

Stadt Bramsche

Nicht-offener interdisziplinärer Realisierungswettbewerb für Ingenieure und Architekten „Fuß- und Radwegebrücke“

Auslobung

Entwurf – 21.04.2022



Luftbild Bahnhof Bramsche (Quelle: Petra Kamerowski).

Auftraggeberin

Stadt Bramsche

Stadt Bramsche
Hasestraße 11
49565 Bramsche

Ansprechpartner Stadt

Wolfgang Tangemann
Abteilungsleiter Planung und Umwelt
Telefon: 05461 83192
E-Mail: Wolfgang.Tangemann@stadt-bramsche.de

Ines Liebsch
Fachbereich Stadtplanung
Telefon: 05461 83173
E-Mail: Ines.Liebsch@stadt-bramsche.de

Wettbewerbsbetreuung

DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH

Büro Bremen
Am Tabakquartier 60
28197 Bremen

Ansprechpartner:in

Sandra Schlender
Telefon: 0421 897699 12
E-Mail: sandra.schlender@dsk-gmbh.de

Klaus von Ohlen
Telefon: 0421 897699 02
E-Mail: klaus.vonohlen@dsk-gmbh.de

Inhaltsverzeichnis

TEIL A	ALLGEMEINE AUSLOBUNGSBEDINGUNGEN.....	5
A.1	Anlass und Aufgabenstellung.....	6
A.2	Art des Verfahrens	6
A.3	Bewerbungsverfahren.....	6
A.3.1	Zulassungsbereich	6
A.3.2	Teilnahmevoraussetzungen.....	6
A.3.3	Kriterien zur Auswahl der Teilnehmenden (Bewerbungsverfahren)	7
A.4	Rückfragenkolloquium	10
A.5	Kennzeichnung und Einlieferung der Wettbewerbsarbeiten	10
A.6	Arbeitsunterlagen	11
A.7	Wettbewerbsleistungen.....	11
A.8	Preisgericht	12
A.9	Beurteilungskriterien	13
A.10	Bindende Vorgaben der Auslobung	14
A.11	Preise und Anerkennungen.....	14
A.12	Weitere Bearbeitung der Aufgabe.....	14
A.13	Zuschlagskriterien	15
A.14	Eigentum und Urheberrecht	15
A.15	Behandlung von Verfahrensrügen	15
A.16	Bekanntgabe des Wettbewerbsergebnisses, öffentliche Ausstellung	16
A.17	Rücksendung der Wettbewerbsarbeiten	16
A.18	Terminübersicht.....	16
TEIL B	WETTBEWERBSAUFGABE	17
B.1	Städtebauliche Rahmenbedingungen.....	18
B.1.1	Masterplan Bahnhofsumfeld	18
B.1.2	Prognose Verkehrsmengen	21
B.2	Rahmenbedingungen und Aufgabenstellung.....	21

B.2.1	Technische Machbarkeitsstudie.....	21
B.2.2	Funktionale und gestalterische Zielstellung.....	21
B.2.2.1	Gestaltqualität.....	22
B.2.2.2	Sicherheit / Funktionalität.....	22
B.2.2.3	Nachhaltigkeit	22
B.2.3	Technische und sonstige Rahmenbedingungen.....	23
B.2.3.1	Lage, Baufeld und Topographie.....	23
B.2.3.2	Baugrund	28
B.2.3.3	Lichtraumprofil / Gradientenverlauf / Stützen	28
B.2.3.4	Querschnitt.....	28
B.2.3.5	Längsschnitt.....	28
B.2.3.6	Absturzsicherung und Berührungsschutz.....	29
B.2.3.7	Bahnerdung und Anprallschutz	29
B.2.3.8	Entwässerung	29
B.2.3.9	Beleuchtung	29
B.2.3.10	Materialität	30
B.2.3.11	Leitungen.....	30
B.3	Baukosten	30
TEIL C	UNTERLAGEN	31
C.1	Verfahrensunterlagen	32

TEILA

ALLGEMEINE AUSLOBUNGSBEDINGUNGEN

A.1 Anlass und Aufgabenstellung

In der Stadt Bramsche sollen im Rahmen des Städtebauförderprogramms „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ das Sanierungs- und Entwicklungsgebiet Bahnhofsumfeld und die nordwestlich der Bahn gelegenen Flächen neu strukturiert und baulich entwickelt werden. Das Plangebiet ist ca. 32 ha groß, erstreckt sich im Wesentlichen zwischen der östlich gelegenen Bahntrasse Osnabrück – Oldenburg (Strecke 1502) und der westlichen Bundesstraße B 68. Im Süden und Südwesten des Plangebiets grenzen überwiegend Wohngebiete an.

Zur besseren Anbindung des Plangebietes an den östlich der Bahnschienen gelegenen Innenstadtbereich, beabsichtigt die Stadt Bramsche den Bau einer Fuß- und Radwegebrücke über die Bahnschienen der Deutschen Bahn AG in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Bramsche.

Die neue Fuß- und Radwegebrücke soll eine barrierefreie Verbindung in Verlängerung der Marienstraße (westlich), über die Bahngleise hin zum Bahnhof und zur Innenstadt schaffen.

Im Zuge der notwendigen Neustrukturierungen durch den Brückenbau sind zudem die Neugestaltung der angrenzenden Frei- und Verkehrsflächen Bestandteil des Planungswettbewerbs.

Mit dem Verfahren eines Realisierungswettbewerbes sollen auf der Grundlage der Wettbewerbsergebnisse innovative Lösungen für das zu realisierende Brückenbauwerk und die damit verbundenen Frei- und Verkehrsanlagen gefunden werden, die insbesondere den hohen Anforderungen an die Gestaltung, Wirtschaftlichkeit, Funktionalität und Dauerhaftigkeit entsprechen.

A.2 Art des Verfahrens

Der Wettbewerb wird als interdisziplinärer nicht-offener Realisierungswettbewerb gemäß RPW 2013 im Rahmen eines VgV-Verfahrens durchgeführt.

Die Auslobung hat der Architektenkammer Niedersachsen vorgelegen; diese hat die Übereinstimmung mit den Richtlinien bestätigt bzw. den Abweichungen zugestimmt und den Wettbewerb unter der Nummer ## registriert.

A.3 Bewerbungsverfahren

A.3.1 Zulassungsbereich

Der Zulassungsbereich umfasst die Staaten des europäischen Wirtschaftsraumes EWR sowie die Staaten der Vertragsparteien des WTO-Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen GPA.

A.3.2 Teilnahmevoraussetzungen

Zugelassen sind Bewerbungsgemeinschaften aus jeweils mindestens einem:r Ingenieur:in, einem:r Architekt:in und einem:r Landschaftsarchitekt:in. Bewerber:innen, die über mehrere der genannten Berufsqualifikationen verfügen, sind ebenso zugelassen.

Nachstehende Anforderungen an die Berufszulassung an natürliche bzw. juristische Personen sind von den Teilnehmenden zu erfüllen:

- natürliche Personen, die nach den Gesetzen der Länder (in den EWR-Mitgliedsstaaten und in der Schweiz) berechtigt sind, die Berufsbezeichnung Ingenieur:in, Architekt:in und Landschaftsarchi-

tekt:in zu tragen oder nach den einschlägigen EG-Richtlinien berechtigt sind, in der Bundesrepublik Deutschland als Ingenieur:in für Leistungen gem. § 43, § 51 und § 55 HOAI 2021 und als Architekt:in für Leistungen gem. § 34, §40 und § 47 HOAI 2013 tätig zu werden.

- ▶ juristische Personen, sofern deren satzungsmäßiger Geschäftszweck auf einschlägige Planungsleistungen ausgerichtet ist und ein:e bevollmächtigter Vertreter:in und der / die Verfasser:in der Planungsleistungen, die an natürliche Personen gestellten Anforderungen erfüllt.

Jedes Mitglied der Bewerbergemeinschaften muss teilnahmeberechtigt sein. Die Federführung liegt bei dem/der Ingenieur:in.

Mitglieder von Bewerbergemeinschaften sowie Mitarbeiter:innen, die an der Ausarbeitung einer Wettbewerbsarbeit beteiligt waren, dürfen nicht zusätzlich am Wettbewerb teilnehmen. Verstöße hiergegen haben den Ausschluss sämtlicher Arbeiten der Beteiligten zur Folge.

Die Hinzuziehung weiterer Fachplaner ist gestattet. Die Hinzuziehung von Lichtplanern wird dringend empfohlen. Diese Fachplaner unterliegen nicht den Teilnahmebedingungen.

Alle Teilnehmenden haben ihre Teilnahmeberechtigung sorgfältig zu prüfen. Die Teilnahme erfolgt in eigener Verantwortung. Bei Zweifeln über die Teilnahmeberechtigung wird eine Rücksprache mit der Architektenkammer empfohlen.

