 1240 wurde Offenburg Freie Reichsstadt, war aber später mehrmals verpfändet. Im Pfälzischen Erbfolgekrieg wurde nach Androhung der Zerstörung der Stadt 1688 eine französische Besetzung Offenburgs durchgesetzt, die bis zum Abzug der Truppen im Februar 1689 reichte und mit starken Belastungen für die Offenburger Bevölkerung verbunden war. In diesem Zuge wurden die in die Zeit der Stadtgründung zurückreichenden Befestigungsanlagen zerstört und geschleift. Im September 1689 wurde die Stadt in Brand gesteckt und bis auf das Kapuzinerkloster und zwei weitere Häuser vollständig zerstört.

1803 verlor Offenburg seinen Status als Reichsstadt und wurde dem Land Baden zugeteilt, welches wiederum 1806 zum Großherzogtum erhoben wurde. Offenburg wurde Sitz eines Amtes, später Bezirksamtes. Während der Revolution 1848/49 hatte die Stadt eine wichtige Rolle für die Demokratiebewegung. 1849 tagte in Offenburg die erste Landesversammlung der Badischen Volksvereine. Von dort aus zog der Landesausschuss der Badischen Volksvereine nach Karlsruhe, um die politische Macht zu übernehmen, als erste republikanisch-demokratische Regierung auf deutschem Boden. Die Niederschlagung der Revolution endete mit der Besetzung der Stadt durch preußische Truppen. Es folgten zahlreiche Strafmaßnahmen. Offenburg blieb Teil des Badischen Großherzogtums.

Der Ausbau der Bahnanlagen und des Bahnhofs ab den 1840er Jahren, verbunden mit der allgemeinen Industrialisierung, machte Offenburg zum Verkehrsknotenpunkt und attraktiven Standort für viele Industrie- und Gewerbebetriebe. Auch vom Bau der Schwarzwaldbahn, mit dem das Kinzigtal erschlossen wurde, profitierte die Stadt. Als Handelsplatz konnte Offenburg immer dann prosperieren, wenn die Grenzen offen waren. Im ersten Weltkrieg waren vor allem die Bahnanlagen Ziel von Angriffen. Bereits 1924 fand

das erste Mal die Ortenauer Herbstmesse statt, die bis heute stattfindet und zu den großen Ausstellungsplätzen in Baden-Württemberg gehört.

Während des Zweiten Weltkriegs waren Stadt und Bevölkerung aufgrund der Nähe zur französischen Grenze unterschiedlichen Auswirkungen und Beschränkungen, u.a. mehrfachen Evakuierungen, ausgesetzt. Die im Nordosten der Stadt Offenburg gelegenen Bahnanlagen waren mehrfach das Ziel von Angriffen der alliierten Luftstreitkräfte. 1945 marschierten französische Truppen in die Stadt ein und übernahmen die militärische und administrative Gewalt. Bis 1952 war Offenburg französisch besetzt und anschließend bis zum Abzug der Truppen im Jahr 1992 französische Garnisonsstadt.

## 1.2 Stadtentwicklung Offenburgs seit 1945

In der Nachkriegszeit, vor allem nachdem Offenburg 1956 Große Kreisstadt geworden war, infolge der Eingemeindungen der 1970er Jahre und durch den Ausbau des Messestandortes folgte ein stetiger wirtschaftlicher Aufschwung. Mit der Anbindung an die Autobahn Hamburg – Frankfurt – Basel kam eine weitere Attraktivitätssteigerung hinzu.

Offenburg hat seit langem eine dynamische wirtschaftliche und städtebauliche Entwicklung. War die Stadt lange Zeit insbesondere durch den Medienkonzern Burda geprägt, gewannen in den letzten Jahren und Jahrzehnten weitere Firmen an Bedeutung. Offenburg ist Sitz einer Vielzahl überregional bekannter Unternehmen, z.B. der Firmen Markant, Vivil, Meiko Maschinenbau, Hobart, Tesa, Schwarzwaldmilch GmbH und Edeka Südwest. Die Schwerpunkte der breit gefächerten Branchenstruktur liegen in den Bereichen Medienwirtschaft, Maschinenbau und Elektrotechnik.

Als Sitz des Medienkonzerns Hubert Burda Media und der Verlagsgruppe Reiff sowie zahlreicher leistungsfähiger, vorwiegend klein- und mittelständischer Kommunikations-, Werbe- und Medienunternehmen verfügt Offenburg als Medienstandort von überregionaler Ausstrahlung über günstige Zukunftsaussichten.

Offenburg ist eine wichtige Messe-, Kongress- und Ausstellungsstadt. Auf dem 17 Hektar großen Ausstellungsgelände der Messe Offenburg/Ortenau befinden sich verschiedene Hallenkomplexe mit über 20.000 Quadratmeter überdachter Fläche. Die 2005 eröffnete multifunktionale Baden-Arena bietet darüber hinaus Platz für große Fernsehproduktionen oder Sportevents mit einer Zuschauerkapazität von bis zu 10.000 Besuchern. Die neue Edeka-Arena hat die Kapazität der Messe nochmals deutlich erweitert. Für Unternehmensgründungen wurde der Technologiepark Offenburg (TPO) ins Leben gerufen, dessen Aufgabe in der Förderung von innovationsorientierten Existenzgründungen und Jungunternehmen besteht.

Aufgaben eines Oberzentrums nimmt Offenburg auch als Standort wichtiger Bildungs- und Forschungseinrichtungen wahr. Neben der Hochschule Offenburg mit Studienangeboten in den Bereichen Technik, Wirtschaft und Medien mit ca. 4.000 Studierenden haben überbetriebliche Ausbildungszentren der IHK und der Handwerkskammer sowie sechs Transferzentren der Steinbeis-Stiftung des Landes Baden-Württemberg ihren Sitz in Offenburg.

Das Ortenauklinikum hat in der Stadt seinen Hauptstandort und soll in den nächsten Jahren weiter ausgebaut werden. Im Rahmen der „Agenda 2030 – Zukunftsplanung Ortenau Klinikum“ wird der neue Klinik-Campus des Ortenau Klinikums in einer Entfernung von 1,5 km nordwestlich vom Bahnhof Offenburg entstehen und bestmöglich an den Bahnhof angebunden werden.

Die historische Altstadt ist als Einkaufsort, aber auch als Wohnort weit über die Stadtgrenzen hinaus sehr beliebt. Dabei zeichnet sich die Altstadt mit Fußgängerzone und Marktplatz durch ein ganz eigenes, südliches Flair aus.

Offenburg liegt an der Hauptbahntrasse zwischen Frankfurt und Basel (Magistrale Rotterdam – Genua) und hat einen ICE-Halt. Neben der günstigen Lage an der Autobahn A5 queren die Bundesstraße B3 als weitgehend Autobahnparallele und die Bundesstraße B33, die in das Kinzigtal führt, die Stadt. Die autogerechte Stadtentwicklung der vergangenen Jahrzehnte ist in Offenburgs Stadtgrundriss deutlich ablesbar. Große Verkehrsräume zerschneiden die Stadt und insbesondere die Bereiche entlang der Kinzig. In den letzten Jahren hat der Radverkehr eine große Bedeutung bekommen. Offenburg hat in den vergangenen Jahren viele Investitionen in die Radinfrastruktur getätigt.

In Bezug auf die Mobilitätsentwicklung hat die Stadt Offenburg früh einen Schwerpunkt auf den Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖV) gelegt. Bereits in den 1980er Jahren begann eine intensive Fahrradförderung, die sich bis heute fortsetzt und in einen recht hohen Radverkehrs-Modalsplit von 28 % bezogen auf Binnenwege und 23 % bezogen auf alle Wege der Offenburger Bevölkerung (SrV, 2023) widerspiegelt.

Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan 2030 sieht den viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel mit dem Güterzugtunnel, den sechsstreifigen Ausbau der Autobahn A 5 zwischen Offenburg und Freiburg sowie den vierstreifigen Ausbau der Bundesstraße 33 mit Realisierung einer neuen Autobahn-Anschlussstelle Offenburg-Süd und damit insgesamt betrachtet eine deutliche Aufwertung und Verbesserung der überregionalen Verkehrsanbindung Offenburgs vor.

Der Schwerpunkt der städtebaulichen Entwicklung lag und liegt in der Innenentwicklung, wo Reserven und Potenziale innerhalb des Siedlungsraums genutzt werden konnten und im Rahmen von städtebaulichen Sanierungsprogrammen in die nachhaltige Entwicklung von Bestandsgebieten investiert wurde. Dazu gehörten in der Vergangenheit Konversionsprojekte, wie die Entwicklung des ehemaligen Sparkassenareals in der Innenstadt (heute Rée-Carré) und verschiedene militärische bzw. gewerbliche Konversionsflächen, wie das im Südosten der Stadt gelegene „Quartier Montalegre“ (heute Kulturforum und Südoststadt) oder das westlich der Altstadt gelegene Mühlbachareal zwischen Mühlbach und Kinzig.

### 1.3 Aktuelle Ziele der Stadtentwicklung

Die Stadt Offenburg hat sich in den letzten zwei Jahrzehnten sehr dynamisch entwickelt. Der Schwerpunkt lag und liegt in der Innenentwicklung. Die aktuellen Schwerpunkte sind in fünf Handlungsfelder untergliedert: Klimaschutz, Bildung, lebenswerte Infrastruktur, sichere Daseinsvorsorge und demografischer Wandel.

Ein Schwerpunkt liegt in der Innenstadt von Offenburg, die auch in Zukunft attraktiv, lebendig und krisenfest bleiben soll. Ein weiterer wichtiger Schwerpunkt bezieht sich auf die Entwicklung der innenstadtangrenzenden Areale mit dem Fokus auf das Bahnhofsquartier. Im Jahr 2019 wurde mit der Bewilligung des Sanierungsgebiets „Bahnhof-Schlachthof“ der finanzielle Rahmen für die Weiterentwicklung und Neugestaltung des Bahnhofsquartiers geschaffen. Das Bahnhofsquartier soll in den nächsten Jahren grundlegend neu geordnet werden und künftig die neue Visitenkarte für Offenburg bilden. Am 18.12.2023 hat der Gemeinderat der Stadt Offenburg hierfür einen Rahmenplan zum Bahnhofsquartier beschlossen. Mit den geplanten Entwicklungen soll die Qualität des Bahnhofsumfeldes und die verkehrliche Situation verbessert werden. Dazu wird unter anderem der ZOB verlegt, der Bahnhofsvorplatz umgestaltet und eine neue Verkehrsführung implementiert.

Eine weitere stadtplanerische Zielsetzung besteht darin, die baulichen Verdichtungen mit verstärkten Investitionen in hochwertige innenstadtnahe Freiflächen zu koppeln. Damit soll dem Bedürfnis der Bürgerinnen und Bürger nach mehr Raum für Erholung und Bewegung im Grünen nachgekommen werden. Gleichzeitig kommt qualitätsvollen Grünräumen und

Gewässerstrukturen vor dem Hintergrund des Klimawandels mit mehr Hitzeperioden und zunehmenden Starkregenereignissen eine immer größere Bedeutung zu. Offenburg hat sich erfolgreich für die Ausrichtung einer Gartenschau beworben und wird die Landesgartenschau 2032 ausrichten. Im Fokus dieser Gartenschau wird die Kinzig stehen, die heute begradigt hinter Dämmen verläuft sowie durch Verkehrsstrassen gerahmt und durchschnitten wird. Ziel ist, eine renaturierte Kinziglandschaft in die Mitte der Stadt zu holen. Die Flusslandschaft soll als lebenswerter Raum der Stadt geöffnet und der industriell überformte Flussraum aufgebrochen werden.

## 1.4 Naturräumliche Gegebenheiten / Klima

Offenburg liegt am Rand des Oberrheingrabens im Übergang zwischen Schwarzwald und Rheinebene. Das Klima in Offenburg ist warm und gemäßigt und wird durch seine Lage zwischen Oberrheingraben und Schwarzwald bestimmt. In der Klimanormalperiode von 1991-2020 betrug die jährliche Durchschnittstemperatur 11,69 °C und es fielen durchschnittlich 890 mm Niederschlag im Jahr. Im gleichen Zeitraum lag die Jahresmitteltemperatur in Gesamtdeutschland bei 9,3 °C und die durchschnittliche Niederschlagsmenge bei 792 mm im Jahr. Die vergleichsweise hohe Niederschlagsmenge wird insbesondere durch den Stau effekt der aus Westen kommenden atlantischen Luftmassen am Rande des Schwarzwaldes bedingt. Die hohen Durchschnittstemperaturen spiegeln die thermische Begünstigung des Oberrheingrabens wider, wo subtropisch-mediterrane Luftströmungen aus dem Süden und warme Fallwinde von den Vogesen wirken.

Der Oberrheingraben zählt zu den sonnenscheinreichsten Gebieten Deutschlands. Mehr als 1.800 Stunden scheint hier die Sonne im Jahr. Für das Klima des Oberrheingrabens sind herbstliche und winterliche Nebellagen typisch, die in weiten Teilen der Rheinniederung an mindestens 70 % der Tage in diesem Zeitraum auftreten.

Wie in allen Städten und Gemeinden im Oberrheingraben gibt es schon heute eine hohe Betroffenheit durch den Klimawandel. So wird für die Jahre 2021 bis 2050 für Offenburg ein deutlicher Anstieg der Jahresdurchschnittstemperaturen erwartet. Auffällig sind dabei vor allem der erwartete Anstieg der Sommer- und Hitzetage von 48 auf 62 Tage bzw. 10 auf 18 Tage sowie die Abnahme der Frosttage von 60 auf 45 Tage. Daneben nehmen die Starkregen- und Sturmereignisse zu

## 1.5 Klimaanpassung in Offenburg

Die Auswirkungen des Klimawandels unterscheiden sich regional und lokal stark. Das integrierte Klimaanpassungskonzept von 2024 formuliert für Offenburg 12 Themenfelder, die hinsichtlich ihres Eintretens, der Betroffenheit und auf ihre Anpassungskapazitäten bewertet werden. Neben der Analyse der funktionalen Betroffenheit wurden die Auswirkungen des Klimawandels im räumlichen Kontext bewertet. Diese Betroffenheit wird über räumliche Analysen (Hotspot- und Bluespot-Analyse) erfasst. Sowohl die Hitze-Hotspots als auch die Starkregen-Bluespots liegen demnach oftmals in verdichteten, stark versiegelten und wenig beschatteten Bereichen der Stadt vor. Dort führen die Rahmenbedingungen zu lokalräumlichen Wärmeinseln bei gleichzeitiger erhöhter Verwundbarkeit gegenüber Starkregenereignissen.

Innerhalb des strategischen Ziels aktiver Klimaschutzpolitik sowie Anpassung an den Klimawandel strebt Offenburg Klimaneutralität bis zum Jahr 2040 an. Im integrierten Klimaanpassungskonzept von 2024 werden übergreifende Prinzipien und Handlungsfelder für das städtische Engagement zur Klimaanpassung formuliert. Für die Stadt- und Verkehrsräume sind grundlegende Prinzipien wie auch konkrete Maßnahmen benannt. Herausfordernd sind die zunehmende Durchschnittstemperatur und Hitze in den Sommermonaten, die zu einer starken Erwärmung von versiegelten Oberflächen und

daraus resultierender Hitzebelastung für die Stadtbevölkerung führen. Das hat Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität und die Nutzbarkeit.

Dort, wo die Verschattung fehlt, ist die Nutzung der Fuß- und Radwege in Hitzeperioden anstrengend. So verliert die selbstaktive (klimaschonende) Mobilität an Attraktivität, während die des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zunimmt. Im Verkehrsraum selbst ist die zunehmende Hitzebelastung in den Bereichen von Bushaltestellen und Ampeln besonders kritisch, denn hier sind die Personen der direkten Sonneneinstrahlung ausgesetzt und haben oftmals keine Möglichkeit in den Schatten auszuweichen. Aufgrund zunehmender Hitze und starker Befahrung können Blowups im Straßenbelag entstehen und es können sich Spurrillen im Asphalt bilden. Neben Entsiegelung werden im Anpassungskonzept Baumpflanzungen benannt.

Viele Straßen in Offenburg sind nutzungsbedingt stark versiegelt, da sie viele Nutzungsansprüche auf kleinstem Raum vereinen. Zusätzlich verhindern Leitungen im Untergrund häufig die Neupflanzung von Bäumen. Gleichzeitig ist die Bedeutung von klimaangepassten Straßen als Verbindungswege zwischen Hot Spots und Entlastungsbereichen hoch.

## 1.6 Mobilität in Offenburg

Der Gemeinderat hat 2023 den Masterplan Verkehr OG 2035 beschlossen. Der Masterplan Verkehr OG 2035 ist eine mittel- und langfristige Strategie zur Entwicklung und Steuerung des Mobilitätsverhaltens und des Verkehrs in Offenburg. Der Masterplan erfüllt dabei die Standards eines so genannten Klimamobilitätsplans. Mit der Umsetzung des Masterplans Verkehr in Offenburg soll Mobilität stadt- und umweltverträglicher gestaltet und der Verkehr in Offenburg ganzheitlich betrachtet werden.