A.3.3 Kriterien zur Auswahl der Teilnehmenden (Bewerbungsverfahren)

Die Gesamtanzahl der Bewerbergemeinschaften ist auf 12 einschließlich 4 vorausgewählter Bewerbergemeinschaften begrenzt. Die Prüfung der Bewerbungen erfolgt durch das Wettbewerbsbüro anhand der eingereichten Unterlagen. Mehrfachbewerbungen jeglicher Art sind nicht zum Auswahlverfahren zugelassen. Abweichungen von den formalen Anforderungen der Bewerbung führen zum Ausschluss vom Auswahlverfahren. Über den geforderten Teilnahmeantrag hinaus eingereichte Unterlagen werden nicht berücksichtigt. Die Bewerbungsunterlagen werden nicht zurückgeschickt, ein Anspruch auf Kostenerstattung besteht nicht.

Erfüllen mehr als 8 Bewerbungen die Zugangskriterien, ermittelt die Ausloberin durch Losentscheid unter notarieller Aufsicht die Teilnehmenden am Wettbewerb und wählt weitere Bewerber als potenzielle Nachrückende aus. Nach Aufforderung zur Teilnahme dürfen Bewerbergemeinschaften nachträglich nicht verändert oder neu gebildet werden.

Ein Bewerbungsformular ist unter dem Link <https://dsk-gmbh.de/wettbewerbe/bramsche/> ab dem Tag der Veröffentlichung zum Download zur Verfügung gestellt. Für die Teilnahme sind Bewerbungsunterlagen auszufüllen und die darin geforderten Angaben und Anlagen mit abzugeben. Folgende Eignungskriterien sind für die Zulassung zum RPW Wettbewerbsverfahren von den Bewerber:innen nachzuweisen:

A) TECHNISCHE UND BERUFLICHE LEISTUNGSFÄHIGKEIT

A.1) Technische und berufliche Leistungsfähigkeit Ingenieur:in

A.1.1) durch Nachweis der Berechtigung zur Führung der Berufsbezeichnung Ingenieur:in:

- ▶ natürliche Personen, die das Studium der Fachrichtung Bauingenieurwesen erfolgreich abgeschlossen haben und die am Tage der Veröffentlichung als Entwurfsverfasser:in in die Liste einer Ingenieurkammer in Deutschland eingetragen sind,
- ▶ oder als Entwurfsverfasser:in in einer Ingenieurkammer in vom EWR-Abkommen erfassten Gebiet eingetragen sind,
- ▶ oder in dem Falle, dass eine Ingenieurkammer in dem betreffenden Land nicht existiert, ein Diplom vorlegen, das in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum erworben wurde und

das in dem betroffenen Hoheitsgebiet für die Führung einer der deutschen Berufsbezeichnung „Ingenieur/Ingenieurin“ entsprechenden Berufsbezeichnung allein oder in einer Wortverbindung erforderlich ist. Ein Diplom in diesem Sinne liegt vor, soweit darin mindestens das Qualifikationsniveau nach Titel III Kapitel I Artikel 11 Buchstabe d der Richtlinie 2005/36/EG nachgewiesen ist. Gleichgestellt sind Ausbildungsnachweise, die in einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ausgestellt oder anerkannt worden sind.

Nachweis durch Einreichung einer Bestätigung der Eintragung in die Liste der Entwurfsverfasser:innen der Ingenieurkammer.

A.1.2) durch Nachweis eines „Präqualifikationsverfahrens PQ-Bahn – Planung baulicher Anlagen – Ingenieurbauwerke (Personenunter- / -überführung)“ gemäß § 48 Sektorenverordnung (SektVO).

Informationen zur Präqualifizierung können unter folgender Seite abgerufen werden:

<https://www.deutschebahn.com/re-source/blob/1173002/bb1987085eb5d2f6feda8a4ee7521e09/Allg-und-spez-Verfahrensregeln-PQ-data.pdf>

A.1.3) durch Nachweis einer und im eigenen Büro erstellten Objektplanung eines konstruktiven Ingenieurbauwerkes für Verkehrsanlagen gem. Anlage 12, Gruppe 6 HOAI 2021 (mind. Leistungsphasen 2-5 nach § 43 HOAI) von 1 Bauvorhaben der Honorarzone III oder höher mit einem Baukostenvolumen von mindestens 3,0 Mio. € netto, innerhalb der letzten 6 Jahre, mit Angabe des jeweiligen Auftraggebers. Nachweis in Form von einem Referenzblatt, max. Größe DIN-A3 (Hinweis: als nachgewiesen gilt eine Referenz, wenn die Leistungsphase 5 bis zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Wettbewerbsverfahrens abgeschlossen wurde).

A.2) Technische und berufliche Leistungsfähigkeit Architekt:in

A.2.1) durch Nachweis der Berechtigung zur Führung der Berufsbezeichnung Architekt:in.

A.2.2) Nachweis einer verantwortlichen Objektplanung Architektur (mind. Leistungsphasen 2-5 nach § 34 HOAI) von 1 Bauvorhaben der Honorarzone III oder höher mit einem Baukostenvolumen von mindestens 2 Mio. € netto (in den Kostengruppen 300 und 400), innerhalb der letzten 6 Jahre, mit Angabe des jeweiligen Auftraggebers. Nachweis in Form von einem Referenzblatt, max. Größe DIN-A3 (Hinweis: als nachgewiesen gilt eine Referenz, wenn die Leistungsphase 5 bis zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Wettbewerbsverfahrens abgeschlossen wurde)

A.3) Technische und berufliche Leistungsfähigkeit Landschaftsarchitekt:in

A.3.1) durch Nachweis der Berechtigung zur Führung der Berufsbezeichnung Landschaftsarchitekt:in.

A.3.2) Nachweis einer verantwortlichen Objektplanung Freianlagen oder Verkehrsanlagen (mind. Leistungsphasen 2, 3 und 5 nach § 47 HOAI) von 1 Bauvorhaben der Honorarzone III oder höher mit einem Baukostenvolumen von mindestens 0,5 Mio. € netto (in der Kostengruppe 500), innerhalb der letzten 6 Jahre, mit Angabe des jeweiligen Auftraggebers. Nachweis in Form von einem Referenzblatt (Hinweis: als nachgewiesen gilt eine Referenz, wenn die Leistungsphase 5 bis zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Wettbewerbsverfahrens abgeschlossen wurde).

Hinweis: Der Nachweis der Referenzen ist erst nach dem Losverfahren von den so ausgewählten Bewerber:innen zu führen und hat nach Aufforderung durch die Wettbewerbsbetreuung in einer Frist von 10 Tagen zu erfolgen. Kann der Nachweis durch eine:n geloste:n Bewerbungsgemeinschaft nicht erbracht werden, so werden die Nachrückenden in der durch die Auslosung festgelegten Reihenfolge nachnominiert.

B) WIRTSCHAFTLICHE UND FINANZIELLE LEISTUNGSFÄHIGKEIT

B.1) Wirtschaftliche und finanzielle Leistungsfähigkeit Ingenieur:in

Gefordert wird im Auftragsfall eine **Berufshaftpflichtversicherung mit Mindestdeckungssummen von 2,0 Mio. EUR für Personenschäden sowie 2,0 Mio. EUR für Sach- und Vermögensschäden**. Zur Teilnahme am Wettbewerb genügt zunächst der Nachweis einer bestehenden Haftpflichtversicherung (auch mit niedrigeren Deckungssummen) mit zusätzlicher Eigenerklärung, diese im Falle einer Beauftragung auf die geforderten Mindestdeckungssummen zu erhöhen. Preisträger:innen, die nicht bereits über eine Berufshaftpflichtversicherung mit den geforderten Mindestdeckungssummen verfügen, müssen im Verhandlungsverfahren zum Nachweis ihrer Eignung für die Auftragserteilung außerdem die Bestätigung eines Haftpflichtversicherers vorlegen, dass im Auftragsfall eine Haftpflichtversicherung mit den geforderten Mindestdeckungssummen abgeschlossen werden kann.

B.2) Wirtschaftliche und finanzielle Leistungsfähigkeit Architekt:in

Gefordert wird im Auftragsfall eine **Berufshaftpflichtversicherung mit Mindestdeckungssummen von 2,0 Mio. EUR für Personenschäden sowie 2,0 Mio. EUR Sach- und Vermögensschäden**. Zur Teilnahme am Wettbewerb genügt zunächst der Nachweis einer bestehenden Haftpflichtversicherung (auch mit niedrigeren Deckungssummen) mit zusätzlicher Eigenerklärung, diese im Falle einer Beauftragung auf die geforderten Mindestdeckungssummen zu erhöhen. Preisträger:innen, die nicht bereits über eine Berufshaftpflichtversicherung mit den geforderten Mindestdeckungssummen verfügen, müssen im Verhandlungsverfahren zum Nachweis ihrer Eignung für die Auftragserteilung außerdem die Bestätigung eines Haftpflichtversicherers vorlegen, dass im Auftragsfall eine Haftpflichtversicherung mit den geforderten Mindestdeckungssummen abgeschlossen werden kann.

B.3) Wirtschaftliche und finanzielle Leistungsfähigkeit Landschaftsarchitekt:in

Gefordert wird im Auftragsfall eine **Berufshaftpflichtversicherung mit Mindestdeckungssummen von 1,5 Mio. EUR für Personenschäden sowie 500.000 EUR Sach- und Vermögensschäden**. Zur Teilnahme am Wettbewerb genügt zunächst der Nachweis einer bestehenden Haftpflichtversicherung (auch mit niedrigeren Deckungssummen) mit zusätzlicher Eigenerklärung, diese im Falle einer Beauftragung auf die geforderten Mindestdeckungssummen zu erhöhen. Preisträger:innen, die nicht bereits über eine Berufshaftpflichtversicherung mit den geforderten Mindestdeckungssummen verfügen, müssen im Verhandlungsverfahren zum Nachweis ihrer Eignung für die Auftragserteilung außerdem die Bestätigung eines Haftpflichtversicherers vorlegen, dass im Auftragsfall eine Haftpflichtversicherung mit den geforderten Mindestdeckungssummen abgeschlossen werden kann.

Das ausgefüllte Bewerbungsformular und die erforderlichen Nachweise sind per E-Mail bis zum **11.07.2022** (E-Mail Eingang) an folgende Adresse zu senden: [**bramsche@dsk-gmbh.de**](mailto:bramsche@dsk-gmbh.de).

Eine gesonderte Unterschrift sowie eine fortgeschrittene oder qualifizierte Signatur sind für den Teilnahmeantrag nicht erforderlich. Die Textform ist ausreichend.

Formale Kriterien zur Zulassung des Teilnahmeantrags:

- fristgerechter Eingang des Teilnahmeantrags
- Vollständigkeit des Teilnahmeantrags

Nicht fristgerecht eingereichte Teilnahmeanträge bzw. schriftliche, in Papierform eingereichte oder formlose Anträge werden nicht berücksichtigt.

Folgende teilnehmende Büros wurden vorausgewählt und zum Verfahren eingeladen:

(Vorschlagsliste Bewerbungsgemeinschaften, Anfragen in Prozess)

- › Happold Ingenieurbüro GmbH, Berlin mit Architekt ###, mit Landschaftsarchitekt ##
- › Ney & Partners NL, Delft mit Architekt ##, mit Landschaftsarchitekt ##
- › sbp - Schlaich Bergermann Partner, Stuttgart mit Architekt ##, mit Landschaftsarchitekt ##
- › Tilebein beratende Ingenieure, Osnabrück mit Architekt ##, mit Landschaftsarchitekt ##
- › MLP Mayr|Ludescher|Partner, Stuttgart mit Architekt ##, mit Landschaftsarchitekt ##
- › eberhardt – die ingenieure gbr; Tecklenburg mit Architekt ##, mit Landschaftsarchitekt ##
- › Vössing Ingenieurgesellschaft mbH, Düsseldorf mit Architekt ##, mit Landschaftsarchitekt ##
- › TRAGRAUM Ingenieure, Nürnberg mit netzwerkarchitekten GmbH, Darmstadt mit Landschaftsarchitekt ##
- › Ingenieur ## mit Angelis & Partner Architekten mbB, mit Landschaftsarchitekt ##

Die genannten 4 teilnehmenden Büros erfüllen die o. g. Teilnahmevoraussetzungen und haben ihre Teilnahme bestätigt.

A.4 Rückfragenkolloquium

In einem Kolloquium werden die Auslobung sowie die dazu schriftlich und mündlich gestellten Fragen mit den Teilnehmenden und den Preisgerichtsmitgliedern erörtert und beantwortet. Das Kolloquium findet am **05.09.2022** als digitale Veranstaltung statt. Genaue Zeitangaben und Logindaten werden den Teilnehmenden vorab per E-Mail mitgeteilt. Den Wettbewerbsteilnehmenden wird die Teilnahme dringend empfohlen. Schriftliche Rückfragen zur Auslobung können bis zum **30.08.2022, 12:00 Uhr** an das Wettbewerbsbüro gestellt werden. Die schriftliche Beantwortung der Rückfragen erfolgt mit dem Protokoll des Kolloquiums. Das Protokoll über das Kolloquium wird allen Verfahrensbeteiligten und der Architektenkammer Niedersachsen innerhalb von 5 Tagen zugesandt und wird Bestandteil der Auslobung.

A.5 Kennzeichnung und Einlieferung der Wettbewerbsarbeiten

Die Einlieferungsadresse der Wettbewerbsarbeiten ist ausschließlich das Wettbewerbsbüro:

DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH
Am Tabakquartier 60
Etage 3, Loft Nr. 54, 56 oder 61
28197 Bremen

Endabgabetermin der Wettbewerbsarbeiten ist der **17.11.2022**. Endabgabetermin für das Modell ist der **15.12.2022**. Arbeiten, die durch die Post oder andere öffentliche Beförderungsmittel zugestellt werden, gelten als rechtzeitig eingereicht, wenn der Tagesstempel unabhängig von der Uhrzeit das Datum des **17.11.2022** oder früher bestätigt. Wettbewerbsarbeiten, deren Stempel unleserlich ist, fehlt oder zu Zweifeln Anlass gibt, werden vorbehaltlich eines späteren Nachweises im Fall einer Prämierung mit beurteilt. Es liegt daher im Interesse der Teilnehmenden, sich die rechtzeitige Abgabe bestätigen zu lassen.

Wettbewerbsarbeiten bzw. Modelle können auch bis spätestens an den o. g. Terminen bis **14.00 Uhr** beim Wettbewerbsbüro abgegeben werden.

Rechtzeitig eingelieferte Arbeiten, die später als 14 Tage nach dem Abgabetermin dem Wettbewerbsbüro zugestellt werden, sind zur Beurteilung zunächst nicht zugelassen. Das Preisgericht hat hierüber endgültig zu entscheiden.

Das Versandrisiko liegt bei den Teilnehmenden. Zur Wahrung der Anonymität ist als Absender die Anschrift der Ausloberin zu verwenden.

Die Wettbewerbsarbeit ist in allen Teilen in der rechten oberen Ecke mit einer sechsstelligen Kennzahl von 1 cm Höhe und 6 cm Breite aus arabischen Ziffern zu kennzeichnen. Mehrseitige Beiträge, wie z. B. der Erläuterungsbericht, sind nur auf dem Eingangsblatt zu kennzeichnen. Die Verfassererklärung ist in einem mit gleicher Kennzahl versehenen, verschlossenen und undurchsichtigen Umschlag einzureichen.

A.6 Arbeitsunterlagen

Den Teilnehmenden werden folgende Unterlagen unter dem Link <https://dsk-gmbh.de/wettbe-uerbe/bramsche/login/> zum Download zur Verfügung gestellt:

- Anlage 01_Auslobungsunterlagen mit der Beschreibung der Wettbewerbsaufgabe
- Anlage 02_ALK Innenstadt als .dwg-Datei
- Anlage 03_Höhen- und Bestandsplan als .dxf / .dwg-Datei
- Anlage 04_Städtebaulich – Freiraumplanerischer Masterplan als .pdf-Datei (Gesamtdokument)
- Anlage 05_Städtebaulich-Freiraumplanerischer Entwurf – Grundplan als .dxf-/dwg-Datei
- Anlage 06_Technische Machbarkeitsstudie Neue Fuß- und Radwegebrücke als .pdf-Datei
- Anlage 08_Luftbild als .jpg-Datei
- Anlage 09_Bestandsfotos
- Anlage 10_Verfassererklärung
- Anlage 11_Unterlagen in Bezug auf die Teilnahme des Büros Tilebein beratende Ingenieure, Osnabrück

(Hinweis: das genannte Büro wurde durch die Ausloberin als Mitglied einer gesetzten Bewerbergemeinschaft zum Wettbewerb aufgefordert. Die im Vorfeld des Wettbewerbs durch die Stadt Bramsche beauftragte Technische Machbarkeitsstudie „Neue Fuß- und Radwegebrücke“ (Anlage 6) wurde durch das Büro Tilebein beratende Ingenieure erarbeitet. Die beigefügten Unterlagen dienen dem Wissenstransfer / Ausgleich von Wissensvorsprung zwischen dem mit der Aufgabengstellung vorbefassten Büro und den weiteren Wettbewerbsteilnehmern.)

A.7 Wettbewerbsleistungen

Die Wettbewerbsleistungen sind mit der Architektenkammer Niedersachsen final abzustimmen.

Präsentationspläne als Ausdruck

Von den Teilnehmenden werden folgende Wettbewerbsleistungen verteilt auf max. **#** DIN A0-Blätter im Querformat (farbig und gerollt) gefordert:

- **Gestalterische Leitidee**, Maßstab und Darstellungsart frei wählbar
- **Gesamtlageplan**, M. 1:500 mit Darstellung des Brückenbauwerkes, den Anschlusspunkten, Einbindung in die stadträumliche Umgebung mit den begleitenden Frei- und Verkehrsanlagen. (Für das Brückenbauwerk nutzbare bzw. im Wettbewerb zu bearbeitende Flächen siehe Abb.1)
- **Lageplan**, M.1:200 mit Aufsicht und Gesamtabwicklung der Brücke, der Darstellung des Überganges an die angrenzenden Wegeoberflächen und den begleitenden Frei- und Verkehrsanlagen mit Aussagen zu Materialität, Stadtmöblierung, Beleuchtung.