Im Masterplan wurden ein Prognosenußfall sowie drei Entwicklungsstrategien mit unterschiedlichen strategischen Ansätzen entwickelt und im Verkehrsmodell berechnet. Aus dem Beteiligungsprozess und der fachlichen Arbeit ist ein Klimaschutzszenario mit einem Mix aus insgesamt 60 städtischen Push- und Pull-Maßnahmen aus neun Handlungsfeldern (u. a. aus den Bereichen Fußverkehr, Radverkehr, Kfz-Verkehr) entstanden. Bis 2035 soll der Anteil des Umweltverbundes am Modal Split der Offenburger Bevölkerung auf 75 % gesteigert und eine CO<sub>2</sub>-Einsparung von 67 % erreicht werden. Der damit verbundene Maßnahmenkatalog soll bis zum Jahr 2035 kontinuierlich umgesetzt werden. Dabei kommt dem Busverkehr mit dem neuen ZOB eine besondere Bedeutung zu.

Um zusätzliche Qualitäten für den Fuß- und Radverkehr in Offenburg zu schaffen, sollen in den nächsten Jahren umfangreiche Maßnahmen zur Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils umgesetzt werden. In erster Linie sollen die vorhandenen Fuß- und Radverkehrsanlagen richtlinienkonform verbreitert, sicherer und komfortabler gestaltet, sowie die Lücken geschlossen werden. Auch die Beschattung der Fuß- und Radverkehrsanlagen wird angestrebt. Ebenso soll die Aufenthaltsqualität der Bereiche für Fußgängerverkehr gesteigert werden, indem Sitz- und Spielelemente integriert werden.

Die Förderung des Radverkehrs schlägt sich im Weiteren in Planungen bzw. Machbarkeitsstudien für Radschnellwege nieder, die durch den Regionalverband Südlicher Oberrhein, das Landratsamt Ortenaukreis und die Stadt Offenburg betrieben werden. Im Offenburger Stadtgebiet gibt es Planungen für zwei Trassen: den Radschnellweg Gengenbach-Offenbug-Kehl-Straßbourg in der Federführung des Landratsamtes Ortenaukreis und den Radschnellweg Offenburg-Bühl-Achern im Moment noch in der Federführung des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein. Der Radschnellweg Gengenbach-Offenbug-Kehl-Straßbourg befindet sich im Abschnitt Gengenbach-Offenbug bereits in der Entwurfsphase, im Abschnitt Offenburg-Kehl-Straßbourg in der

Phase der Planungsvergabe. Beim Radschnellweg Offenburg-Bühl-Achern liegt die Machbarkeitsstudie vor.

## 1.7 Offenburg „Einfach mobil“

Symbol für den Umweltverbund in Offenburg ist die grüne Farbe, die sich ausgehend von der Radverkehrsförderung entwickelt hat. Unter der Marke „Einfach mobil“ werden seit 2015 ÖPNV-Angebot, Radverkehrsangebot, Car-Sharing und Fahrradverleih gebündelt vermarktet und über einheitliche, ansprechend und hochwertig gestaltete Mobilitätsstationen in den Stadtraum integriert. Diese Gestaltung umfasst neben den originären Funktionen (Stellplätze für Carsharing, Ständer für Leihfahrräder, Fahrradbügel) auch Wände aus heimischen Hölzern, die der Gliederung und der Einfassung der Stationen dienen und diese im Stadtbild hervorheben.

Ergänzend kommen Sitzbänke, Mülleimer, Ladesäulen für Car-Sharing-Fahrzeuge und Bedienterminals für Fahrradverleihsysteme sowie eine Informationstafel hinzu.

Die Internetseite [www.mobil-in-offenburg.de](http://www.mobil-in-offenburg.de) dient dabei als zentrales Informations- und Buchungsportal. Mit der „Einfach mobil“-Karte erfolgt die Vernetzung der Zugangssysteme der einzelnen Leistungsanbieter.

## 2 Wettbewerbsgebiet

### 2.1 Lage und Abgrenzung

Das Wettbewerbsgebiet liegt nördlich des historischen Altstadt-kerns in Bahnhofsnähe und umfasst den Bahngraben mit der Unionbrücke sowie die beidseits des Bahngrabens befindlichen Rampen mit Unionrampe, Gustav-Rée-Anlage und Rammersweierstraße und Wilhelmstraße.

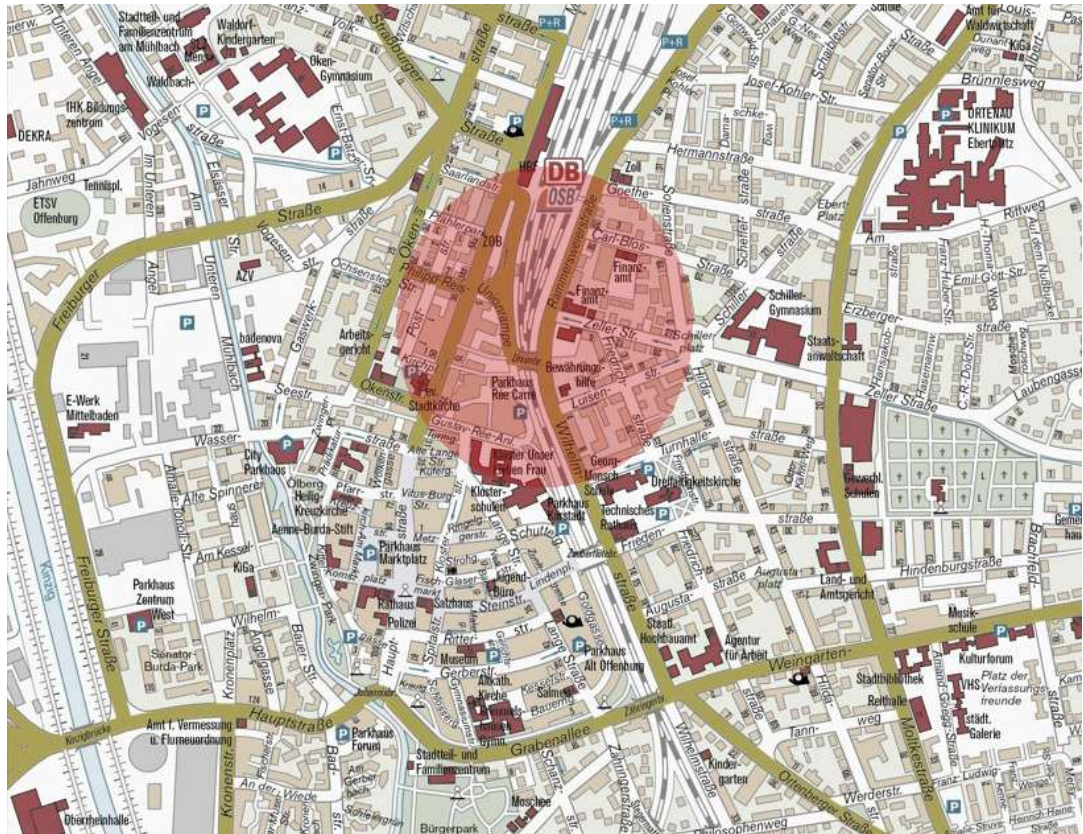


Abb. 2: Stadtplan mit Lage des Wettbewerbsgebietes



Abb.3: Luftbild mit Bezeichnung wichtiger Straßen, Gebäude und Quartiere

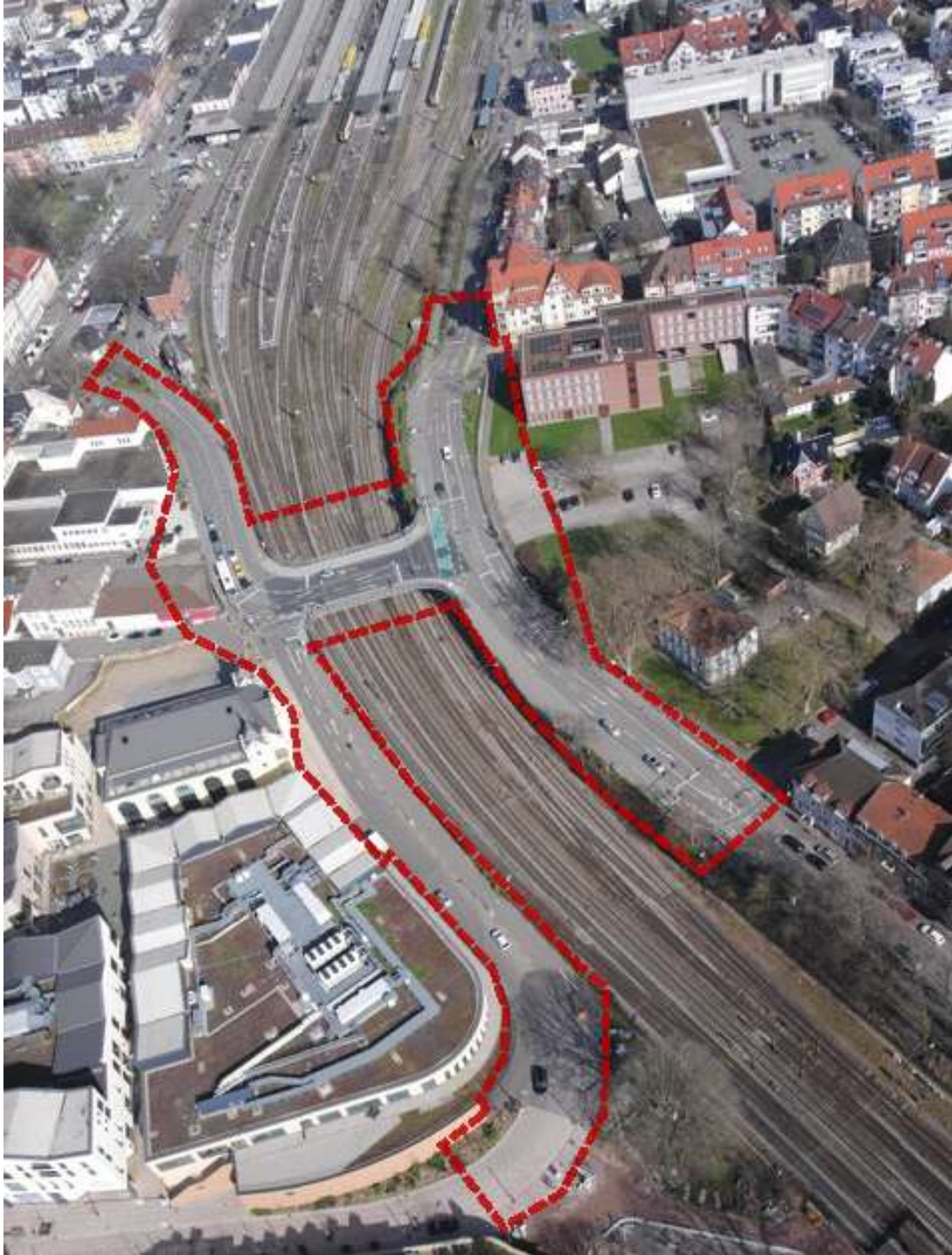


Abb. 4: Wettbewerbsgebiet

## 2.2 Städtebauliche Rahmenbedingungen für die Unionbrücke

Die Unionbrücke liegt bahnhofsnahe in einem zentralen innerstädtischen Bereich von Offenburg. Die 1956/1957 erbaute Brücke quert den ca. 36,00 m breiten Bahngraben mit 6 Gleisen und ist eine der zentralen innerstädtischen Verkehrsachsen Offenburgs mit Anbindung verschiedener Stadtteile. Die Brücke hat hohe Bedeutung für den ÖPNV und den MIV. Auf Grund der innerstädtischen, bahnhofsnahe Lage sind Fuß- und Fahrradverkehr heute schon hoch und werden sich durch die geplanten Entwicklungen im Umfeld weiter erhöhen. Vor diesem Hintergrund ist bei weiteren Planungen besonders auf eine hochwertige Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraums unter Berücksichtigung der Klimaanpassung zu achten. So sollen künftig Baumpflanzungen und eine Begrünung in den Straßenräumen und auf den Privatgrundstücken vorgesehen werden, soweit dies die Platzverhältnisse zulassen. Eine weitere planerische Herausforderung besteht darin, eine

potenziell hochbaulich stark in Erscheinung tretende Brücke sensibel und gestalterisch gut in die bestehende Offenburger Stadtsilhouette einzubinden, die geprägt ist von historischer Altbausubstanz (bspw. Kirchen und eine geschlossene historische Bebauung) und stadtbildprägenden Neubauten (bspw. Rée-Carré und Finanzamt).

An die Unionbrücke und ihre Rampen binden verschiedene Quartiere an, deren Eigenschaften und ihre Berücksichtigung nachfolgend beschrieben sind.

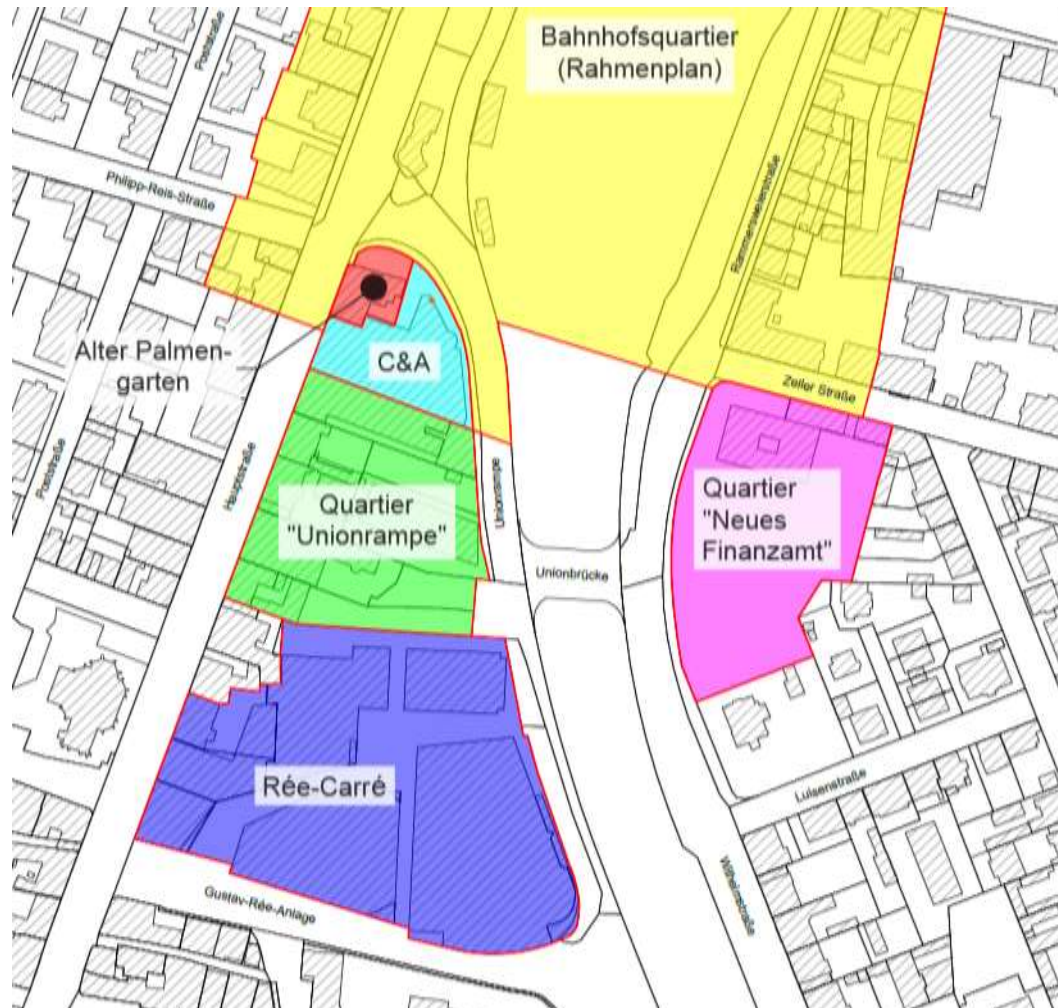


Abb.5: angrenzende Quartiere im Wettbewerbsgebiet

### 2.2.1 Bahnhofsquartier

Die Unionbrücke befindet sich im Randbereich des Bahnhofsquartiers. Das heutige, stark verkehrlich geprägte Bahnhofsquartier hat sich in den letzten 180 Jahren rund um die Bahntrasse und den Bahnhof entwickelt. Die Bahntrasse zwischen Karlsruhe und Freiburg wurde 1844/1845 eröffnet. Der Offenburger Bahnhof wurde am heute noch bestehenden Standort nördlich der Altstadt angeordnet. Das Bahnhofsempfangsgebäude wurde 1844 von dem badischen Staatsbaumeister Friedrich Eisenlohr erbaut. Von den großen Bahnhofsbauten in Mannheim, Heidelberg, Karlsruhe, Offenburg, Freiburg und Basel ist nur das Offenburger Empfangsgebäude - durch Um- und Anbauten verändert - erhalten geblieben.

Die Bahntrasse wurde durch den früheren Stadtgraben östlich an der Altstadt vorbeigeführt, den heutigen „Bahngaben“. Das Umfeld des Bahnhofs war damals zunächst völlig unbebaut, bis die Hauptstraße durch den Pfählerpark hindurch bis zum Bahnhof verlängert wurde. Mitte des 19. Jahrhunderts begann die gründerzeitliche Stadterweiterung nördlich der Altstadt. Ab den 1890er Jahren startete die zweite Phase der Bahnbauten mit Umbauten und Erweiterungen der gesamten Bahnanlagen in Offenburg, um diese an die gewachsenen Verkehrsbedürfnisse anzupassen. Mit dem Umbau erhielt Offenburg moderne, den damaligen verkehrlichen Anforderungen entsprechende

Bahnanlagen, die bis in die 1990er Jahre in den Strukturen und Funktionen im Wesentlichen so erhalten blieben.

Rund um den Bahnhof entstand in den 1920er Jahren ein kleines Villenviertel mit schönen Vorstadtvillen, die bis heute in ihren Strukturen ablesbar sind.



Abb. 6: Hauptstraße mit Bahnhof und Zugang zur Gleisunterführung

Eine wesentliche Änderung für das Bahnhofsumfeld ergab sich aus der Umgestaltung der Verkehrssituation und der Anlage des neuen Zentralen Omnibusbahnhofs in den Jahren 1989 bis 2000. Auf der Basis eines umfassenden ÖPNV-Gutachten wurde 1992 eine Planung vorgelegt, die den Bau einer neuen Fahrbahn für den von der Unionbrücke kommenden Straßenverkehr östlich der bestehenden Hauptstraße auf bisherigem Bahngelände direkt angrenzend an das Gleis 1 vorsah. Damit verbunden war der Neubau eines Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) in der Hauptstraße zwischen Bahnhof und Innenstadt. Der ZOB wurde im Jahr 2000 eröffnet.



Abb 7: heutige Kreuzung Unionrampe/Hauptstraße mit ZOB

2009 wurde die Bahnsteig-Südunterführung bis zur Rammersweierstraße erweitert, wodurch die Erreichbarkeit des Bahnhofs aus der Oststadt wesentlich verbessert werden konnte. Diese Baumaßnahme der Stadt Offenburg war durch umfangreiche Abstimmungen mit der Bahn und einen komplexen Planungs- und Bauprozess gekennzeichnet. An der Rammersweierstraße entstand ein attraktiv gestaltetes Eingangsbauwerk nach einem Entwurf des Freiburger Architekten Rosenstiel.

In den zentralen Bereichen rund um den Bahnhof und im Umfeld der Hauptstraße finden sich heute einige stattliche historische Gebäude in einer Gemengelage von Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen. Nicht alle vorhandenen Nutzungen entsprechen der in einem so zentralen Stadtraum wünschenswerten Gebäude- und Nutzungsstruktur.



Abb.8: Hauptstraße Blickrichtung Innenstadt

Der öffentliche Raum rund um den Bahnhof ist wenig attraktiv gestaltet. Er wird einer Funktion als „Empfangssalon“ für ankommende Reisende und Gäste der Stadt nicht ausreichend gerecht.

Das Offenburger Bahnhofsquartier soll in den nächsten Jahren grundlegend neugestaltet und verkehrlich weiterentwickelt werden. Im Jahr 2019 wurde mit der Bewilligung des Sanierungsgebiets „Bahnhof-Schlachthof“ der finanzielle Rahmen für die Weiterentwicklung und Neugestaltung des Bahnhofsquartiers geschaffen. In den Jahren 2021-2022 wurde ein zweistufiger Planungswettbewerb durchgeführt. Die prämierte Büroarbeitsgemeinschaft Faktorgruen / Thomas Schüler / Fichtner Water & Transportation hat zusammen mit den Vertretern der Verwaltung den Entwurf weiter vertieft und zu einem detaillierten Rahmenplan ausgearbeitet.

Der städtebauliche Rahmenplan wurde durch den Gemeinderat am 18.12.2023 als Grundlage für die weitere Entwicklung des Bahnhofsquartiers beschlossen.



Abb.9: Städtebaulicher Rahmenplan Bahnhofsviertel Offenburg vom 18.12.2023

Wesentliche Maßnahmen des Rahmenplans sind:

- Die Hauptstraße wird zum begrünten Boulevard ausgestaltet und bietet eine attraktive Verbindung zur Innenstadt.
- Das historische Bahnhofs-Empfangsgebäude soll mit neuen Nutzungen belebt werden. Zentral gegenüber dem Bahnhofsgebäude wird der Platzraum neugestaltet, die bestehenden Platanen werden erhalten.
- Auch der südliche Zugang zu den Gleisen wird durch einen neuen kleinen Platzraum funktional und gestalterisch verbessert.
- Durch eine Neubebauung an den Gleisen entstehen neue Nutzungsmöglichkeiten und ein attraktiveres Umfeld auf dem Weg zur Innenstadt. Die südlich angrenzenden Blutbuchen werden erhalten.
- Der Pfählerpark mit seinem Baumbestand wird erhalten und durch einen veränderten Café-Standort aufgewertet.
- Im Norden des Bahnhofs wird der neue ZOB angeordnet. Südlich des Bahnhofs im

Bereich des heutigen ZOB ist eine zusätzliche Bushaltestelle vorgesehen.

- Entlang der Hauptstraße entsteht eine attraktive, vom Kfz-Verkehr weitgehend unabhängige Radverkehrsachse
- Die Parkmöglichkeiten für Fahrräder werden neu strukturiert, verbessert und ausgebaut.
- Für den Kfz-Verkehr bleibt die Durchfahrmöglichkeit über die Unionbrücke bestehen. Der Bahnhof und das Quartier sind anfahrbar, die heutige Straßenführung zwischen Unionrampe und Bahnhof wird verändert.
- Kfz-Parken wird in einem öffentlichen Parkhaus an der Rheinstraße gebündelt und mit weiteren Mobilitätsangeboten kombiniert.
- Die Bahnsteig-Nordunterführung verbindet zukünftig die West- und die Ostseite des Bahnhofsquartiers und wird mit Fahrradrampen ausgestattet.
- Mit zusätzlichen Baumpflanzungen wird das Bahnhofsquartier grüner als heute.
- Brachliegende Grundstücke im Bahnhofsquartier werden bebaut und neue Flächen für Gewerbe und Wohnen geschaffen.
- Die wichtige Radverkehrsachse in Nord-Süd-Richtung verläuft in attraktiver Breite vor dem Bahnhof entlang der Hauptstraße.

Der Rahmenplan Bahnhofsquartier ist der weiteren Planung zu Grunde zu legen. Für einen Neubau der Unionbrücke ist dabei vor allem relevant, dass der von der Unionbrücke und der Unionrampe kommende Kfz-Verkehr künftig nicht mehr wie heute entlang der Bahngleise nach Norden geführt werden soll. Die dort heute vorhandene Fahrbahn soll aufgegeben werden. Der Kfz-Verkehr soll stattdessen durch den heutigen, in der historischen Trasse der Hauptstraße gelegenen Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) geführt werden. Der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) soll an einen neuen Standort mit zusätzlichen Kapazitäten im Norden des Bahnhofs verlegt werden.

### 2.2.2 Rée-Carré

Südlich des Bahnhofsquartiers zwischen Hauptstraße und Bahngraben erstreckt sich das Rée-Carré. Bei dem Quartier handelt es sich um ein neues Einkaufs- und Wohnquartier. Es besteht aus den Sparkassengebäuden Hauptstraße 23/25 und dem sich daran anschließenden Gebäude- und Freiraumensemble Hauptstraße 27 sowie Gustav-Rée-Anlage 1-5 mit verschiedenen Einzelhandelsbetrieben, Gastronomie, Dienstleistungsnutzungen, Büroflächen und Wohnungen.

Das Rée-Carré wurde 2015-2021 abschnittsweise realisiert und verfügt über eine Tiefgarage mit rd. 400 Stellplätzen, welche über die Straßen Unionrampe/Gustav-Rée-Anlage erschlossen wird.

Das Einkaufs- und Wohnquartier Rée-Carré liegt im Geltungsbereich des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 152 „Nördliche Innenstadt - Unionrampe, südlicher Teil“.

Im Rahmen der Neuplanung der Unionbrücke soll nicht in die Bausubstanz des Rée-Carrés eingegriffen werden. Die bestehende Höhenlage im Bereich des Rée-Carrés soll in der Planung Berücksichtigung finden. Die bereits vorhandenen zwei Zufahrten und Zugänge von der Unionrampe/Gustav-Rée-Anlage müssen weiterhin bestehen bleiben, erfordern aber ggf. Anpassungen.



Abb 10: Blick in das Rée-Carré von der Gustav-Rée-Anlage aus



Abb.11: Bebauungsplan Nr. 152 "Nördliche Innenstadt - Unionrampe, südlicher Teil"

### 2.2.3 Quartier Unionrampe

Unmittelbar westlich an die Unionbrücke schließt das Quartier „Unionrampe“ an. Es umfasst die Grundstücke Hauptstr. 9 bis 17 und Unionrampe 4a bis 8 (Flst.-Nr. 813, 814, 814/3, 815, 815/1, 816/6, 816/8). Die Grundstücke liegen im Geltungsbereich des einfachen Bebauungsplans Nr. 105 „Innenstadt - Ausschluss von Vergnügungsstätten“, der seit 1987 rechtskräftig ist und ein Kerngebiet (MK) gemäß § 7 BauNVO festsetzt.

Die städtebauliche Situation im Bereich der Unionrampe wirkt im Erscheinungsbild aktuell als baulich untergeordnete Rückseite der Hauptstraße. Das Quartier „Unionrampe“ soll daher in den nächsten Jahren städtebaulich neu geordnet werden. Die bestehenden Gebäude entlang der Hauptstraße sollen dabei grundsätzlich soweit möglich erhalten bleiben. Der – von der Hauptstraße aus gesehen – rückwärtige Bereich zur Unionrampe soll baulich neu entwickelt werden. Hier sind Eingriffe in die Bestandsbauten vorstellbar.

Städtebauliches Ziel für das Quartier ist eine Bebauung, die über eine der zentralen Lage entsprechende, angemessene städtebauliche Dichte und ein attraktives Erscheinungsbild zur Unionrampe hin verfügt. Zudem ist eine zukünftige Nutzung vorrangig durch Büro- und Dienstleistungsgewerbe sowie freie Berufe möglich. Nicht vorgesehen ist eine Erweiterung des Einkaufsquartiers Rée-Carré nach Norden und die Schaffung weiterer Einzelhandelsflächen über den heutigen Bestand hinaus.



Abb. 12: Unionrampe mit Quartier Unionrampe



Abb.13: Blick in das Quartier Unionrampe von der Unionrampe aus

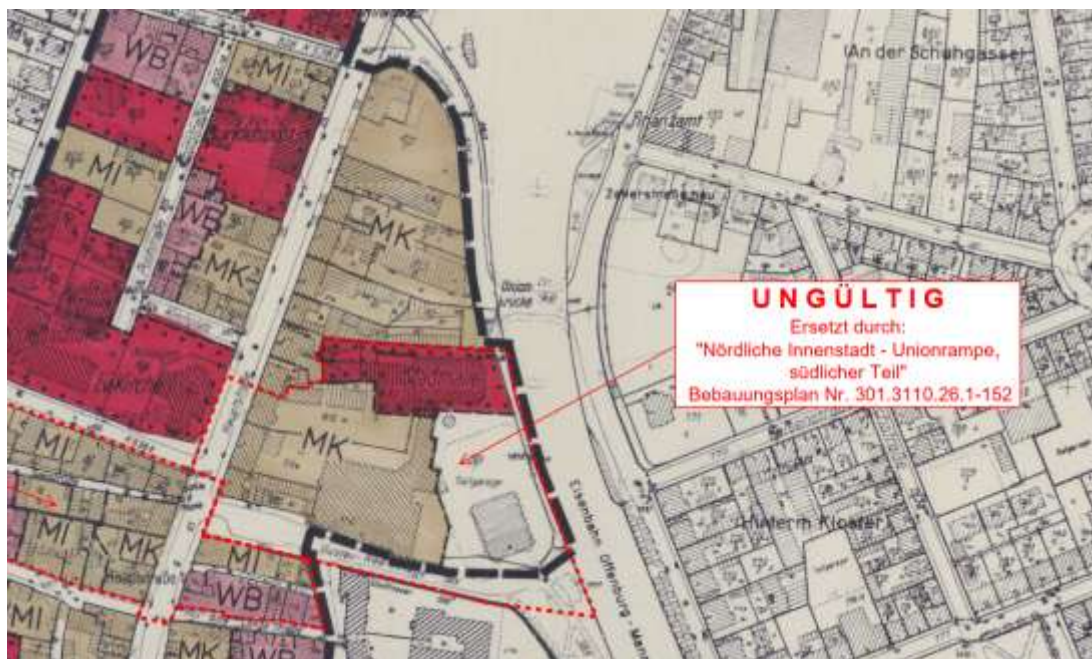


Abb. 14: Bebauungsplan Nr. 105 "Innenstadt - Ausschluss von Vergnügungsstätten"

Im Hinblick auf die Unionbrücke ist die Zufahrtsituation zu den Grundstücken relevant, die im Zuge der Planung der Rampen neu geordnet werden soll. Dabei soll weiterhin eine Zufahrt von der Unionrampe ins Quartier möglich sein, um dort gelegene Anlieferungen und Stellplätze erreichen zu können. Bestehende Zufahrten sollen aber möglichst zusammengefasst werden, um eine Durchfahrt zu generieren

Für den Neubau der Unionbrücke kann in einem gewissen Maß in die Grundstücke des Quartiers Unionrampe eingegriffen werden. Die potenziellen Eingriffsmöglichkeiten durch den Brückenneubau sind nachfolgend dargestellt und auch dem Übersichtsplan (Anlage Bebauungspläne) zu entnehmen. Die dort gekennzeichneten Flächen werden auch bis zu einem Neubau der Unionbrücke von Neubebauungen freigehalten.

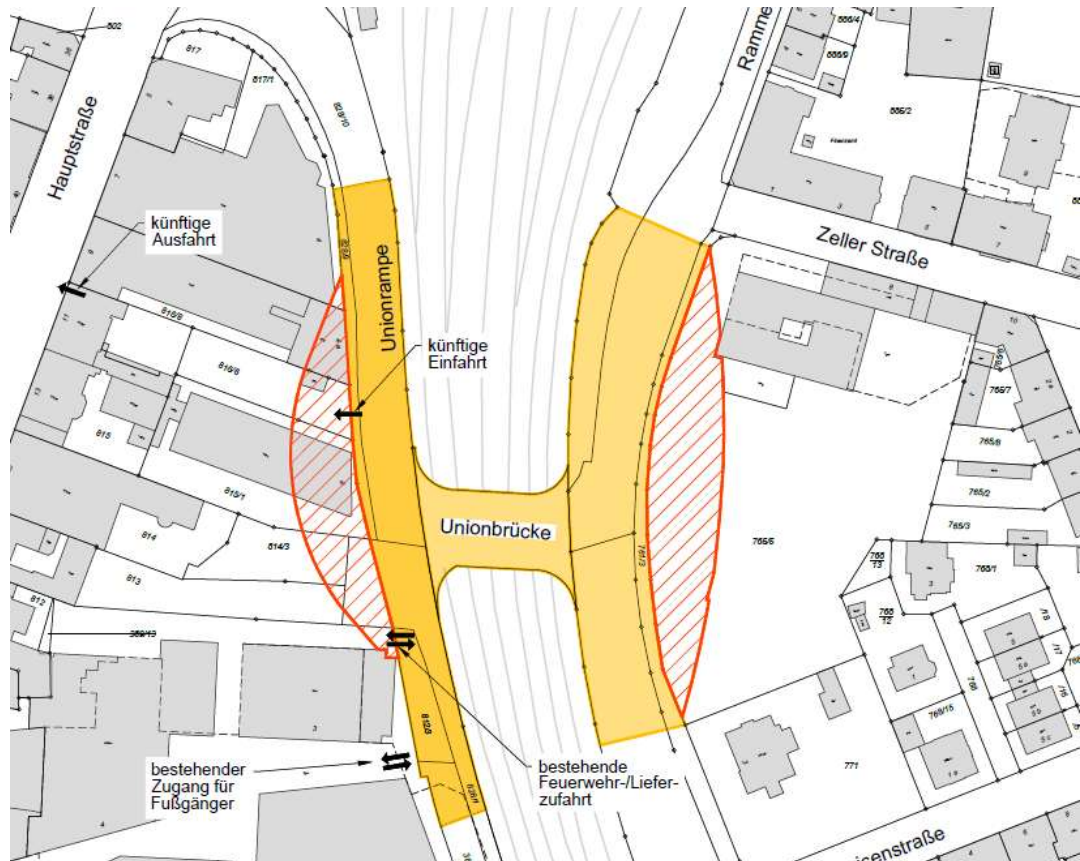


Abb. 25: potenzielle Eingriffsmöglichkeiten für den Neubau der Brücke

## 2.2.4 Alter Palmengarten/ C&A

Die Bebauung Alter Palmengarten/ C&A bildet das bauliche Gelenk zwischen Bahnhofsquartier im Norden und dem Quartier „Unionrampe“ im Süden. Die Grundstücke Hauptstr. 5 (ehemaliges Hotel „Alter Palmengarten“, jetzt Sprachschule, Flst.-Nr. 817) und Hauptstr. 7 / Unionrampe 4 (Modekaufhaus C&A, Flst.-Nr. 816/8) liegen im Geltungsbereich des einfachen Bebauungsplans Nr. 105 „Innenstadt - Ausschluss von Vergnügungsstätten“, der seit 1987 rechtskräftig ist und ein Kerngebiet (MK) gemäß § 7 BauNVO festsetzt.