- › **Ansicht**, M.1:200, Ansicht der Brücke von Norden
- › **Längsschnitt**, M. 1:500 mit Angabe der Höhenkoten / Längsgefälle (Darstellung von Brückenbauwerk inkl. ggf. Ausbildung von Erdbaurampen / klassischem Wegebau)
- › **Schnitte M.1:100**, zum Verständnis notwendige Längs- und Querschnitte mit Aussagen zu Konstruktion, Aufbau, Materialität, Beleuchtung.
- › **Max. zwei Details**, M.1:20, die für den Entwurf typische und relevante Konstruktions-, Gestaltungs-, und Materialmerkmale darstellen.
- › **Beleuchtungskonzept** in freier Darstellung
- › **Eine perspektivische Darstellung** (ggf. Vorgabe Standort / Blickrichtung)

Erläuterungsbericht als Ausdruck

Erläuterungsbericht zu den wesentlichen konzeptionellen und baulichen Maßnahmen mit Aussagen zu Materialität, Konstruktion, Statik und Gründung des Brückenbauwerkes sowie zur Gestaltung der Frei- und Verkehrsanlagen. (getrennt von den Plänen) max. 3 DIN-A4-Seiten, Schrift Arial, Schriftgröße 11.

Modell

Modellbau ist noch abzustimmen: z.B. festgelegten Ausschnitt im M. 1:20 / M.1:50

Plansatz Vorprüfung als Ausdruck

- › Präsentationsblätter (DIN A0), farbig und auf DIN A4 gefaltet
- › Präsentationsblätter, farbig und auf DIN A3 verkleinert

Verfassererklärung als Ausdruck

Einzureichen in separatem Umschlag.

Datenträger

Folgende Daten sind auf einer CD oder einem USB-Stick einzureichen:

- › Erläuterungstext (als Word-Datei)
- › Präsentationspläne in Originalgröße als .pdf- und .jpg-Datei mit 300 dpi
- › Präsentationspläne als .jpg-Datei auf A3 skaliert mit 300 dpi
- › Perspektive als Einzeldarstellung als .jpg-Datei mit 300 dpi

Jeder Teilnehmende darf nur eine Wettbewerbsarbeit einreichen; diese darf nur eine Lösung enthalten.

Ggf. wird in der Preisgerichtssitzung eine digitale Präsentation der Pläne durchgeführt. In diesem Kontext bitten wir die Darstellung und Lesbarkeit der digitalen Pläne entsprechend zu optimieren.

A.8 Preisgericht

Die Wettbewerbsarbeiten werden durch ein Preisgericht beurteilt, das sich wie folgt zusammensetzt:

STIMMBERECHTIGTE PREISRICHTER:INNEN:

Sachpreisrichter:innen

1. Herr Bürgermeister Heiner Pahlmann, Stadt Bramsche
2. Herr Christian Müller, Baudirektor, Stadt Bramsche
3. Herr Ralf Bergander, Ausschussvorsitzender für Stadtentwicklung und Umwelt, Stadt Bramsche
4. Frau Silke Kuhlmann, CDU Fraktion, stellv. Ausschussvorsitzende, Stadt Bramsche
5. Frau Anette Staas-Niemeyer, FDP Fraktionsvorsitzende, Stadt Bramsche
6. Herr Andreas Quebbeman, CDU Fraktionsvorsitzender, Stadt Bramsche
7. Herr Dieter Sieksmeyer, Bündnis 90/Die Grünen Fraktionsvorsitzender, Stadt Bramsche

Fachpreisrichter:innen

1. Herr Prof. Dr.-Ing. Volker Droste, Architekt, Oldenburg
2. Herr Prof. Dipl.-Ing. Klaus Trojan, Architekt und Stadtplaner, Darmstadt
3. Herr Prof. Dipl.-Ing. Jürgen Arendt, Architekt, Oldenburg
4. Frau Dipl.-Ing. Beate Burhoff, Architektin, Münster
5. Herr Prof. Dipl.-Ing. Reinhard Bartolles, Architekt, Hagen im Bremischen
6. Herr Prof. Dipl.-Ing. Alexander Furche, Bauingenieur, Hannover
7. Herr Prof. Dipl.-Ing. Martin Speth, Bauingenieur, Hannover
8. Herr Prof. Dipl.-Ing. Christoph Schonhoff, Landschaftsarchitekt und Stadtplaner, Hannover

STÄNDIG ANWESENDE, STELLVERTRETENDE PREISRICHTER:INNEN:

Sachpreisrichter:innen

1. Frau Imke Märkl, Stellv. Bürgermeisterin (CDU) / CDU Fraktion
2. Herr Winfried Müller, SPD Fraktion / Ortsbürgermeister Bramsche
3. Herr Jürgen Kieseckamp, FDP Fraktion
4. Herr Jens Kerntop, Bündnis 90/Die Grünen Fraktion

Fachpreisrichter:in

1. Frau Dipl.-Ing. Verena Trojan, Architektin, Darmstadt
2. Herr Jens Bendfeldt, Landschaftsarchitekt, Kiel
3. Herr Dr.-Ing. Joachim Göhlmann, Bauingenieur, Hannover
4. Herr Dipl.-Ing. Hermann Weißenfels, Bauingenieur, Bramsche

SACHVERSTÄNDIGE:

1. Herr Hartwig Witter, Leiter Produktionsmanagement DB AG
2. Herr Wolfgang Tangemann, Abteilungsleiter Planung und Umwelt, Stadt Bramsche
3. Frau Ines Liebsch, Fachbereich Stadtplanung, Stadt Bramsche
4. Herr Bernd Caffier, BauBeCon Sanierungsträger GmbH, Osnabrück
5. Frau Maren Graff, BauBeCon Sanierungsträger GmbH, Osnabrück
6. Herr Dipl.-Ing. Matthias Kastilan, Beratender Ingenieur, Osnabrück

A.9 Beurteilungskriterien

Das Preisgericht wird sein Urteil maßgeblich aus der Qualität aller Arbeiten und der Gesamtqualität zur engsten Wahl anstehender Entwürfe bilden.

Der Entscheidungsfindung dienen insbesondere folgende Beurteilungshauptkriterien:

- Qualität des gestalterischen Konzeptes, identitätsstiftende Gestaltung, Maßstäblichkeit
- Städtebauliche und freiraumplanerische Einbindung der Brücke in das städtebauliche Umfeld,
- Aufnahme der vorhandenen Fußwege- und Radwegebeziehungen,
- Barrierefreiheit
- Gestalterische und räumliche Ausbildung des Tragwerks,
- Technische Realisierbarkeit und Nachhaltigkeit der Konstruktion,
- Wirtschaftlichkeit in Herstellung und Unterhalt.

Die dargestellte Reihenfolge der Aspekte ist nicht als Wertung oder Gewichtung zu betrachten.

A.10 Bindende Vorgaben der Auslobung

Die Missachtung der bindenden Vorgaben der Auslobung führt zum Ausschluss der Arbeit von der Beurteilung. **Es werden keine bindenden Vorgaben festgesetzt.**

Passagen dieser Wettbewerbsauslobung, die als bindende Vorgaben verstanden werden könnten, hier aber nicht als solche aufgeführt sind, sind nur als wesentliche Zielvorgaben der Auslobung zu betrachten. Eine Missachtung dieser Vorgaben führt nicht zum sofortigen Ausschluss der betreffenden Arbeiten, sondern unterliegt der üblichen Bewertung durch das Preisgericht. Gleiches gilt für klarstellende oder ergänzende Formulierungen in der Protokollierung des Rückfragenkolloquiums. Nur wenn diese explizit als zusätzliche bindende Vorgaben gekennzeichnet werden, wird die Missachtung zum Ausschluss von der Preisgerichtsbeurteilung führen.

A.11 Preise und Anerkennungen

Die Ausloberin stellt für Preise und Anerkennungen einen Gesamtbetrag in Höhe von 60.200,00 € netto zur Verfügung. **(Die Höhe der Wettbewerbssumme ist mit der Architektenkammer Niedersachsen final abzustimmen)** Diese Wettbewerbssumme ist auf der Basis der §§ 40, 44 und 48 der HOAI 2021 in der Fassung vom 12.11.2020 ermittelt worden. Die Aufteilung ist wie folgt vorgesehen:

- 1. Preis 24.080,00 €
- 2. Preis 18.060,00 €
- 3. Preis 12.040,00 €
- für Anerkennungen 6.020,00 €

Das Preisgericht ist berechtigt, durch einstimmigen Beschluss, eine andere Verteilung der Preis- und Anerkennungssumme vorzunehmen.