Ein Eingriff in die bestehende Bausubstanz soll in diesem Bereich vermieden werden. Die Fassade der Hauptstraße 5 „Alter Palmengarten“ steht unter Denkmalschutz.

Im Hinblick auf die Unionbrücke wird davon ausgegangen, dass die nördliche Rampe auf Höhe der Bebauung an den Bestand bzw. an die bestehende Grundstücksgrenze anschließt.

Zufahrtmöglichkeiten müssen grundsätzlich bestehen bleiben, können aber angepasst werden, soweit die Erreichbarkeit der Grundstücke gleichermaßen gewährleistet bleibt. Auf Treppenzugänge, Eingangsüberdachungen ist zu achten. Diese sind in der Katastergrundlage nicht erfasst. Im Übersichtsplan (s.u.) ist bereits der Eingriffsbereich auf die bestehende Grundstücksgrenze dargestellt worden.

## 2.2.5 Quartier „Neues Finanzamt“

Östlich des Bahngrabens grenzt an die Rammersweierstraße und Wilhelmstraße das Quartier „Neues Finanzamt“ an. Mit der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 159, der 2017 Rechtskraft erlangte, wurde das Planungsrecht für die bauliche Umsetzung eines Finanzamt-Neubaus in drei Bauabschnitten, die jeweils aus einem Baukörper bestehen, geschaffen.

Der erste Bauabschnitt Zeller Str. 8 wurde im Norden direkt südlich der Zeller Straße bis

2022 realisiert. Mit der Realisierung des 1. Bauabschnitts sind ca. 80 oberirdische Stellplätze auf dem Grundstück zeitlich befristet – bis zur Umsetzung des 2. Bauabschnittes – angelegt worden.

Die zwei weiteren Bauabschnitte werden sich unmittelbar südlich angrenzend an den ersten Bauabschnitt anfügen. In welcher zeitlichen Abfolge die weiteren Bauabschnitte entstehen werden, steht noch nicht fest. Nach der endgültigen Fertigstellung aller Bauabschnitte entsteht so ein kompakter Baukörper im Norden und in der Mitte des landeseigenen Grundstücks.

Im Bereich der Zeller Straße 8 befindet sich der Haupteingang zusammen mit der Zufahrt zur Tiefgarage. Optional ist zukünftig ebenso eine Einfahrt von der Luisenstraße über das landeseigene Grundstück der Bewährungshilfe in der Wilhelmstraße 3 und eine Ausfahrt auf die Zeller Straße (Einbahnstraßensystem) möglich. Dies wäre verkehrlich vorteilhaft, da so möglichst direkt vom Hauptstraßennetz eingefahren und auf das Hauptstraßennetz ausgefahren werden kann und Wohngebiete in der Oststadt (z.B. Friedrichstraße, Schillerplatz) möglichst gering belastet werden.



Abb. 36: Bebauungsplan Nr. 159 "Neues Finanzamt"



*Abb. 47: heutiges Quartier Finanamt mit dem Freihaltestreifen*

Im Bebauungsplan wurde vorsorglich eine Fläche zwischen heutiger Unionbrücke und dem Baufeld für den Neubau der Unionbrücke einschließlich Rampen in ggf. größerer Breite als heute freigehalten. Der im Bebauungsplan als von Bebauung freizuhaltend festgesetzte Bereich „Umgrenzung der Flächen, die von der Bebauung freizuhalten sind“, kann für den Brückenneubau einschließlich Rampen gemäß Übersichtsplan verwendet werden.

## 2.3 Verkehrliche Rahmenbedingungen

### 2.3.1 ÖPNV

Aktuell fahren die Stadtbuslinien S1, S2, S5 und S8 sowie die Regionalbuslinien 7137 und 7142 in beide Richtungen über die Unionbrücke. Die Stadtbuslinien fahren wochentags von 6 bis 20 Uhr überwiegend im Halbstundentakt; die Regionalbuslinien im Stundentakt. Zu den Hauptverkehrszeiten gibt es Verstärkerfahrten. So kommt es insgesamt häufig zu Begegnungsverkehren auf der Unionbrücke.



Abb. 58: Ausschnitt ÖPNV-Liniennetzplan

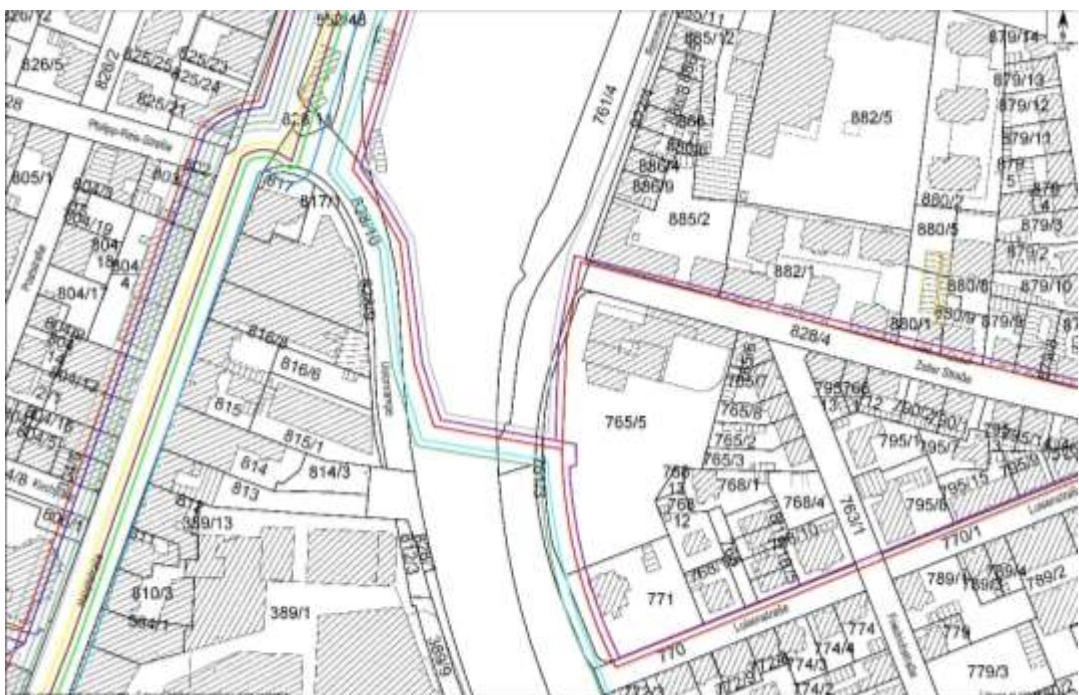


Abb. 69: Heutige Buslinien im Wettbewerbsgebiet

Wesentliche Änderungen für den zukünftigen Busverkehr sind aus der Umgestaltung des Bahnhofsquartiers zu erwarten. Für die Unionbrücke selbst und im Prinzip auch die Rampen haben diese Änderungen jedoch keine Auswirkungen.



Abb.20: zukünftige Führung des ÖPNV im Bahnhofsquartier

Der Busverkehr muss weiterhin zwingend aufgrund der räumlichen Nähe zum ZOB in beide Fahrrichtungen möglich sein. Zudem muss der Querschnitt Straßenräume den Begegnungsfall „Bus – Bus“ weiterhin zulassen.

In der 2022 veröffentlichten Richtlinie E-Klima (Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele) steht, dass für den ÖV die Qualitätsstufen A bis B angestrebt werden sollen. Die E-Klima ist bei der Planung der Unionbrücke zu berücksichtigen.

## 2.3.2 MIV

Für die Unionbrücke liegen Ergebnisse einer Verkehrszählung vor, die im März 2021 für den Masterplan Verkehr durchgeführt und von Corona-Effekten bereinigt wurden:

- Ganztags: 15.500 Kfz mit einem Schwerverkehrsanteil von 3,5 %
- 16 - 17 Uhr: 1.280 Kfz mit einem Schwerverkehrsanteil von 3,1 %

Zudem liegen Ergebnisse einer Zählung vom Dezember 2022 vor:

- 16 - 17 Uhr: 1.350 Kfz

Bei den Zählungen aus dem März 2021 ist zu berücksichtigen, dass die Unionbrücke in diesem Zeitraum für den Schwerverkehr (ausgenommen Busse) gesperrt war.

Die maßgebliche Busbelastung der Unionbrücke liegt bei:

	Spitzenstunde	24h-Wert (werktags)
ZOB Ri. Wilhelmstraße	8	133
Wilhelmstraße Ri. ZOB	4	62
ZOB Ri. Rammersweierstraße	2	16
Rammersweierstraße Ri. ZOB	6	91

Aktuellere Zählungen liegen nicht vor.

Die Verkehrsstärken in der Rammersweierstraße laut Zählung im März 2021 liegen heute bei 13.690 Kfz/Tag und in der Wilhelmstraße bei 13.037 Kfz/Tag.

In und aus dem Rée-Carré beträgt die KFZ-Stärke ca. 2.000 Kfz/Tag.

Die Kreuzungen sind heute durch Rückstausituationen und vergleichsweise kurze Phasen der Lichtsignalanlagen gekennzeichnet.

Über die Unionbrücke und die Unionrampe wird das Rée-Carré erschlossen. Neben Einzelhandel haben Dienstleistungen ein starkes Gewicht, die im tages- und wochenzeitlichen Verlauf unterschiedlich verteilte Verkehre erzeugen.

Die im Rée-Carré befindliche Tiefgarage mit 400 Kfz-Stellplätzen wird ebenfalls über die Unionbrücke bzw. die Unionrampe erschlossen. Aktuell ist beim Ausfahren aus der Tiefgarage die Relation Gustav-Rée-Anlage (Tiefgarage) – Unionrampe für Kfz nicht möglich. KFZ müssen über die Unionbrücke in die Wilhelmstraße bzw. die Rammersweierstraße ausfahren oder über die verkehrsberuhigt ausgebaute Gustav-Rée-Anlage mit einem großen Aufkommen auf zu Fuß gehenden Menschen Richtung Hauptstraße ausfahren.

Die heutige Verkehrsführung auf der Unionbrücke und im Umfeld der Brücke wird über Lichtsignalanlagen gesteuert, die in der Steuerung aufeinander abgestimmt sind. Es wird davon ausgegangen, dass dies auch künftig erforderlich ist.

In der Stadt Offenburg gelten folgende Vorgaben für die Planung von Lichtsignalanlagen:

- modifizierte Festzeitsteuerungen in den Hauptverkehrs- und Nebenverkehrszeiten,
- vollverkehrsabhängige Schaltungen zu den Schwachlastzeiten,
- Umlaufzeiten in den Hauptverkehrszeiten von 70 bis in Ausnahmefällen maximal 90 Sekunden und in den Nebenverkehrszeiten von 60 bis maximal 80 Sekunden,
- verlässliche Grünzeitbänder für eine zuverlässige Grüne Welle,
- Priorisierung der Hauptverkehrsstraßen bezüglich der Verkehrsabwicklung gegenüber den Nebenstrecken
- hohes Maß an Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr,
- Fuß- und Radverkehrsgrün in den Hauptverkehrs- und Nebenverkehrszeiten als Festzeitsteuerung und nicht mehr als Bedarfsanforderung,

- Rundumgrün für den Fuß- und Radverkehr an einzelnen Knotenpunkten möglichst beibehalten,
- Umfang der Buspriorisierung wird linienscharf und bedarfsgerecht festgelegt

Die Hauptverkehrsrichtung in Knoten mit koordinierter LSA-Schaltung darf eine Verkehrsqualität von D nicht unterschreiten.

Für das Bahnhofsquartier sind in der Zukunft geänderte Kfz-Führungen geplant, die allerdings auf die Unionbrücke selbst nur bedingten Einfluss haben. Ziel der geplanten Verkehrsführungen im Bahnhofsquartier entsprechend des Masterplans Verkehr ist insgesamt den Durchgangsverkehr zu reduzieren oder bestenfalls zu vermeiden. Dies betrifft vor allem die Verkehrsführung auf der Unionrampe, Hauptstraße, Okenstraße bis zur Rheinstraße. Im Klimaschutzscenario wird angenommen, dass der gesamte Bereich mit 30 km/h verkehrsberuhigt wird.



Abb. 21: zukünftige Verkehrsbeziehungen für den MIV im Bahnhofsquartier

Folgende Verkehrsbeziehungen sollen für den Kfz-Verkehr ermöglicht werden:

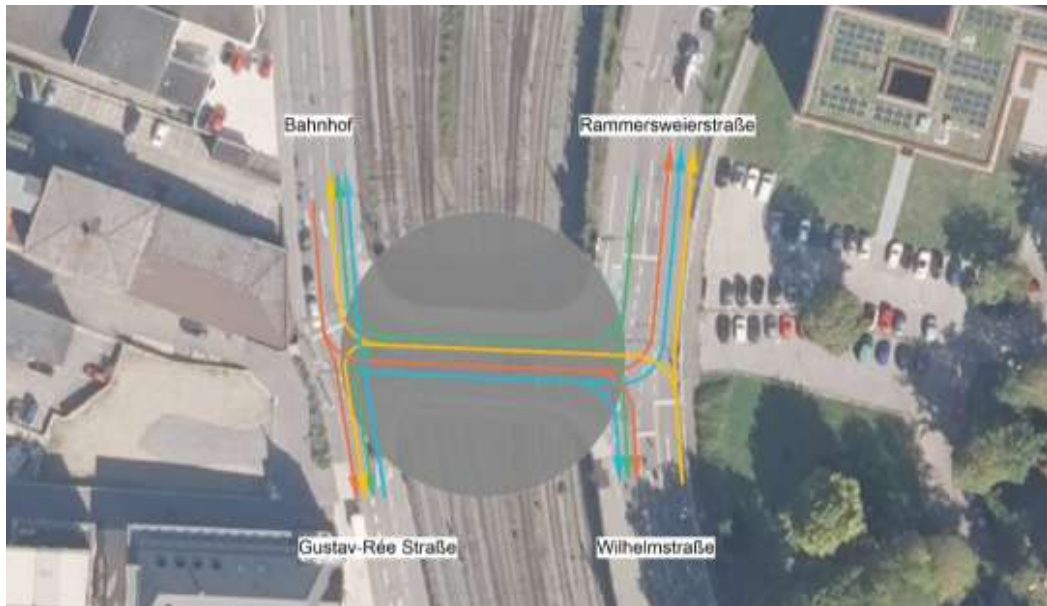


Abb. 22: zukünftige Verkehrsbeziehungen für den Kfz-Verkehr

Laut Klimaschutzscenario des Masterplan Verkehr OG 2035 soll der Kfz-Verkehr bis zum Jahr 2035 deutlich abnehmen (im Modal Split von aktuell 53 % auf 25 % im Jahr 2035).

Das Klimaschutzscenario soll für die Planungen zugrunde gelegt werden. Da allerdings über den Bau einer zusätzlichen Nordquerung über die Bahnanlage auf Höhe der Englerstraße bisher noch nicht entschieden wurde und zudem bei Sperrungen beispielsweise für Sanierungen anderer Brücken Kfz-Verkehr ggf. auf die Unionbrücke verlagert werden soll, ist die Unionbrücke so zu planen, dass für den Kfz-Verkehr alle Relationen mindestens so wie heute und mit der heutigen Verkehrsstärke möglich wären. Sollten bestimmte Relationen in der Zukunft nicht oder nur temporär nötig sein, sollen diese für eine eigene Busspur zur Beschleunigung des ÖV genutzt werden und sind daher entsprechend zu dimensionieren.

Die Erreichbarkeit der Parkgelegenheiten, wie der Tiefgarage an der Gustav-Rée-Anlage, muss erhalten bleiben. Zudem ist der Lkw-Verkehr als Anliegerverkehr vom und zum Rée-Carré zu ermöglichen. Im Unterschied zu heute soll die Möglichkeit einer Ausfahrt aus dem Rée-Carré nach Norden über die Unionrampe möglich sein.

### 2.3.3 Fuß- und Radverkehr

Im Wettbewerbsgebiet gibt es für den Fuß- und Radverkehr heute unterschiedliche Bedingungen.

Im Bereich des an die Unionbrücke angrenzenden Rée-Carré und der östlichen Innenstadt wurden Straßenräume verkehrsberuhigt gestaltet. So wurden die Lange Straße und die Gustav-Rée-Anlage ab der Einfahrt in die Tiefgarage komplett neu ausgebaut und gestaltet. Die Ausführung als verkehrsberuhigte Bereiche hat zu einer deutlichen Reduktion der Kfz-Verkehre bei gleichzeitig deutlicher Steigerung der Fußgängerfrequenzen geführt. Die gestiegene Aufenthaltsqualität führte auch zu einer deutlichen Belebung der östlichen Innenstadt.

Unmittelbar neben der Unionbrücke wurde in der alten Stadthalle ein Fahrradparkhaus mit 200 kostenfreien Stellplätzen errichtet. Weitere Fahrradabstellanlagen gibt es am Bahnhof und in der Rammersweierstraße.

Auf der bestehenden Unionbrücke und den Rampen sind die Anlagen für den Rad- und Fußverkehr deutlich unterdimensioniert. Die gegebenen Platzverhältnisse lassen heute keine akzeptable Führung für alle relevanten Radverkehrsbeziehungen zu. Die Führung des Fuß- und Radverkehrs erfolgt über gemeinsame Geh- und Radwege.

In der Rammersweier- und Wilhelmstraße gibt es teilweise eigene Radwegführungen, deren Dimensionierung entsprechend der bestehenden Platzverhältnisse im Seitenraum der Straßen erfolgte. Dies führt heute teilweise zu unübersichtlichen Situationen.

Eine Fuß- und Radverkehrszählung im Mai 2025 hat folgendes Verkehrsaufkommen für zu Fuß gehende und radfahrende Menschen, die über die Unionbrücke die Gleistrasse überquerten, geliefert:

- Rad: 7-9 Uhr 280, 12-14 Uhr 246
- Fuß: 7-9 Uhr 194, 12-14 Uhr 386

Zu Fuß gehende und radfahrende Menschen, die nur von der Rammersweierstraße zur Wilhelmstraße die Straße querten bzw. andersrum, wurden dabei nicht gezählt.

In der Hochrechnung ist von folgenden Tageswerten auszugehen:

- Radverkehr: 2.010
- Fußverkehr: 1.900

Aufgrund der Steigerung der Qualität der Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr durch den Neubau der Unionbrücke sowie durch weitere Maßnahmen zur Steigerung des Rad- und Fußverkehrsanteils aus dem Masterplan Verkehr soll von folgenden zukünftigen Tageswerten für das Verkehrsaufkommen für Fußgänger und Radfahrende, die mittels der Unionbrücke die Gleise überqueren, ausgegangen werden:

- Radverkehr: 5.000
- Fußverkehr: 2.500



Abb. 23: Radverkehr im Übergang Unionrampe/Unionbrücke/Gustav-Rée-Anlage mit Zufahrt zum Radparkhaus in der alten Stadthalle (westliche Seite der Unionbrücke)



Abb.24: Gemeinsame Geh- und Radwege auf der Unionrampe (westliche Seite der Unionbrücke)



Abb. 25: Geh- und Radwegführung im Bereich Unionrampe/Rammersweierstraße/Wilhelmstraße (östliche Seite der Unionbrücke)

Die Unionbrücke ist Bestandteil der Maßnahmenachse 8 des Fahrradförderprogramms V+. Zudem verläuft die Trasse des Radschnellwegs Offenburg – Achern – Bühl über die Unionbrücke. Für diesen Radschnellweg wurde bereits 2021 eine Machbarkeitsstudie durchgeführt.

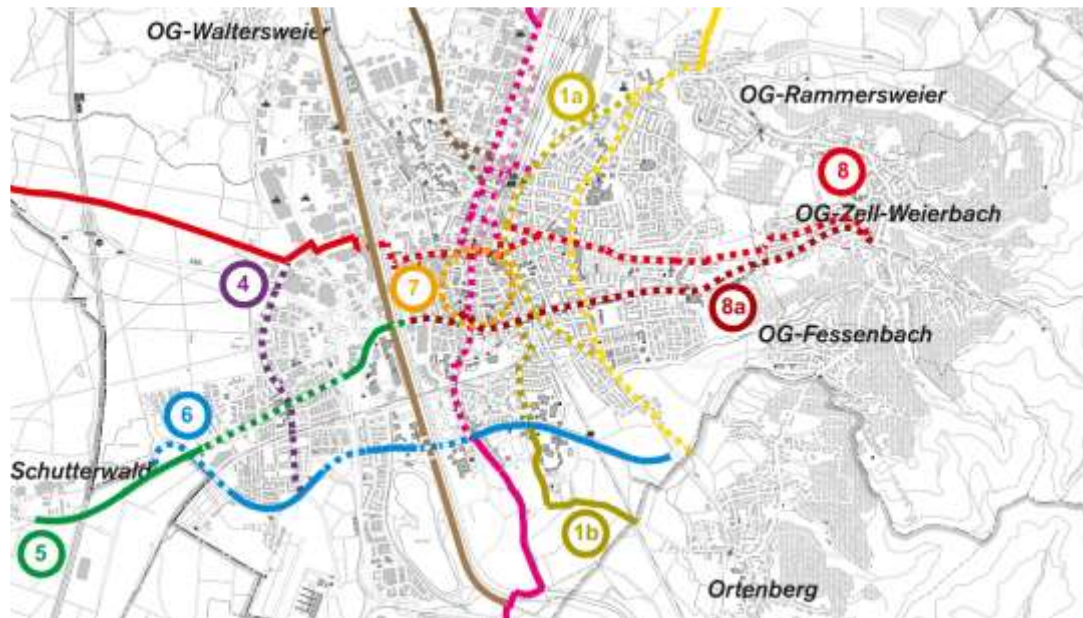


Abb.26: Maßnahmenachsen des Fahrradförderprogramms V+ der Stadt Offenburg

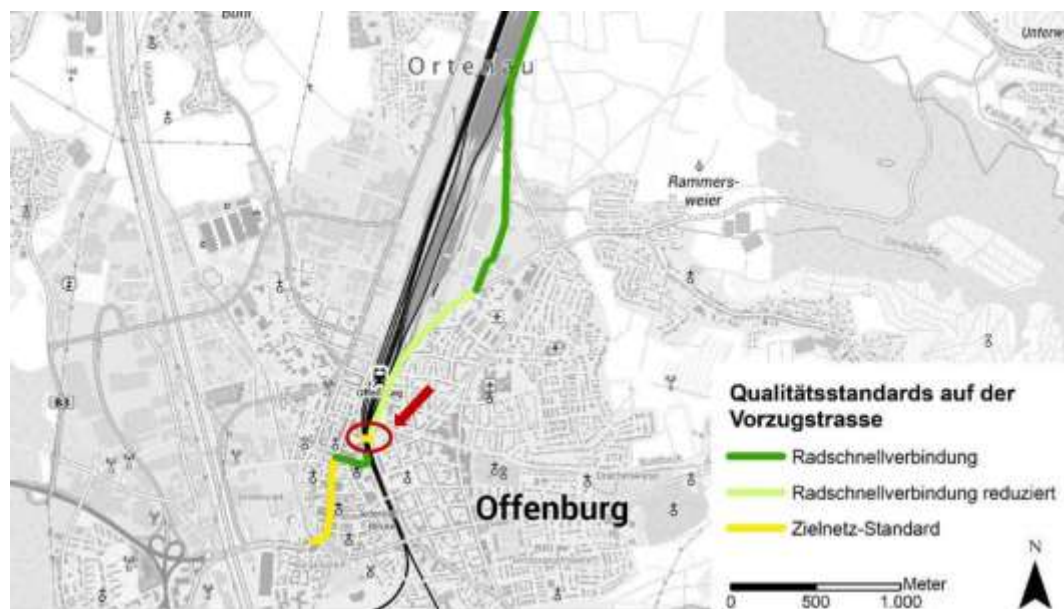


Abb.27: Ausschnitt aus der Vorzugstrasse des Radschnellweges

Im Zuge der Neugestaltung des Bahnhofsquartiers sollen die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr grundlegend verbessert werden. Auf der Westseite des Bahnhofs sollen insgesamt 1.150 Fahrradabstellplätze entstehen.



Abb.28: zukünftiger Fußverkehr im Bahnhofquartier

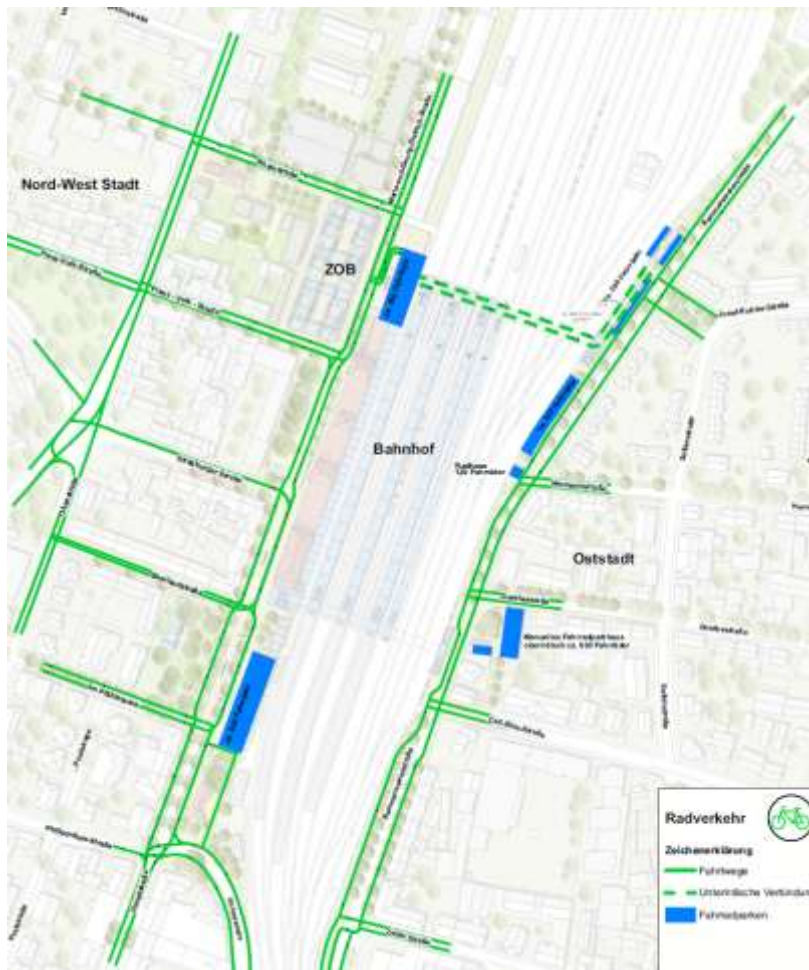


Abb.29: zukünftiger Radverkehr im Bahnhofquartier

Mit dem Neubau der Unionbrücke sollen die Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr grundlegend verbessert werden. Dabei sind die Regelquerschnitte der aktuellen Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen und der aktuellen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (FGSV) zugrunde zu legen. Der Rad- und Fußverkehr ist für jede Relation zu ermöglichen, geeignete Querungsmöglichkeiten der Fahrbahnen sind zu berücksichtigen. Zudem ist eine getrennte Führungsform für den Rad- und Fußverkehr zu wählen. Laut E-Klima 2022 sind die Qualitätsstufen A bis C für den Rad- und Fußverkehr anzustreben.

Die entsprechenden Standards zur Integration von Radschnellwegen im Stadtgebiet gemäß den Musterlösungen für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg und den Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden -Württemberg sind einzuhalten.

Folgende Verkehrsbeziehungen sind für den Radverkehr besonders wichtig und sollen gesichert ermöglicht werden.

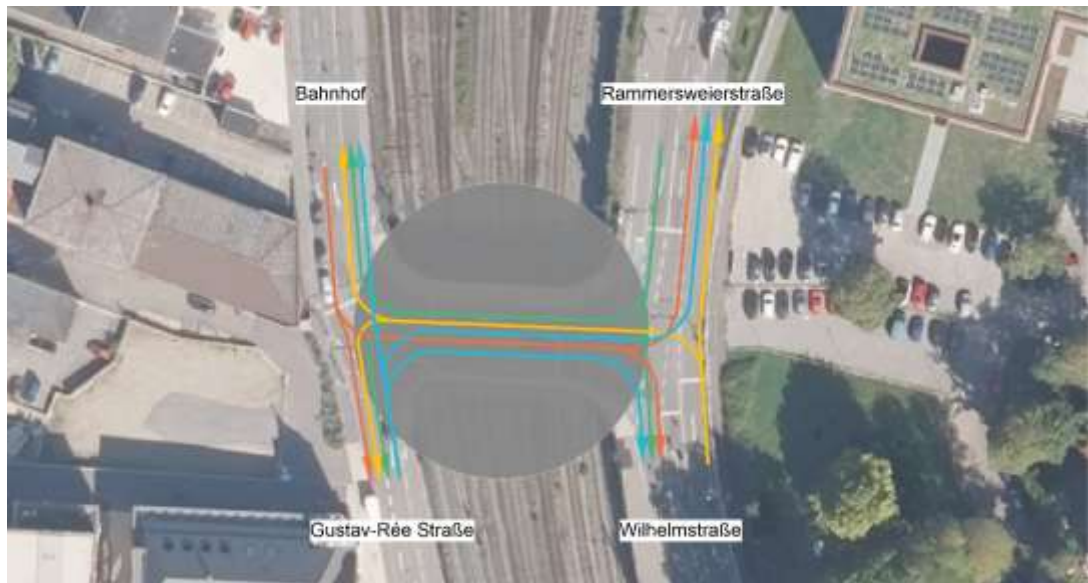


Abb. 30: zukünftige Verkehrsbeziehungen für den Radverkehr

### 2.3.4 Zufahrten in die Quartiere

In der Planung sind verschiedene Grundstückszufahrten oder Grundstückszugänge zu berücksichtigen, die entweder bereits bestehen oder neu integriert werden müssen. Bei der Planung müssen außerdem verschiedene Fixpunkte im Bestand bei den vorhandenen Geländehöhen berücksichtigt werden.

Zu berücksichtigen sind (siehe Abbildung):

- Höhen am Knotenpunkt Zeller Straße / Rammersweierstraße (Markierung 1)
- Höhen am Knotenpunkt Luisenstraße / Wilhelmstraße (Markierung 2)
- Im Westen müssen folgende Grundstücke weiterhin von der Unionbrücke aus angeschlossen sein:
  - Markierung 3 (Grundstück Unionrampe 4): in das C&A-Gebäude gelangt man aktuell, in dem man über eine kleine Treppe hochgeht. Ein Zugang soll weiterhin bestehen bleiben. Es besteht die Möglichkeit, diesen mit Treppen/Rampen anzupassen, wenn dies durch die verkehrlichen Maßnahmen erforderlich wird.
  - Markierung 4 (Grundstück Unionrampe 6): hier befindet sich ein Parkplatz. Unter dem Parkplatz befindet sich eine Garagenanlage, die heute von der westlich befindlichen Hauptstraße erschlossen wird. In den Parkplatz und die Garagenanlage kann für den Neubau der Unionbrücke

in dem im Übersichtsplan (Abb. 13 in Abschnitt 2.2.3) gekennzeichneten Umfang eingegriffen werden. Eine Zufahrtsmöglichkeit zum Parkplatz ist dann nicht mehr erforderlich.

- Markierung 5 (Unionrampe 6): Dieses Grundstück befindet sich im Eigentum der Stadt Offenburg (siehe Abbildung 6) und soll neu überplant werden. In das Grundstück und die Bausubstanz kann für den Neubau der Unionbrücke in dem im Übersichtsplan gekennzeichneten Umfang eingegriffen werden. Die Erreichbarkeit des Grundstücks gilt es beizubehalten. Hierbei ist eine Zufahrtsmöglichkeit im Bereich des Grundstücks Flst.-Nr. 816/6 ausreichend. Es wäre denkbar, diese über eine Rampe zu ermöglichen. Zudem wird über diese Zuwegung die Fahrradtiefgarage angebunden. Es ist ausreichend, hier künftig nur eine Einfahrt vorzusehen. Die Ausfahrt aus dem Grundstück soll künftig in die Hauptstraße über eine neu zu schaffende Ausfahrt im Bereich Hauptstraße 11 erfolgen. Hierzu soll das Gebäude Hauptstraße 11 umgebaut oder neu gebaut werden.
- Markierung 6 (Gustav-Rée-Anlage 3, neben alter Stadthalle): Hier befindet sich eine notwendige Feuerwehr und Lieferzufahrt zum Gebäude (alte Stadthalle), die weiterhin erreichbar sein muss.
- Markierung 7 (Gustav-Rée-Anlage 3, neben alter Stadthalle): Hier ist ein Zugang zum Bereich des Rée-Carrés für Fußgänger über eine Treppe, der weiterhin möglich sein muss, aber umgebaut werden kann.
- Markierung 8 (Gustav-Rée-Anlage 2a): Hier ist die Zu- und Ausfahrt für die Tiefgarage des Rée-Carrés, die weiterhin anfahrbar sein muss.



Abb.31: zu berücksichtigende Höhen



Abb.32: Parkplatz mit Tiefgarage an der Unionrampe



Abb.33: Tiefgaragenzufahrt und Zufahrt Anlieferung Rée-Carré

### 2.3.5 Straßenräume

Die Straßenräume im Wettbewerbsgebiet sowie die Unionbrücke selbst haben heute unterschiedliche räumliche und funktionale Randbedingungen. Außerhalb der Rampen sind sie zum Teil mit prägenden Straßenbäumen begrünt. Die Rampen sind unterschiedlich steil.