A.12 Weitere Bearbeitung der Aufgabe

Die Ausloberin beabsichtigt, soweit und sobald die dem Wettbewerb zugrunde liegende Aufgabe realisiert wird, unter Würdigung der Empfehlung des Preisgerichts eine:n der Preisträger:innen, ggf. in Stufen wie folgt zu beauftragen:

- Objektplanung (Ingenieurbauwerke) gem. § 43 i. V. m. Anlage 12 HOAI, in den Leistungsphasen 1 bis 5 sowie optional den Leistungsphasen 6 bis 9, jeweils ggf. in vom AG festzulegenden Stufen.
- Fachplanung Tragwerksplanung gem. § 51 i. V. m. Anlage 14 HOAI in den Leistungsphasen 1 bis 4 sowie optional den Leistungsphasen 5 und 6, jeweils ggf. in vom AG festzulegenden Stufen.
- Fachplanung Technische Ausrüstung gem. § 55 i. V. m. Anlage 15 HOAI, in den Leistungsphasen 1 bis 5 sowie optional den Leistungsphasen 6 bis 9, ggf. in vom AG festzulegenden Stufen.
- Objektplanung Freianlagen gem. § 40 i. V. m. Anlage 11 HOAI und Verkehrsanlagen gem. § 47 i. V. m. Anlage 13 HOAI, in den Leistungsphasen 1 bis 5 sowie optional den Leistungsphasen 6 bis 9, jeweils ggf. in vom AG festzulegenden Stufen.

Eine Zusammenarbeit von Ingenieuren und Architekten für die Objektplanung ist in allen Leistungsphasen zwingend erforderlich. Die Federführung liegt beim Ingenieur.

Voraussetzung ist, dass die Finanzierung des Bauvorhabens durch die Ausloberin gesichert ist. Vor einer Beauftragung mit diesem Leistungsumfang wird die Ausloberin ggf. eine oder mehrere Kosten-

berechnungen beauftragen, um sicherzustellen, dass die Wettbewerbsarbeit der Bewerbergemeinschaft, die mit den Planungsleistungen beauftragt werden soll, innerhalb des Kostenrahmens realisiert werden kann.

Im Falle einer weiteren Bearbeitung werden durch den Wettbewerb bereits erbrachte Leistungen der Bewerbergemeinschaft bis zur Höhe des zuerkannten Preises nicht erneut vergütet, wenn und soweit der Wettbewerbsentwurf in seinen wesentlichen Teilen unverändert der weiteren Bearbeitung zugrunde gelegt wird. Werden nur Bauabschnitte ausgeführt, so erfolgt die Anrechnung in angemessenem Verhältnis nach den Parametern der HOAI 2021.

A.13 Zuschlagskriterien

Insgesamt handelt es sich um ein Vergabeverfahren, das im Rahmen der VgV stattfindet. Im Verhandlungsverfahren sind die Zuschlagskriterien und deren Wichtung wie folgt:

- 50% Wettbewerbsergebnis
- 30% Organisation, Qualifikation und Erfahrung des mit der Ausführung des Auftrags betrauten Personals
- 20% Angebotspreis

Im Verhandlungsverfahren mit den Preisträger:innen wird das Wettbewerbsergebnis als Zuschlagskriterium mit einer Gewichtung von 50% berücksichtigt. Dabei erhält der/die 1. Preisträger:in 5 Punkte, der/die 2. Preisträger:in 3 Punkte und der/die 3. Preisträger:in 2 Punkte. Vergibt das Preisgericht mit der hierfür vorgeschriebenen Mehrheit weitere Preise, so wird der 4. Platz mit 0,5 Punkt bewertet.

Die Ausloberin behält sich die Möglichkeit der Zuschlagserteilung auf das Erstantgebot vor.

A.14 Eigentum und Urheberrecht

Die Ausloberin ist berechtigt, die zur Beurteilung zugelassenen Arbeiten nach Abschluss des Wettbewerbs ohne weitere Vergütung zu dokumentieren, auszustellen und (auch über Dritte) zu veröffentlichen. Die Namen der Verfasser:innen werden dabei genannt. Die Unterlagen der mit Preisen ausgezeichneten Arbeiten werden Eigentum der Ausloberin. Die Nutzung der Arbeiten regelt sich nach § 8 (3) RPW 2013.

A.15 Behandlung von Verfahrensrügen

Vergabekammer beim Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr Auf der Hude 2, 21339 Lüneburg

Verstöße gegen das in dieser Auslobung festgelegte Verfahren oder das Preisgerichtsverfahren können bei der Ausloberin im Rahmen der Regelungen des öffentlichen Vergaberechts gemäß GWB gerügt werden. Auf Wunsch steht den Teilnehmern und der Ausloberin der Ausschuss für Wettbewerb- und Vergabewesen der Architektenkammer Niedersachsen für Beratungen zur Verfügung.

A.16 Bekanntgabe des Wettbewerbsergebnisses, öffentliche Ausstellung

Das Wettbewerbsergebnis wird unter dem Vorbehalt der Prüfung der Teilnahmeberechtigung allen Teilnehmenden und der Architektenkammer Niedersachsen durch Zusendung der Niederschrift über die Preisgerichtssitzung unverzüglich mitgeteilt. Alle zur Beurteilung zugelassenen Wettbewerbsarbeiten werden mindestens zwei Wochen öffentlich ausgestellt. Der Ort der Ausstellung wird den Verfahrensbeteiligten, der Architektenkammer Niedersachsen sowie der örtlichen Presse und den Fachzeitschriften rechtzeitig bekannt gegeben.

A.17 Rücksendung der Wettbewerbsarbeiten

Nicht prämierte Arbeiten werden von der Ausloberin nur auf Anforderung der Teilnehmenden, die innerhalb von 4 Wochen nach Zugang des Protokolls eingegangen sein muss, zurückgesandt. Erfolgt keine Aufforderung innerhalb der Frist, erklärt der Teilnehmende damit, auf sein Eigentum an der Wettbewerbsarbeit zu verzichten. Für die Beschädigung oder den Verlust der eingereichten Arbeiten haftet die Ausloberin nur im Fall nachweisbar schuldhaften Verhaltens.

A.18 Terminübersicht

Tag der Absendung der EU-weiten Wettbewerbsbekanntmachung	08.06.2022
Einsendeschluss Bewerbungen	11.07.2022
Preisgerichtsvorbesprechung	04.07.2022
Ausgabe der Unterlagen	23.08.2022
Kolloquium	05.09.2022 (digital)
Abgabe der Wettbewerbsarbeiten	17.11.2022
Abgabe der Modelle	15.12.2022
Preisgerichtssitzung	12.01.2023
Ausstellung	anschließend
Verhandlungsgespräche	anschließend

TEIL B

WETTBEWERBSAUFGABE

B.1 Städtebauliche Rahmenbedingungen

Die Stadt Bramsche ist die flächenmäßig zweitgrößte Stadt des Landkreises Osnabrück in Niedersachsen. Zwischen dem Wiehengebirge und dem nördlichen Teutoburger Wald am Fluss Hase gelegen, ist Bramsche ein Mittelzentrum mit über 31.000 (Frühjahr 2022) Einwohnern.

Im Zuge einer städtebaulichen Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahme soll ein ca. 25 ha großes und nordwestlich der Bahn bzw. der Innenstadt von Bramsche gelegenes Planungsgebiet neu erschlossen und baulich entwickelt werden.

Im Jahre 2017 wurde für das förmlich festgelegte Sanierungsgebiet „Bahnhofsumfeld“ ein städtebaulicher Realisierungswettbewerb mit der Zielstellung ausgelobt, über das Verfahren die beste städtebauliche Lösung für die angestrebte Entwicklung und ein nachhaltiges und zukunftsorientiertes Konzept für die Stadterweiterungsfläche zu erhalten.