Unionrampe:

- 2 Fahrspuren von der Hauptstraße aus in Richtung Unionbrücke
- 1 Fahrspur von der Unionbrücke aus in Richtung Hauptbahnhof
- beidseitig gemeinsame Geh- und Radwege
- einzelner Baum Randbereich eines privaten Grundstückes
- im Übergang zu Hauptstraße in den Randbereichen Baumbestand
- Rampenneigung ca. 3,0 % bis 4,7 %

Gustav-Rée-Anlage einschließlich Tiefgaragen- und Anlieferzufahrt:

- 2 Fahrspuren
- teilweise beidseitig Gehwege
- Rampenneigung ca. 2,2 % bis 5,4 %

Gustav-Rée-Anlage im weiteren Verlauf:

- verkehrsberuhigt ausgebaut
- begrünt

Unionbrücke:

- 2 Fahrspuren Richtung Osten
- 1 Fahrspur Richtung Westen
- Beidseitig gemeinsame Geh- und Radwege

Rammersweierstraße:

- 2 Fahrspuren in Richtung Unionbrücke
- 1 Fahrspur in Richtung Norden
- Im weiteren Verlauf nach Norden 2-spurig
- Einseitig Gehweg mit Parkstreifen und Baumbestand, Radangebotsstreifen auf der Fahrbahn Richtung Norden
- Einseitig gemeinsamer Geh- und Radweg, teilweise mit Hecke und Bäumen von der Straße abgegrenzt
- Im Rampenbereich als Abgrenzung zum Grundstück Finanzamt Betonstützwand ohne Gehweg, Gehweg verläuft hinter der Stützwand auf "Null"-Niveau
- Rampenneigung ca. 3 % bis 4,3 %

Wilhelmstraße:

- 2 Fahrspuren in Richtung Unionbrücke
- 1 Fahrspur in Richtung Süden
- Im weiteren Verlauf 2-spurig
- Einseitig Gehweg mit Parkstreifen
- Geh- und Radweg getrennt, mit Baumbestand
- Im Rampenbereich als Abgrenzung zum Grundstück Finanzamt Betonstützwand ohne Gehweg, Gehweg verläuft hinter der Stützwand auf "Null"-Niveau
- Rampenneigung ca. 3 % bis 3,7 %



Abb.34: Unionrampe Blickrichtung Süden



Abb.35: Unionrampe Blickrichtung Norden



Abb.36: Gustav-Rée-Anlage Blickrichtung Norden



Abb.37: Gustav-Rée-Anlage Blickrichtung Norden



Abb.38: Gustav-Rée-Anlage, Blickrichtung Norden auf die Unionbrücke



Abb.39: Gustav-Rée-Anlage, verkehrsberuhigter Bereich



Abb.40: Unionbrücke, Blickrichtung Osten



Abb.41 Unionbrücke, Blickrichtung Westen



Abb.42: Rammersweierstraße, Blickrichtung Norden



Abb.43: Rammersweierstraße, Blickrichtung Süden



Abb. 44: Rampe Ostseite, von unten



Abb.45: Rampe Ostseite, oben



Abb.46: Rampe Ostseite, Blickrichtung Süden, unten



Abb.47: Rampe Ostseite, Blickrichtung Süden, oben



Abb.48: Wilhelmstraße, Blickrichtung nach Norden

Die Bemessung der Verkehrsräume erfolgt entsprechend der verkehrlichen Rahmenbedingungen in den Abschnitten 2.3.

Die neue Brücke mit ihren Rampen wird an den heutigen Bestand angeschlossen, der mit seinem Baumbestand raum- und straßenprägend ist. Für die zukünftigen Rampenbereiche ist besonders eine hochwertige Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraums mit besseren Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr zu berücksichtigen. Auf die Berücksichtigung der Klimaanpassung ist zu achten. Wenn es die Platzverhältnisse zulassen, sollen künftig Baumpflanzungen und eine Begrünung in den Straßenräumen und auf den Privatgrundstücken vorgesehen werden.

## 2.4 Baulich-funktionale Rahmenbedingungen

Die heutige Brücke hat eine lichte Höhe von ca. 5,65 m über dem Bahngraben. Die Oberkante der Fahrbahn liegt auf einer Höhe zwischen 165,07 m NN am Widerlager und 165,235 m NN in Brückenmitte (gemessen in der Mittelachse der Brücke)

### 2.4.1 Abmessungen der Brücke

Die Brücke hat eine Gesamtlänge von rund 45 m (einschließlich der Widerlagerkammern) und eine Gesamtbreite von 18,5 m einschließlich der Brückenkappen von jeweils 2,75 m. Die ursprüngliche Konstruktionshöhe betrug 1,00 m. Im Zuge der bautechnischen Ertüchtigung 2010 und 2011 wurde ein neuer Aufbau ergänzt, so dass die aktuelle Brücke 27 cm höher ist. Die Widerlager sind aus Beton und liegen in etwas in der Flucht des Bahngrabens, jedoch leicht in der Achse verkippt.

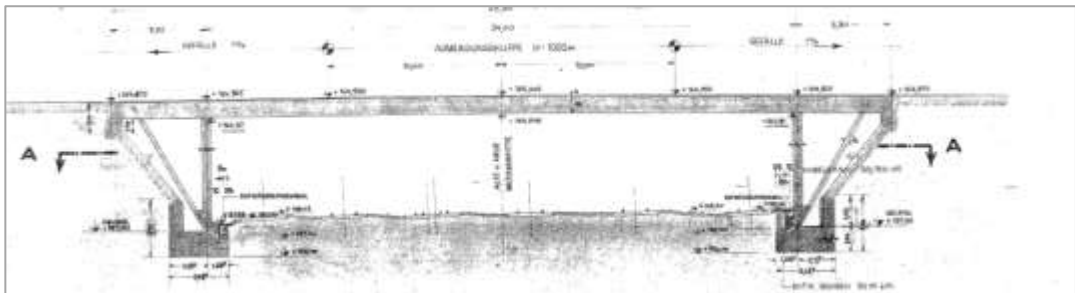


Abb.49: Längsschnitt der Brückenkonstruktion von 1957

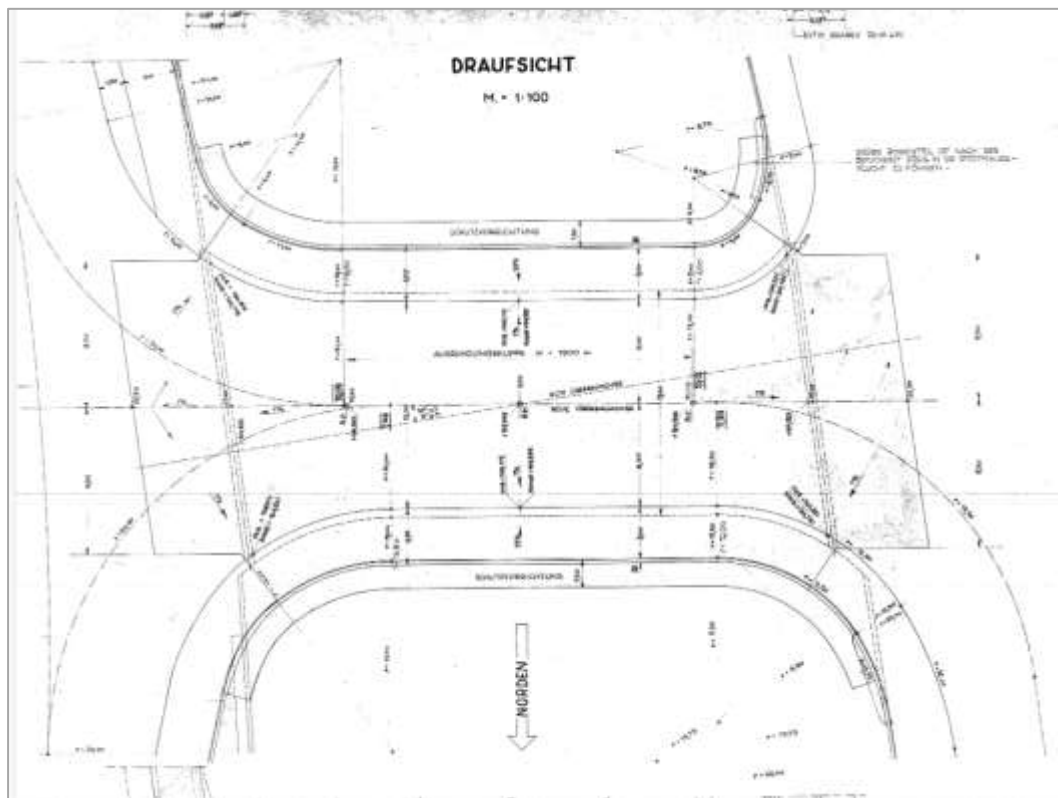


Abb.50: Draufsicht der Brückenkonstruktion von 1957

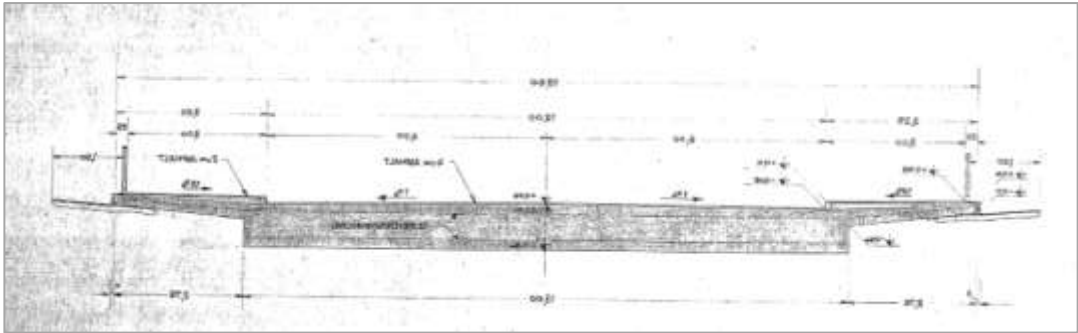


Abb. 51: Querschnitt der Brückenkonstruktion von 1957

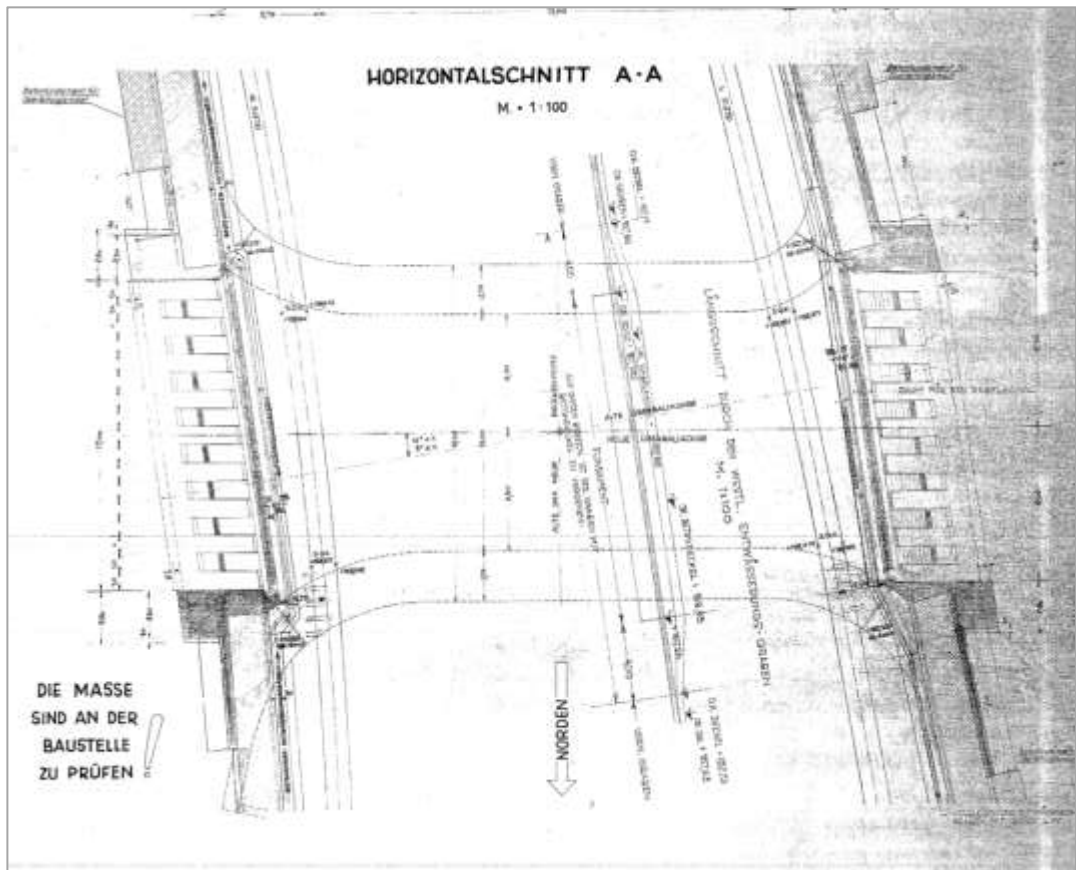


Abb.52: Horizontalschnitt der Brückenkonstruktion von 1957



Abb.53: Ansicht der Brücke, östliches Widerlager



Kontrollsystem. Die Lage eines aufgetretenen Biegerisses kann nicht eindeutig definiert werden. Die Sensoren dienen lediglich als Indikator, die Aufschluss darüber geben, dass „etwas passiert ist“ und nun Handlungsbedarf besteht. Die Messdaten der Sensoren werden regelmäßig erhoben und halbjährlich bewertet. Für den Fall, dass die Sensoren ausschlagen sollten, müsste die Brücke für den oberen Fahrzeugverkehr gesperrt werden, bis das festgestellte Ereignis nachvollzogen und dessen Auswirkungen auf die Standsicherheit bewertet werden konnten. Dieser Fall kann zu jeder Zeit eintreten. Es ist nicht ausgeschlossen, dass je nach Befund, der Fahrzeugverkehr nicht wieder aufgenommen werden kann.

Die zulässigen Verkehrslasten auf der Brücke sind, mit Ausnahme der klar definierten Linienbusse, auf 7,5 t begrenzt. Die Zeiträume der für Brücken geforderten, regelmäßig durchzuführenden handnahen Prüfungen wurden von 6 Jahren auf 3 Jahren verkürzt.

Die Brücke von 1957 war bereits ein Ersatzneubau für eine Vorgängerbrücke und hatte eine gegenüber dem Vorgängerbau ca. 1,00 m größere lichte Höhe. Für die Errichtung wurde in die Stützwände eingegriffen, diese mit Stahlbetonspornen in der neuen Höhe angepasst und anschließend mit Sandstein verblendet. Lediglich die Widerlager selbst wurden komplett in Beton ausgeführt.

Die Bahntrasse im Bahngraben ist elektrifiziert. Aufgrund der geringen lichten Höhe sind die elektrischen Leitungen bisher an der Unterseite der Brücke befestigt. Es wird davon ausgegangen, dass die Deutsche Bahn für einen Neubau eine baulich getrennte Führung der Elektrifizierung fordert, was eine größere lichte Höhe erfordert.

Für die neue Brückenkonstruktion ist eine Belastungsklasse LM1 zugrunde zu legen.

Die Vorderseite der neuen Widerlager ist in die Flucht der vorhandenen Bahnstützwände zu versetzen.

Aufgrund der Belange der DB wird die Unterkante der neuen Brücke höher als bisher liegen. Die Stadt Offenburg geht davon aus, dass die Deutsche Bahn eine lichte Höhe von 6,20 m über die gesamte Gleistrasse fordert. Konstruktiv wäre deshalb eine sehr schlanke Brückenkonstruktion anzustreben. Dennoch wird die Oberkante einer neuen Brückenkonstruktion zukünftig sehr wahrscheinlich höher liegen als bisher. Entsprechend müssen die Rampen länger und/oder steiler sein, vor allem wenn die Vorgaben der Barrierefreiheit eingehalten werden sollen. Dabei sind Anpassungen bei den vorhandenen Grundstückszufahrten bzw. -eingängen stadtverträglich zu gestalten. Weiterhin soll eine sensible Einbindung in die Gesamtsilhouette der Stadt erreicht werden. Derzeit wird von mindestens 1 Meter zusätzlicher Höhe ausgegangen. Der genaue Wert ist zum einen vom Verlangen der Deutschen Bahn aber auch von der Konstruktionsart abhängig. Diesem muss sich daher iterativ genähert werden. Für die Stadt Offenburg ist die stadtverträgliche Einbindung der Brückenrampen bestimmende Randbedingung der Neuplanung. Für den Wettbewerb ist von einer lichten Höhe von 6,20 m über die gesamte Gleistrasse auszugehen.

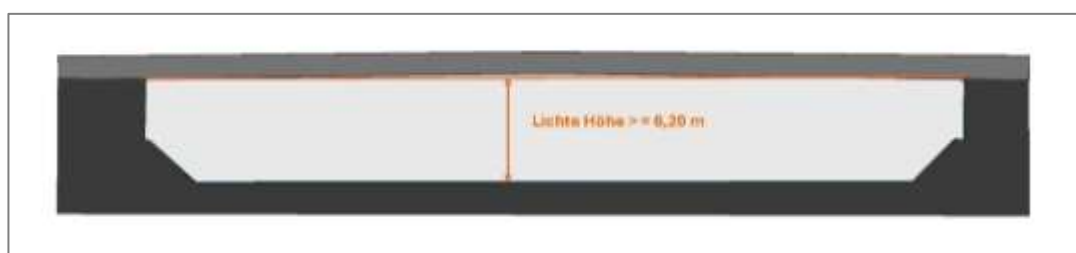


Abb. 55: Lichtraumprofil für den Wettbewerb – Mindestmaß der lichten Höhe (gesamte Gleistrasse)

### 2.4.3 Rampen

Die heutigen Rampen reichen in der Rammersweierstraße und der Wilhelmstraße in etwa bis zu den nächst angrenzenden Kreuzungen. Die Unionrampe reicht in etwa bis zur heutigen Aufgabelung der Straße auf Höhe des C & A. Die Rampen im Bereich der Gustav-Rée-Anlagen reicht in etwa bis hinter die Tiefgaragenzufahrt.

Die Rampenneigungen sind je nach Ast unterschiedlich und liegen heute zwischen 2,8 % auf der östlichen Seite (Rammersweierstraße und Wilhelmstraße) und 3,5 % bis 5,5 % auf der westlichen Seite (Unionrampe und Rée-Anlage)



Abb.56: Rampe und Stützmauer Bahngraben Gustav-Rée-Anlage



Abb.57: Rampe und Stützmauer Bahngraben Unionrampe



Abb.58: Rampe und Stützmauer Bahngraben Rammersweierstraße



*Abb.59: Rampe und Stützmauer Ostseite*

Eine ausgewogene Rampenabwicklung ist von wesentlicher Bedeutung für die Stadtverträglichkeit der zukünftigen Verkehre. Notwendig ist eine möglichst schlanke Brückenkonstruktion. Die Stadt Offenburg erwartet hier im Wettbewerb innovative Vorschläge und geht darüber hinaus von einem iterativen Vorgehen in der Abwägung von lichter Höhe und Rampenneigung zwischen Stadt Offenburg und Deutscher Bahn aus.

Die Rampenneigung ist auf maximal 6% zu begrenzen, damit die Brücke laut H BVA (Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen, FGSV) förderfähig bleibt. Vorschläge für eine gestalterisch eingefügte Rampenneigung werden erwartet.

Die Ausloberin geht davon aus, dass aus den beiden Randbedingungen Brückenkonstruktion und Höhe sowie Rampenneigung ein planerischer Konflikt entstehen könnte und erwartet von den teilnehmenden Büros Vorschläge und Ideen für den Umgang mit diesem Planungskonflikt.

## 2.5 Weitere Rahmenbedingungen

### 2.5.1 Denkmalschutz

Im Umfeld der Unionbrücke und der Zufahrtsrampen einschließlich der angrenzenden Kreuzungen befinden sich verschiedene Kulturdenkmale gemäß Denkmalschutzgesetz. Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben und aus heimatgeschichtlichen Gründen sind diese zu erhalten und in der Planung zu berücksichtigen. Wenn dies z.B. aus verkehrlichen Gründen zwingend erforderlich ist, lassen die gesetzlichen Grundlagen auch einen Eingriff in Kulturdenkmale zu. Hierfür bestehen jedoch hohe Anforderungen an die Begründung. Erforderliche bauliche Eingriffe stehen unter Genehmigungsvorbehalt und sind im Detail mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen.

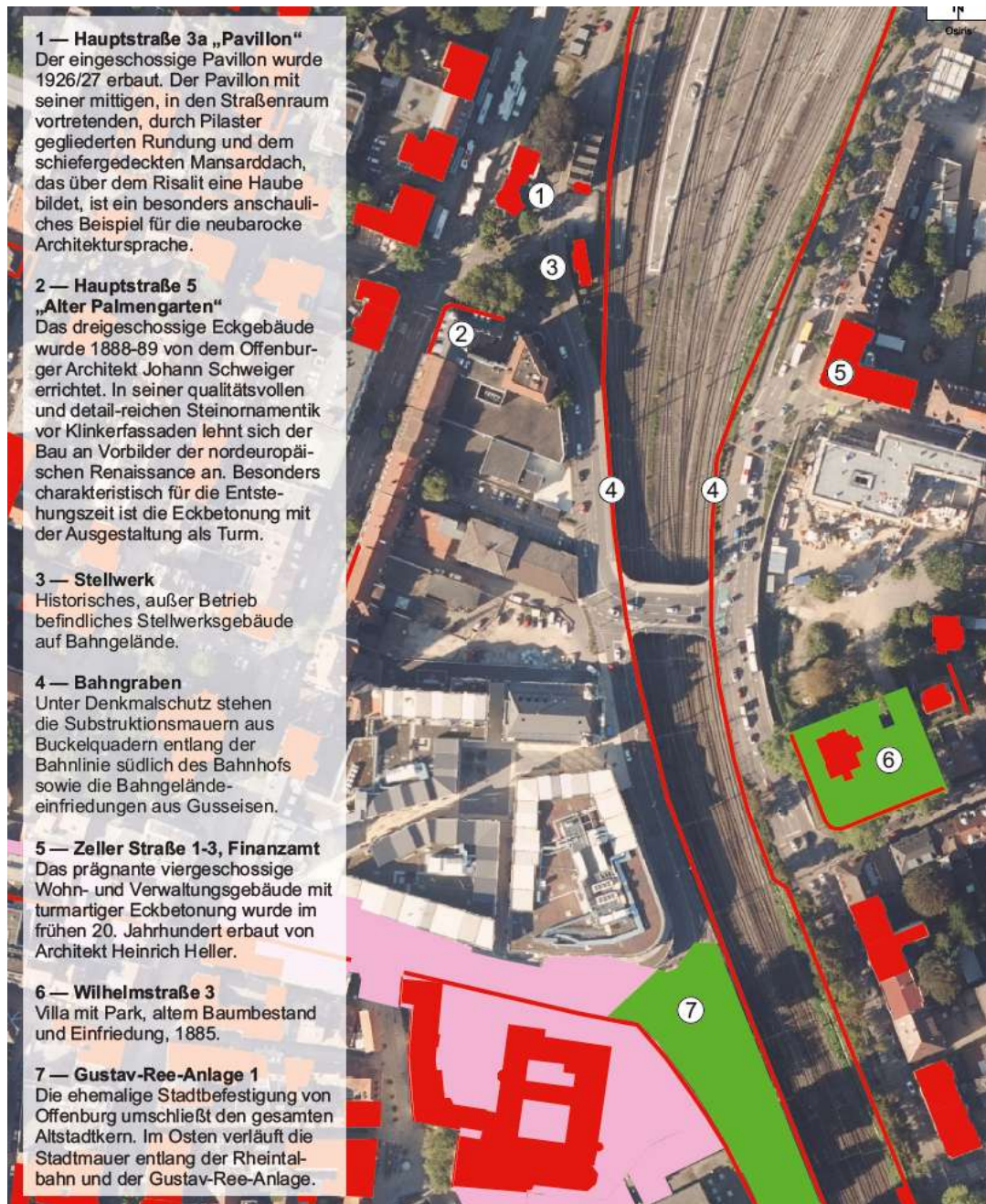


Abb. 60: Kulturdenkmale im Wettbewerbsgebiet

Im Hinblick auf die Wettbewerbsaufgabe ist dabei vor allem der Bahngraben zu nennen: Die Substruktionsmauern aus Buckelquadern entlang der Bahnlinie südlich des Bahnhofs als auch die gusseisernen Zäune und Einfriedigungen stehen unter Denkmalschutz. Die Mauern haben eine Höhe von ca. 3,0 m bis zu ca. 6 m im Bereich der Unionbrücke. Eingriffe sind nach Möglichkeit zu vermeiden bzw. zu minimieren.



Abb 61: denkmalgeschützte Stützmauer Bahngraben Westseite



Abb.62: denkmalgeschützte Zaunanlage

## 2.5.2 Belange der Deutschen Bahn

Die heutige Bahntrasse ist elektrifiziert. Die Abspannungen sind an der Unterseite der Brücke befestigt, was bei einer Erneuerung nicht mehr zulässig ist, aber auch die Bauabläufe deutlich erschwert.

Voraussichtlich wird die Deutsche Bahn Anforderungen mindestens für eine Vergrößerung der lichten Höhe (freier vertikaler Raum) stellen, wobei die Ausloberin von 6,20 m lichter Höhe ausgeht. Diese sind als Wettbewerbsaufgabe zugrunde gelegt. Eventuelle Vorgaben hinsichtlich einer größeren lichten Weite (freier horizontaler Raum) lassen sich derzeit nicht

absehen. Eine Verbreiterung des Bahngrabens wird unter den gegebenen Rahmenbedingungen durch die Stadt sehr kritisch gesehen. Für den Wettbewerb wird bei der lichten Weite die heutige Geometrie des Bahngrabens zugrunde gelegt.

Da auch die Konstruktion der Brücke voraussichtlich höher sein wird als bisher, wird davon ausgegangen, dass sowohl die Unterkante als auch die Oberkante der Brückenkonstruktion zukünftig höher liegen werden als bisher (siehe hierzu Abschnitt 2.4.2).

Für die Deutsche Bahn sind eventuell notwendige Sperrzeiten für den Abbruch und den Einhub der Brücke von besonderer Bedeutung. Bisher ist die Praxis so, dass Sperrpausen von maximal 4 Tagen denkbar sind. Wie die Deutsche Bahn zukünftige Sperrzeiten handhaben wird, lässt sich derzeit nicht absehen.

### 2.5.3 Grundstücksverfügbarkeiten

Brücke, Rampen und angrenzende Straßen sind im öffentlichen, städtischen Eigentum. Die Quartiere sind weitgehend in Privateigentum oder Landeseigentum, auch wenn Zufahrten und Zuwegungen teilweise öffentlichen Charakter haben, wie beim Rée-Carré.

Beim Rée-Carré ist zu berücksichtigen, dass die Tiefgarage mehrere Meter in den Straßenraum unterirdisch hineinragt.

In die Privatgrundstücke auf der Westseite der Unionbrücke und in das Landesgrundstück auf der Ostseite der Unionbrücke (Finanzamt) darf in dem im Übersichtsplan (Abb. 13, Abschnitt 2.2.3) gekennzeichneten Umfang für den Neubau der Unionbrücke eingegriffen werden.

Die Frage der Baustelleneinrichtungsflächen wird im Wettbewerb noch nicht behandelt, sollte dennoch mitgedacht werden. Im Areal stehen nur untergeordnet Platzflächen zur Verfügung. Ggf. könnte auf den Parkplatz des heutigen Finanzamtes zurückgegriffen werden.



Abb.63: städtische Liegenschaften

## 2.5.4 Freiraumqualitäten

Die heutigen Freiräume sind stark verkehrlich zugunsten des MIV geprägt und fast vollständig versiegelt. Im angrenzenden Rée-Carré sind die Freiräume hochwertig gestaltet, mit Ausrichtung auf Fuß- und Radverkehr. In den vergangenen Jahren wurden an verschiedenen Stellen Baumpflanzungen in Kübeln ergänzt.

Soweit dies die Platzverhältnisse zulassen, ist Ziel, in den Straßenräumen und privaten Grundstücken zusätzliche Grünflächen zu schaffen und wenn möglich bodengebundene Baumpflanzungen vorzusehen, um Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung zu berücksichtigen.

Bei den Freiraumqualitäten ist auch auf die Seite Wilhelmstraße/Rammersweierstraße Augenmerk zu richten. Die heutige Abgrenzung der Straße erfolgt mit einer Schwergewichtsmauer. Der Fußweg wird unterhalb dieser Mauer geführt, was hinsichtlich Barrierefreiheit von Vorteil ist, allerdings im Hinblick auf die soziale Sicherheit nicht optimal gelöst ist. Der Weg unterhalb der Schwergewichtsmauer soll erhalten bleiben, ein Weg begleitend zur Straße ist denkbar.



Abb.64: Treppenanlage zwischen Rée-Carré und Gustav-Rée-Anlage



Abb.65: Innener Bereich des Rée-Carré



Abb. 66: Fußweg Wilhelmstraße/rammersweierstraße unterhalb der Straße

### 3 Wettbewerbsaufgabe

#### 3.1 Zusammenfassende Darstellung der Wettbewerbsaufgabe und Planungsziele

Im Rahmen dieses Wettbewerbsverfahrens soll eine zeitgemäße und ortsangemessene Brücke entwickelt werden, die der besonderen stadträumlichen und verkehrlichen Situation gerecht wird, eine Verbindung zwischen den Quartieren herstellt und einen Beitrag dazu leistet, die angrenzenden Quartiere besser anzubinden und städtebaulich aufzuwerten. Entsprechend der Planungsziele der Stadt Offenburg für Klimaschutz und Verkehr soll die Verkehrsqualität verbessert werden und zudem eine gestalterische Aufwertung der Straßenräume erreicht werden.

Die Auslobung enthält keine bindenden Vorgaben.

Aufgrund der Belange der Deutschen Bahn hinsichtlich einer lichten Höhe von voraussichtlich 6,20 m wird die Unterkante der neuen Brücke höher als bisher liegen. Konstruktiv wäre deshalb eine sehr schlanke Brückenkonstruktion anzustreben. Dennoch wird auch die Oberkante einer neuen Brückenkonstruktion zukünftig sehr wahrscheinlich höher liegen werden als bisher. Entsprechend müssen die Rampen länger und/oder steiler sein. Die genaue Höhenlage ist entwurfsabhängig. Derzeit wird von mindestens 1 Meter zusätzlicher Höhe ausgegangen. Für den Wettbewerb ist von einer Mindesthöhe bei der lichten Höhe über die gesamte Breite der Bahntrasse von 6,20 m auszugehen. Bei der lichten Weite des Bahngrabens wird die heutige Breite des Bahngrabens zugrunde gelegt. Eine stadtraumverträgliche Höhenlage der Brücke ist eine der wesentlichen Aufgaben des Wettbewerbes. Hier werden von den Teilnehmenden Vorschläge, auch für den Umgang mit der Deutschen Bahn und der Streckenelektrifizierung erwartet. Die Ausloberin erwartet im Wettbewerb innovative Vorschläge und geht darüber hinaus für den konkreten Planungsprozess von einem iterativen Vorgehen in der Abwägung von lichter Höhe und Rampenneigung zwischen Stadt Offenburg und Deutscher Bahn aus.

Eine ausgewogene Rampenabwicklung ist von wesentlicher Bedeutung für die Stadtverträglichkeit der zukünftigen Verkehre. Für die Stadt Offenburg ist die stadtrverträgliche Einbindung der Brückenrampen eine wesentliche Randbedingung der Neuplanung.

Folgende übergreifende Ziele sollen mit dem Neubau der Brücke erreicht werden:

- Zeitgemäße und dem Ort angemessen gestaltete Brücke, die Bahnhofsquartier und Rée-Carré ansprechend einbindet, dabei Eingriffe in die vorhandene alte Bausubstanz des Quartiers Unionrampe beschränkt.
- Eine möglichst schlanke Konstruktion in Kombination mit einer lichten Höhe der Brücke so, dass die Rampen weiterhin stadtrverträglich nutzbar sind. Als Mindestmaß wird bei der lichten Höhe 6,20 m zugrunde gelegt, bei der lichten Weite das heutige Maß des Bahngrabens.
- Entkoppelung der Abhängungen der Elektrifizierung und möglichst geringe Eingriffe in die denkmalgeschützte Bausubstanz.
- Verbesserung der Situation für den Rad- und Fußverkehr für alle Relationen bei möglichst getrennter Führung von Fuß- und Radverkehr.
- Verbesserung der Situation für den Busverkehr, in dem der Busverkehr weiterhin in beide Fahrrichtungen möglich sein muss.
- Berücksichtigung des Kfz-Verkehrs einschließlich Schwerverkehr so wie heute, mit

der Option der späteren Umwandlung einer Spur in eine Busspur.

- Neuordnung und Anpassung der Grundstückszufahrten und Wegeanbindungen, soweit erforderlich. Dabei sind die potenziell möglichen Grundstückseingriffe gemäß Übersichtsplan Abb 13, Abschnitt 2.2.3 zugrunde zulegen.
- Hochwertige Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraums unter Berücksichtigung der Anforderungen aus Klimawandelanpassung. Verbesserung der Aufenthaltsqualität, dabei wenn möglich Baumpflanzungen und eine Begrünung in den Straßenräumen und auf den Privatgrundstücken, soweit dies die Platzverhältnisse zulassen.