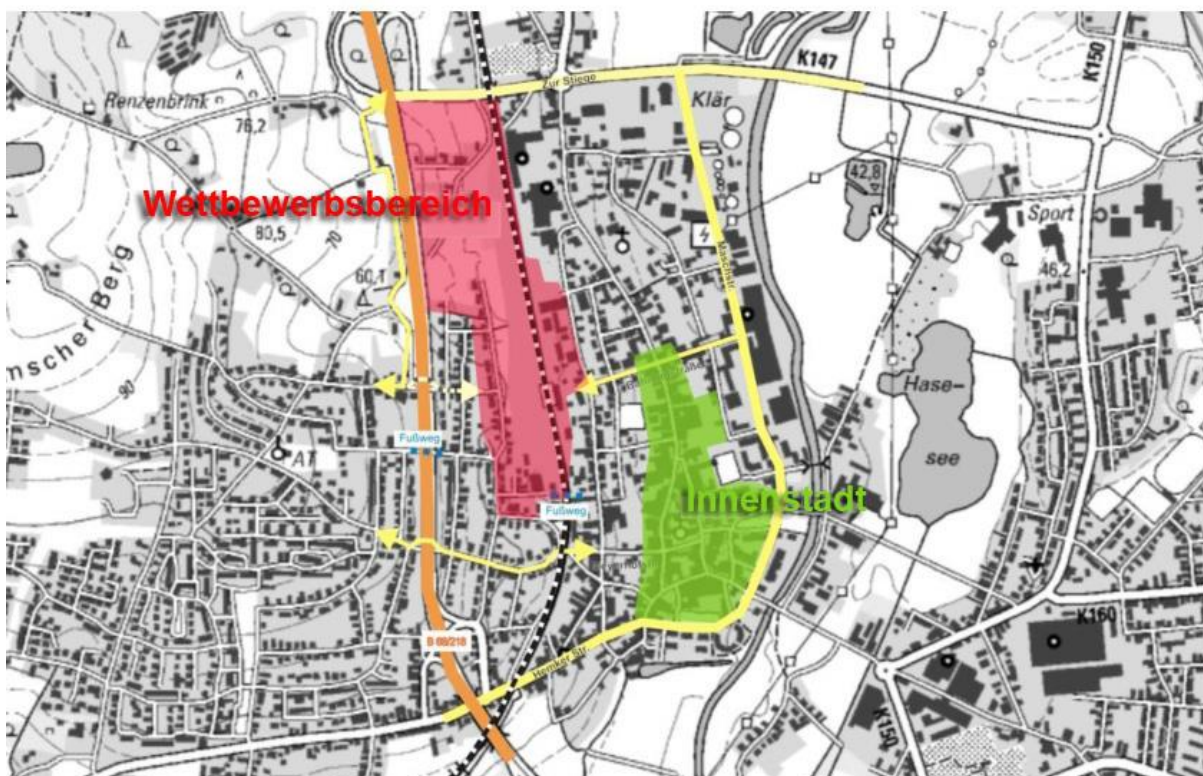


Abb. ##: Wettbewerbsbereich des städtebaulichen Realisierungswettbewerbs 2017 (Quelle DSK GmbH).

Im Nachgang zum Wettbewerbsverfahren wurde durch die Preisträger:innen und in Abstimmung mit der Stadt Bramsche ein Städtebaulich – Freiraumplanerischer Masterplan erarbeitet und in der Endfassung vom Juni 2021 vorgelegt (siehe Anlage ##).

Mit Beschluss des Rates der Stadt Bramsche über die Änderungssatzung der Erweiterung des Sanierungsgebietes „Bramsche – Erweiterung Bahnhofsumfeld“ vom 10.03.2022 sowie der Bekanntmachung der Satzungsänderung im Amtsblatt für den Landkreis Osnabrück vom 31.03.2022 wurde die Erweiterung des Sanierungsgebietes rechtskräftig. Mit den Erweiterungsflächen im Süden und Osten umfasst das Sanierungsgebietes nunmehr eine Gesamtgröße von ca. 35 ha.

B.1.1 Masterplan Bahnhofsumfeld

Die Entwicklung des Sanierungsgebietes soll unter Nutzung der vorhandenen Potentiale des Plangebietes erfolgen. Hierzu gehören neben der landschaftlichen und topographischen Situation, der vorhandene Baumbestand, schützenswerte Biotopflächen als auch die Vorteile der innerstädtischen Lage.

Planungsziel ist es, einen attraktiven, innenstadtnahen Wohnstandort zu schaffen. Das Stadterneuerungsgebiet soll ein vielfältiges, energetisch optimiertes und nachhaltig konzipiertes Wohnquartier mit eigener Identität werden. Unter dem Leitbild eines gemischten Quartiers mit demographischer und sozialer Vielfalt sollen unterschiedliche Gebäudetypologien entstehen. Neben Formen des Einfamilienhausbaus ist Geschosswohnungsbau in Form von Mehrfamilienhäusern und Hausgruppen geplant. Unter Berücksichtigung der vorhandenen Topographie und einer angemessenen Dichte ist die bauliche Nutzung auf eine maximal dreigeschossige Bebauung festgelegt.



Abb. ##: Städtebaulich-Freiraumplanerischer Entwurf (Grundplan), (Quelle: STÄDTEBAULICH - FREIRAUMPLANERISCHER MASTERPLAN Juni 2021; Arbeitsgemeinschaft: Trojan+Trojan, Darmstadt und Lützow 7, Berlin).

Dass das innenstadtnahe Plangebiet bisher nur teilweise als Stadterweiterungsfläche genutzt wurde, ist im Wesentlichen der Lage zwischen den übergeordneten Verkehrstrassen der Bahn im Osten und der autobahnähnlich ausgebauten B68 im Westen geschuldet. Die innerörtliche Anbindung sowohl für den Kfz- als auch den Fuß- und Radverkehr kann grundsätzlich in der momentanen Situation als eingeschränkt beschrieben werden.

Der Masterplan sieht eine Erschließung und Anbindung des Plangebietes durch Umgestaltung bzw. Neubau u.a. von Querungen der Bahntrasse vor:

- ▶ Im Bahnhofsumfeld ist eine Verlängerung des Bahnsteigsteges - der z.Zt. den Zugang zu den Bahnsteigen ermöglicht - und damit eine direkte Anbindung des neuen Stadtquartiers an den Bahnhof geplant.
- ▶ Eine bereits vorhandene Unterführung im Friesenweg soll über entsprechende bauliche Maßnahmen ertüchtigt und attraktiviert werden.
- ▶ Geplant ist weiter der Neubau einer Fuß- und Radwegebrücke über die Anlagen der Deutschen Bahn. Das Bauwerk soll barrierefrei die östlich und westlich der Bahn gelegenen Stadtgebiete miteinander verknüpfen. Insbesondere im Kontext mit der angestrebten Verkehrswende und zur Stärkung des Umweltverbundes kommt der Erreichbarkeit des Bahnhofes als Verkehrsknotenpunkt und Mobilitätsstation eine besondere Bedeutung zu.

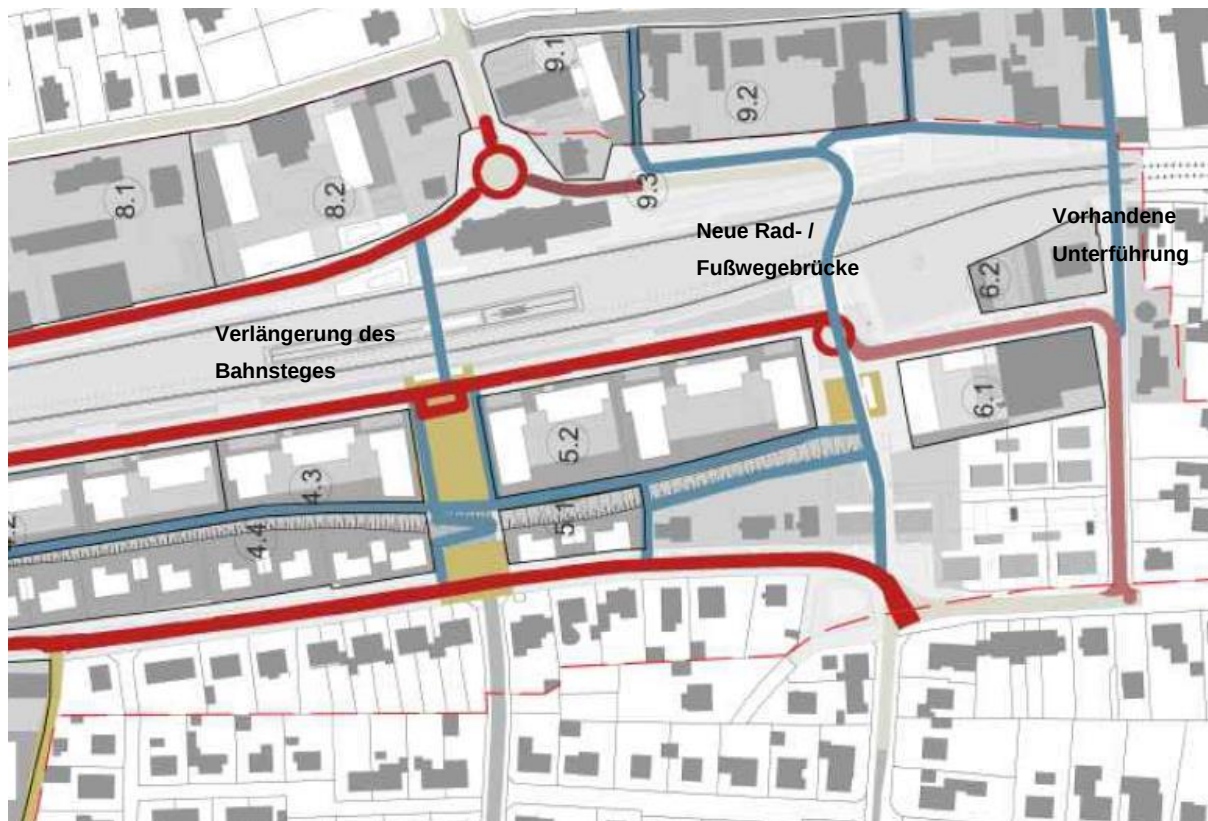


Abb. ##: Auszug aus Karte Erschließungsfunktion öffentliche Räume (Quelle: STÄDTEBAULICH - FREIRAUMPLANERISCHER MASTERPLAN Juni 2021; Arbeitsgemeinschaft: Trojan+Trojan, Darmstadt und Lützow 7, Berlin).