## 3.2 Zu berücksichtigende Rahmenbedingungen

Folgende städtebauliche und freiräumliche Rahmenbedingungen sind zu berücksichtigen:

- Rahmenplan Bahnhofsquartier insbesondere in Bezug auf den von der Unionbrücke und der Unionrampe kommenden Kfz-Verkehr, der künftig nicht mehr wie heute entlang der Bahnleise nach Norden geführt werden soll.
- Sicherung der Bausubstanz des Rée-Carrés, bauliche Eingriffe sind zu vermeiden. Die bestehende Höhenlage im Bereich des Rée-Carrés soll in der Planung Berücksichtigung finden. Die bereits vorhandenen zwei Zufahrten und Zugänge von der Unionrampe/Gustav-Rée-Anlage müssen weiterhin bestehen bleiben, erfordern aber ggf. Anpassungen.
- Berücksichtigung des textlich beschriebenen städtebaulichen Ziels für das Quartier Unionrampe mit einer Bebauung mit einer der zentralen Lage entsprechenden, angemessenen städtebaulichen Dichte und einem attraktiven Erscheinungsbild zur Unionrampe hin. Eingriffe in die heutige Bausubstanz für die Brücke oder die Rampen sind entsprechend der Abbildung 68 denkbar. Dabei soll die Zufahrtssituation zu den Grundstücken neu geordnet werden.
- Ein Eingriff in die bestehende Bausubstanz des C & A soll vermieden werden. Im Hinblick auf die Unionbrücke wird davon ausgegangen, dass die nördliche Rampe auf Höhe der Bebauung an den Bestand bzw. an die bestehende Grundstücksgrenze anschließt. Zufahrtsmöglichkeiten müssen grundsätzlich bestehen bleiben, können aber angepasst werden, soweit die Erreichbarkeit der Grundstücke gleichermaßen gewährleistet bleibt.
- Auf Treppenzugänge, Eingangsüberdachungen ist zu achten.
- Eingriffe in das Quartier "Finanzamt" sind in der im Bebauungsplan sowie im Übersichtsplan Abb. 68 möglich. Der im Bebauungsplan als von Bebauung freizuhalten festgesetzte Bereich „Umgrenzung der Flächen, die von der Bebauung freizuhalten sind“, kann für den Brückenneubau einschließlich Rampen gemäß Übersichtsplan verwendet werden.
- Ein Fußweg unterhalb der Schwergewichtsmauer auf der Seite Wilhelmstraße/Rammersweierstraße soll erhalten bleiben, ein Fußweg begleitend zur Straße ist denkbar.

Folgende verkehrliche Rahmenbedingungen sind zu berücksichtigen:

- Busverkehr in beiden Fahrrichtungen, Begegnungsfall „Bus – Bus“ für den Querschnitt der Straßenräume, die Qualitätsstufen A bis B sind anzustreben.

- Verbesserung der Situation für den Rad- und Fußverkehr für alle Relationen bei möglichst getrennter Führung von Fuß- und Radverkehr. Berücksichtigung der Standards zur Integration der Radschnellwege im Stadtgebiet, Qualitätsstufen A bis C für den Rad- und Fußverkehr. Dabei sind die Regelquerschnitte der aktuellen Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen und der aktuellen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (FGSV) zugrunde zu legen. Der Rad- und Fußverkehr ist für jede Relation zu ermöglichen, geeignete Querungsmöglichkeiten sind zu berücksichtigen.
- Berücksichtigung des Klimaschutzszenario des Masterplan Verkehr der Stadt Offenburg, aufgrund der spezifischen Randbedingungen wird der KFZ-Verkehr einschließlich Schwerverkehr so wie heute zugrunde gelegt, mit der Option der späteren Umwandlung einer Spur in eine Busspur, einschließlich der damit verbundenen Dimensionierung.
- Sicherung der Erreichbarkeit der Parkierungen, Lkw-Verkehr als Anliegerverkehr vom und zum Rée-Carré muss möglich sein.
- Die Verkehrsrelationen sind mindestens wie heute zu gewährleisten. Zusätzlich wünschenswert ist die Möglichkeit einer Ausfahrt aus dem Rée-Carré nach Norden über die Unionrampe.

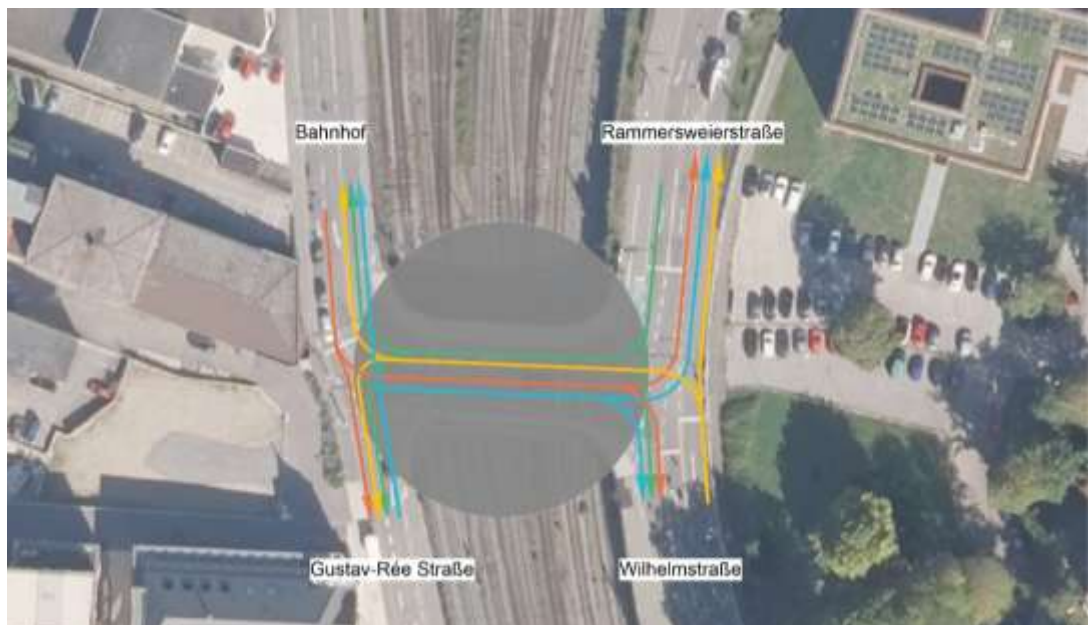


Abb.67 : zukünftige Verkehrsbeziehungen für den KFZ-Verkehr

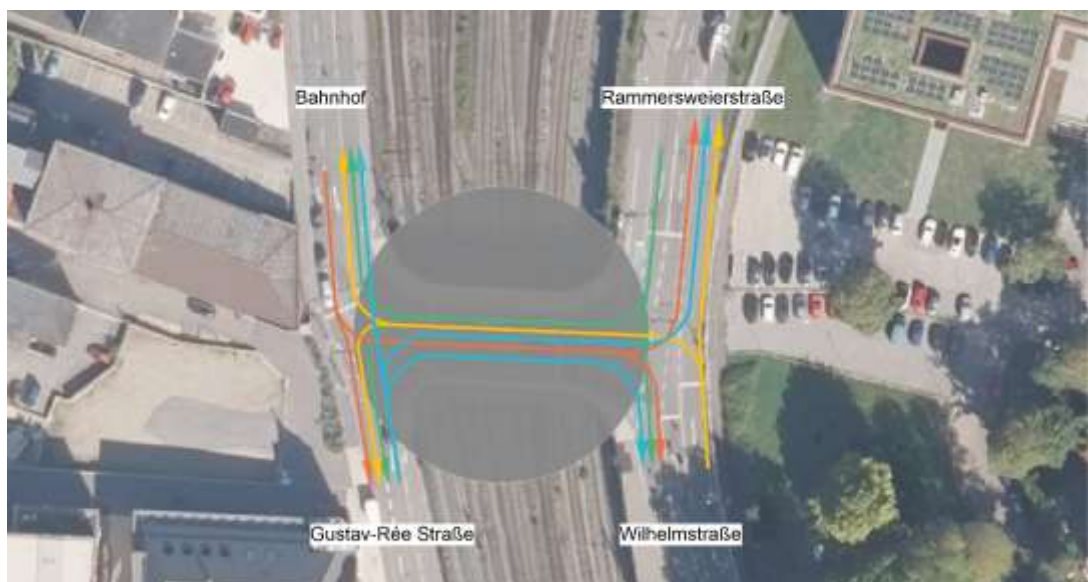


Abb. 68: gewünschte Relationen für den Radverkehr

Folgende konstruktive und räumliche Rahmenbedingungen sind zu berücksichtigen:

- Hochwertige Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraums.
- Lichte Höhe von mindestens 6,20 m ist zu berücksichtigen.
- Berücksichtigung von Optionen zur Klimaanpassung, z.B. durch Baumpflanzungen und andere Begrünungen, wenn es die Platzverhältnisse zulassen.
- Für die neue Brückenkonstruktion ist eine Belastungsklasse LM1 zugrunde zu legen.
- Die lichte Weite bleibt im Wesentlichen bei den heutigen Abmessungen des Bahngrabens. Die Vorderseite der neuen Widerlager ist in die Flucht der vorhandenen Bahnstützwände zu versetzen.
- Die Rampenneigung ist auf maximal 6% zu begrenzen.
- Eingriffe in den denkmalgeschützten Bangraben sind möglichst gering zu halten.



Abb 69: Mindestmaß für die lichte Höhe der Brücke

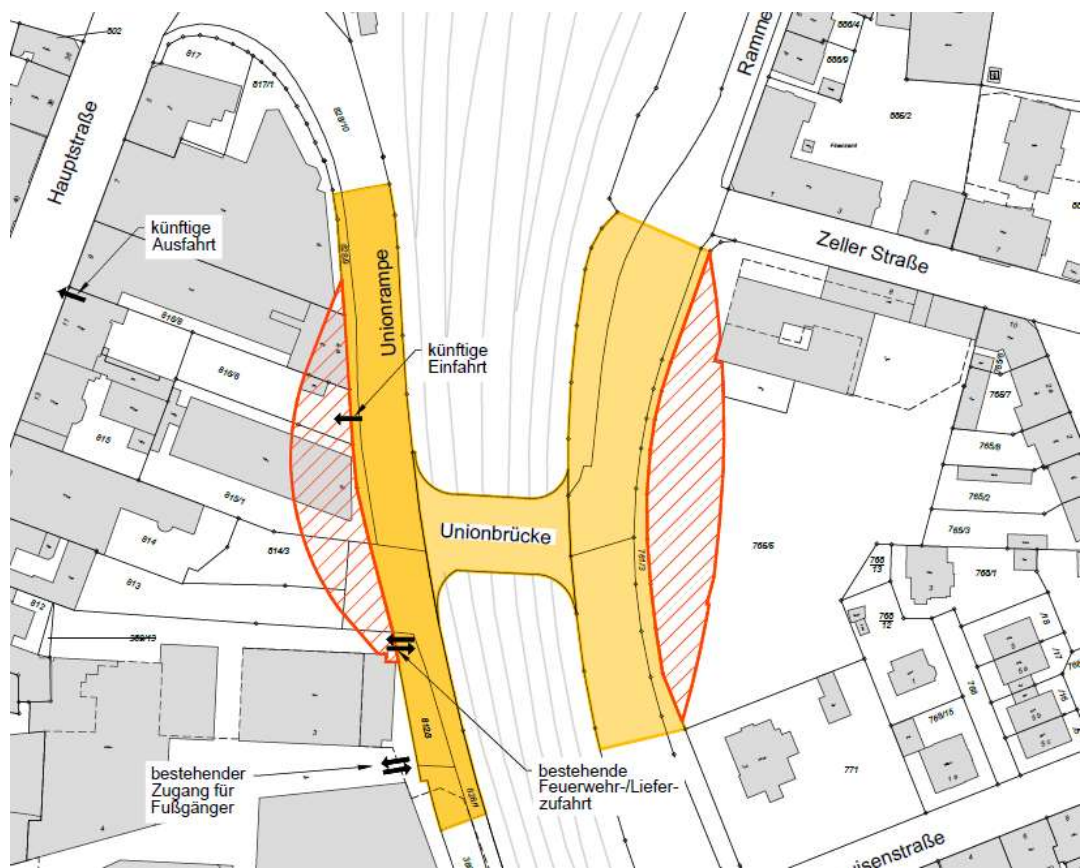


Abb. 70: potenzielle dauerhafte Eingriffsbereiche für die neue Brücke

### 3.3 Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit

Der Ausloberin ist eine nachhaltige Nutzung des Bauwerks ein wichtiges Anliegen, ebenso eine möglichst „CO<sub>2</sub>-neutrale“ Herstellung in Bezug auf eine ressourcenschonende Materialwahl. Die Dauerhaftigkeit ist auf 100 Jahre auszulegen.

### 3.4 Kosten

Die Ausloberin erwartet einen ambitionierten Entwurf mit dem Ziel, ein stadträumlich angemessenes, hinsichtlich der Kosten angemessenes und dauerhaftes Bauwerk zu errichten. Dabei werden von der Stadt Offenburg vor allem eventuelle Kosten für ggf. starke Eingriffe in die Abspannungen der Elektrifizierung im Bahngraben kritisch gesehen.

Die Ausloberin geht derzeit von einem Kostenrahmen von ca. 12 Mio. EUR brutto aus, davon rund 2 Mio. EUR für die Verkehrsräume.

Nicht enthalten sind in diesem Betrag die Kosten für Planungshonorare.

Die Anforderungen für die Ermittlung der Kosten sind in den Auslobungsbedingungen Teil A beschrieben.

### 3.5 Indikatives Angebot

Im VgV-Verfahren ist durch die Bietenden mit den Unterlagen ein indikatives Angebot anzugeben, dass folgende Bausteine enthalten muss:

Angabe der Honorarzonen für:

- Ingenieurbauwerke
- Verkehrsanlagen
- Tragwerksplanung
- Tragwerksplanung bis LPH 3 für Verbauten

Honorarangebot für die Grundleistungen

Honorarangebot für Besondere Leistungen Ingenieurbauwerke

- Örtliche Bauüberwachung in % der anrechenbaren Baukosten (AB)
- Koordinierter Leitungsbestandsplan Pauschal (Psch)
- Mitwirkung an der Planungsvereinbarung inkl. Verkehrsanlagen (Psch)
- Mitwirkung an der Kreuzungsvereinbarung inkl. Verkehrsanlagen (Psch)
- Ablöseberechnung inkl. Verkehrsanlagen (Psch)
- 2 Fiktiventwürfe (wie würde die Bahn ohne städtisches Verlangen bauen, wie würde die Stadt ohne Bahnverlangen bauen) inkl. Verkehrsanlagen je Entwurf (Psch)
- Bauablaufplanung inkl. Verkehrsanlagen (Psch)
- Koordination des Gesamtprojektes inkl. Verkehrsanlagen (in % der AB)
- Erdungsplanung (Psch)
- Abbruchplanung (Psch)
- Prüfen und Werten von Nebenangeboten je Angebot inkl. Verkehrsanlagen (Psch)
- Prüfen und Werten von Nachträgen je Nachtrag inkl. Verkehrsanlagen (Psch)
- Bauwerksbuch nach SIB Bauwerke (Psch)
- Übersichtplan für das Bauwerksbuch im tif Format (Psch)

Honorarangebot für Besondere Leistungen Verkehrsanlagen

- Örtliche Bauüberwachung (in % AB)

- Koordinierter Leitungsbestandsplan Pauschal (Psch)
- Detaillierte signaltechnische Berechnungen

#### Besondere Leistungen Tragwerksplanung

- Aufstellen eines Lastenplanes, zum Beispiel als Grundlage für die Gründungsberatung in % des Grundhonorars (GH)
- Vorgezogene, prüfbare und für die Ausführung geeignete Berechnung wesentlicher tragender Teile (in % GH)
- MLC Einstufung (in % GH)
- Erfassen von Bauzuständen bei Ingenieurbauwerken (in % GH)
- Erdbebennachweis (in % GH)
- Berechnen von Dehnwegen (Psch)
- Festlegen des Spannvorgangs mit Spannprotokoll (Psch)
- Ingenieurtechnische Kontrolle der Ausführung (in % AB)
- Ingenieurtechnische Kontrolle der Baubehelfe (in % AB)
- Besondere Leistungen Tragwerksplanung Verbau
- Beitrag zur Leistungsbeschreibung (in % GH)
- Stundensätze für jeweils 10 Stunden (Büroleitung, Projektleitung, Ingenieure, technische Mitarbeitende)

Hinweise: Psch – pauschal, AB – anrechenbare Baukosten, GH – Grundhonorar

Die Ausloberin behält sich die Änderung des Aufgabenumfangs vor.

## TEIL C ANLAGEN

- 1      Übersichtsplan Quartiere
- 2      Rahmenplan Bahnhofsquartier
- 3      B-Plan Innenstadt Ausschluss Vergnügungsstätten
- 4      B-Plan Neues Finanzamt
- 5      Städtebauliches Konzept Finanzamt
- 6      B-Plan Nördliche Innenstadt
- 7      Übersichtsplan Kulturdenkmale
- 8      Alkis
- 9      Luftbild
- 10     10.1 Vorzugsschrägluftbild, 10 Schrägluftbilder
- 11     Fotos
- 12     Stadtplan
- 13     Gebäudehöhen
- 14     Angaben Bestandsbrücke
- 15     Übersichtsplan Potenziale Eingriffsflächen
- 16     Verkehrsplanung
- 17     Vermessung
- 18     Städtische Liegenschaften