Abb. ##: Arbeitsmodell Blick von Süden auf das Planungsgebiet (Quelle: STÄDTEBAULICH - FREIRAUMPLANERISCHER MASTERPLAN Juni 2021; Arbeitsgemeinschaft: Trojan+Trojan, Darmstadt und Lützow 7, Berlin).

B.1.2 Prognose Verkehrsmengen (ggf. textliche Anpassungen)

Die neu zu schaffende Geh- und Radwegverbindung wird den größten Anteil des Radverkehrs aufnehmen.

Die im Jahr 2022 für das Szenario der geplanten Radverkehrsförderung ermittelten Verkehrsmengen prognostizieren eine Verdoppelung des Radverkehrsanteils. Zusammen mit den neu erzeugten Verkehrsmengen aus dem Planungsgebiet wird von einer Größenordnung von rund 1.300 Radfahrten in 24 Stunden ausgegangen. Für den Fußgängeranteil ist die Größe mit rund 650 Personen in 24 Stunden anzusetzen.

Als spitzenständliches Maximum (morgens, Schul- bzw. Werktag) kann von etwa 15% des Tagesaufkommens ausgegangen werden, dies entspricht 195 Radfahrer pro Stunde.



Abb.##: Potentialabschätzung Fuß- / Radverkehr (Quelle: Potentialabschätzung, PGT, 2022).

B.2 Rahmenbedingungen und Aufgabenstellung

B.2.1 Technische Machbarkeitsstudie

In Vorbereitung des Wettbewerbsverfahrens wurde eine Technische Machbarkeitsstudie für die neue Fuß- und Radwegebrücke erarbeitet (siehe Anlage ## - Technische Machbarkeitsstudie; Tilebein beratende Ingenieure, Osnabrück).

Die Machbarkeitsstudie definiert u.a. nachfolgend beschriebene und für die Bearbeitung im Wettbewerb zu berücksichtigende technischen Rahmenbedingungen bzw. Planungsparameter, ist jedoch im Sinne einer beispielgebenden Herangehensweise an die Planung / den Entwurf zu verstehen. Den Teilnehmenden bleibt es überlassen - im Rahmen der beschriebenen technischen und geometrischen Bedingungen – das Brückenbauwerk inkl. der angrenzenden Frei- und Verkehrsanlagen neu zu definieren.

B.2.2 Funktionale und gestalterische Zielstellung

Mit dem interdisziplinären Wettbewerb wird ein Brückenentwurf angestrebt, der die Aufgaben von Konstruktion und Architektur qualitativ miteinander verbindet und die aufgeführten Planungsziele in optimaler Weise bereits zu einem frühen Zeitpunkt im Planungsprozess löst.

B.2.2.1 Gestaltqualität

Das zu planende Brückenbauwerk hat für die Weiterentwicklung des Fuß- und Radwegenetzes und für die Verknüpfung des neuen Stadtgebietes mit dem Bahnhof und der Innenstadt einen besonderen Stellenwert. Über die rein funktionalen Aspekte hinaus soll unter Berücksichtigung der Lage und der topografischen Verhältnisse ein prominentes und stadtbildprägendes Element entstehen. Hierzu gilt es eine identitätsstiftende und prägende Gestaltsprache bzw. Charakteristik sowohl für den Bauwerksentwurf als auch die entstehenden Freiflächen im Brückenanfangs- und Brückenendbereich zu entwickeln. Der Entwurf sollte über das allein technisch Notwendige hinausgehen. Sowohl gestalterisch in der Dimensionierung und Ausbildung des Profils als auch im Detail – bspw. bei der Gestaltung des Geländers und der Oberflächen – soll die Brücke überzeugen. Dem Gestaltwert des Entwurfes kommt somit eine hohe Bedeutung zu.

B.2.2.2 Sicherheit / Funktionalität

Ein wesentliches Ziel besteht darin, die angemessene Funktionalität der Verkehrsinfrastruktur zu gewährleisten. Das Brückenbauwerk und alle Anschlussbereiche sind barrierefrei gemäß der einschlägigen DIN-Normen auszubilden.

Von besonderer Bedeutung ist der Lauf- und Fahrkomfort sowie das Sicherheitsgefühl der Nutzer. Die Möglichkeit einer getrennten Wegeführung für Fußgänger und Radfahrer, Sichtverhältnisse und Blickbeziehungen sowie ggf. (Verkehrs-)Leitsysteme sind zu berücksichtigen. Die Erhöhung der Nutzerfreundlichkeit durch die Ausbildung von Aufenthalts- und Ausblickbereichen ist zu untersuchen.

Insbesondere zum Thema Sicherheit ist die Ausbildung des Geländers auf das Risiko des Überkletterns zu prüfen. Auch ist aufzuzeigen in welchem Rahmen und dem Umfeld angemessen eine effiziente Illumination in das Brückenbauwerk zu implementieren ist, die zum einen die verkehrliche Nutzung unterstützt als auch eine besondere Inszenierung des Stadtraumes ermöglicht (siehe Kapitel Beleuchtung).

B.2.2.3 Nachhaltigkeit

Nachhaltiges Bauen ist eine wichtige Zielstellung für die Planung und Umsetzung des Brückenbauwerkes und der angrenzenden Frei- und Verkehrsanlagen. Folgende Nachhaltigkeitsziele sind im Rahmen der Wettbewerbsbearbeitung zu berücksichtigen:

Ökologische Qualität

Eine allgemeine Zielstellung des Bauens besteht darin, schädliche Wirkungen und insbesondere Emissionen auf Luft, Wasser und Boden zu vermeiden. Der Bau und die Instandhaltung von Brücken ist durch die Herstellung und Verwendung entsprechender Baustoffe sehr energieaufwändig. Als ökologische Zielstellung kann eine Verringerung der Ressourceninanspruchnahme genannt werden. Zielstellung ist es möglichst ressourcenschonend und trotzdem sicher zu bauen und zu erhalten.

Weiterhin sind bauwerksbedingte Beeinträchtigungen auf Flora und Fauna zu vermeiden. So sind bspw. Kollisionen von Vögeln und Fledermäusen mit transparenten Geländerkonstruktionen auszuschließen. Geplante Infrastruktur zum Thema Beleuchtung ist auf die Erfordernisse des Insektenschutzes sowie der Vermeidung von Lichtimmissionen abzustimmen.

Ökonomische Qualität

Ziel ist die Optimierung der direkten bauwerksbezogenen Kosten für den Bauherrn im gesamten Lebenszyklus der Brücke. Diese umfassen neben den Herstellungskosten des Bauwerkes ebenso die Nutzungskosten d. h. Kosten für Leistungen der Erhaltung, Instandsetzung als auch des Betriebs der Brückenausstattung wie z. B. der Beleuchtung. Kosten für den Abbruch bzw. Rückbau der Infrastruktur sind ebenso Teil der bauwerksbezogenen Kosten.

Soziokulturelle und funktionale Qualität

Die Ziele der soziokulturellen Qualität sind für Verkehrsinfrastrukturen vor allem in der Gewährleistung von Gesundheit, Behaglichkeit und Nutzerzufriedenheit zu sehen. Für die Bearbeitung im Wettbewerb sind u. a. der Fahr- und Laufkomfort, die Sicherheit der Nutzer:innen, die Berücksichtigung bzw. Herstellung von Sichtverhältnissen und Blickbeziehungen zu betrachten. Das Thema Sicherheit bezieht sich dabei sowohl auf die Organisation der Verkehrsabläufe und Schaffung von Barrierefreiheit als auch auf Materialität und Konstruktion im Hinblick auf Rutschsicherheit der Oberflächenbeläge und das Risiko des Überkletterns des Geländers.

Technische Qualität

Die Qualität der technischen Ausführung zu steigern und somit die Funktionalität des Bauwerks langfristig sicherzustellen, wird ebenfalls als Nachhaltigkeitsziel angesehen. Die hier zu berücksichtigenden Kriterien sind z. B. die elektrischen und mechanischen Einrichtungen, die Reinigungs-, Wartungs- und Instandhaltungsfreundlichkeit, die Robustheit von Material und Konstruktion bis hin zur Rückbaubarkeit, Recycling- und Demontagefreundlichkeit.

Die Ausloberin erwartet eine argumentierende Auseinandersetzung der Entwurfsverfasser:innen mit den vorgenannten Kriterien zum Thema Nachhaltigkeit. Weitergehende Vorgaben zur Materialwahl werden nicht getroffen.

B.2.3 Technische und sonstige Rahmenbedingungen

B.2.3.1 Lage, Baufeld und Topographie

Für die Umsetzung der Baumaßnahmen sind westlich und östlich der Bahntrasse Baufelder bzw. für das Brückenbauwerk nutzbare Flächen definiert.

Plangebiet West

Im westlichen Anschluss an den Knotenpunkt Gerhard-Hauptmann-Straße / Marienstraße wird die neue Fuß- und Radwegeverbindung zwischen zwei Bestandsgebäuden und in Verlängerung der Marienstraße geführt. Das ca. ### m² große Baufeld hat im Anschluss an den Straßenraum eine Höhenlage von rund ### NN und fällt nach Osten auf ### NN ab.

Nachfolgende Abbildung zeigt den Bestand von Wohnbebauung und privaten Grundstücken entlang der Gerhard-Hauptmann-Straße in Kombination mit den Planungen zur baulichen Entwicklung des neuen Stadtquartiers, dass mit einer Geländehöhe von rund ### NN ca. ## m unter dem Höhenniveau der Gerhard-Hauptmann-Straße liegt. Das östlich angrenzende Bahngelände wird durch eine neu zu errichtende Lärmschutzwand abgegrenzt.

Parallel verläuft ein Straßenzug, welcher die angrenzende Neubebauung erschließt und südlich an das bestehende Straßennetz anknüpft. Im Querungsbereich der geplanten Brücke weitet sich der öffentliche Raum zu einem Quartiersplatz (Hinweis: die dargestellte Brückenplanung ist nicht als Vorgabe für den Entwurf im Wettbewerb zu verstehen).

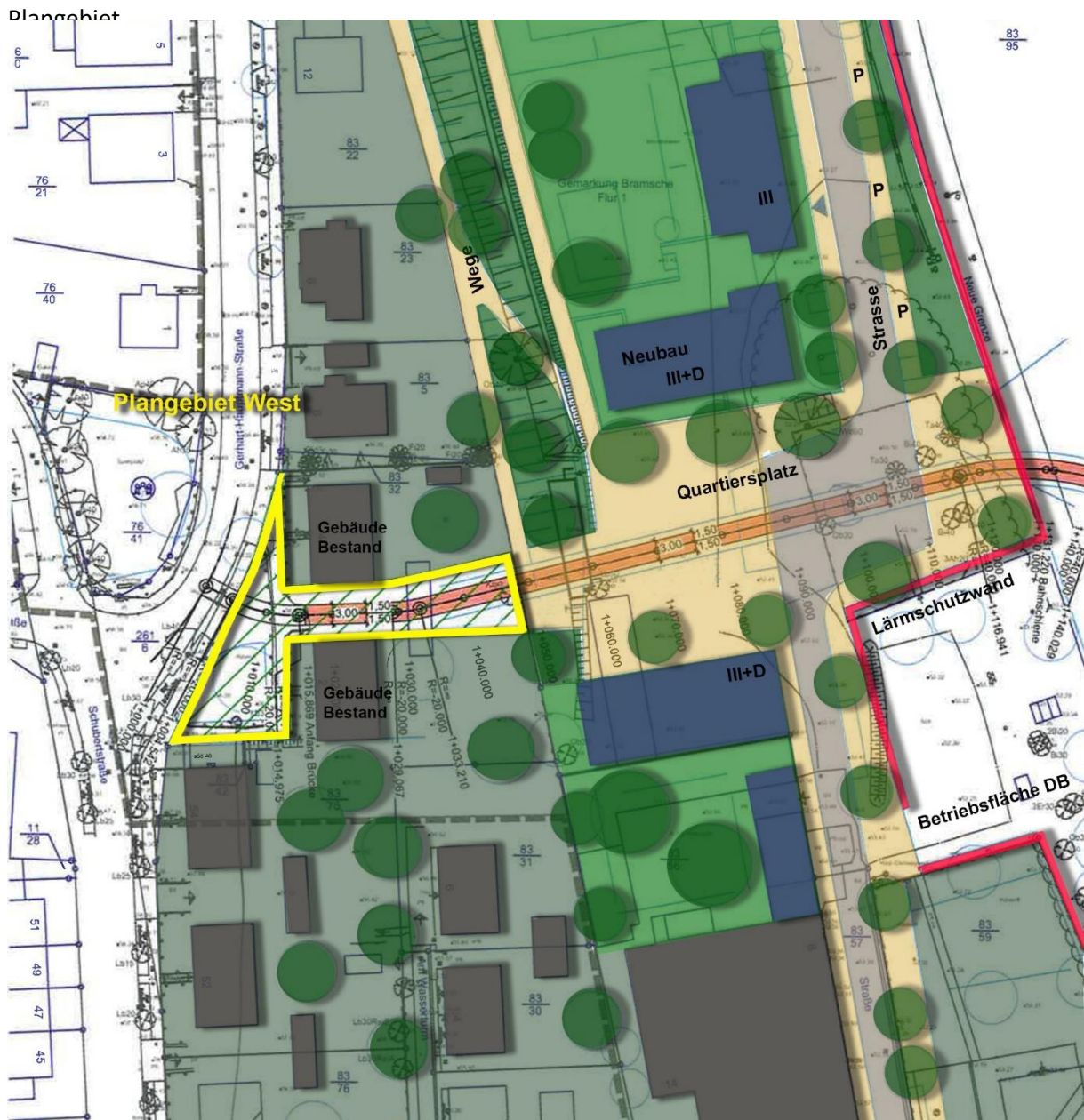


Abb. ##: Plangebiet West (Quelle: Planausschnitt A2_2022-02-09_mgr_IPW_Abgrenzung_Flaechen; IPW Wallenhorst, 2022; eigene Bearbeitung).

Bei den beiden Bestandsgebäuden an der Gerhard-Hauptmann-Straße handelt es sich um zweigeschossige Klinkergebäude mit Satteldach. Die dem Plangebiet West zugewandten Giebelwände sind – mit Ausnahme von Fenstern im Dachgeschoss – fensterlos ausgeführt. Im rückwärtigen Grundstücksbereich vorhandene Nebengebäude werden vor Beginn der Baumaßnahmen für das Brückenbauwerk abgeräumt.

Die Nebenanlagen der Gerhard-Hauptmann-Straße weiten sich im Vorfeld der Gebäude platzartig zu einer überwiegend begrünten Freifläche auf.



Abb. ##: Bestandsgebäude an der Gerhard-Hauptmann-Straße; Foto Petra Kamerowski

Folgende Rahmenbedingungen sind für das westliche Plangebiet bzw. das Brückenbauwerk zu beachten:

- Im Zusammenhang mit der platzartigen Aufweitung an der Gerhard-Hauptmann-Straße ist ein identitätsstiftender und im städtebaulichen Kontext Orientierung gebender Auftaktbereich bzw. Anschlusspunkt des Brückenbauwerkes bzw. der Fuß- / Radwegeverbindung zu schaffen.
- Eine Kombination aus Wegebau / Erdbaurampe / Brückenbau ist am westlichen Auftakt möglich.
- Um das neue Baugebiet vom (unteren) Niveau des Quartierplatzes direkt an die Brücke anzuschließen, ist für den fußläufigen Verkehr eine Treppenanlage in das Brückenbauwerk zu integrieren. Eine barrierefreie Erschließung des Fußverkehrs bzw. Anbindung des Radverkehrs ist an dieser Stelle nicht erforderlich, da diese über das geplante Erschließungsnetz bzw. die Verlängerung des nördlich gelegenen Bahnsteiges gegeben ist.

Plangebiet Ost

Das Plangebiet auf der Ostseite der Bahntrasse erstreckt sich vom Bahnhof bis zum südlich verlaufenden Friesenweg. Die hier zurzeit noch vorhandenen baulichen Anlagen werden vor Umsetzung des Brückenbauwerkes abgeräumt (Hinweis: die dargestellte Brückenplanung ist nicht als Vorgabe für den Entwurf im Wettbewerb zu verstehen!).

Folgende Rahmenbedingungen sind für das westliche Plangebiet bzw. das Brückenbauwerk zu beachten:

- Im Bahnhofsumfeld ist ein identitätsstiftender und im städtebaulichen Kontext Orientierung gebender Auftaktbereich bzw. Anschlusspunkt des Brückenbauwerkes bzw. der Fuß-/ Radwegeverbindung zu schaffen.
- Eine Kombination aus Wegebau / Erdbaurampe / Brückenbau ist am östlichen Auftakt möglich.

- ▶ Für die Bestandsbebauung an der Breuelstraße ist eine rückwärtige Erschließung der Grundstücke im Plangebiet Ost vorzusehen, die eine potenzielle bauliche Nachverdichtung in diesem Bereich ermöglicht.
- ▶ Das Bahnhofsumfeld soll künftig besser mit den angrenzenden Stadtquartieren vernetzt werden. Zwei neue Fußwege binden die Breuelstraße direkt an das Plangebiet an und sind in die Gestaltung der Frei- und Verkehrsflächen einzubinden. Darüber hinaus ist das Wegenetz im Plangebiet über eine Anbindung des Bahnhofes an den südlich verlaufenden Friesenweg zu berücksichtigen.
- ▶ In Zuordnung zum Bahnhof ist eine Park & Ride Anlage mit ## Parkplätzen vorzusehen.
- ▶ Die Zugänglichkeit zum vorhandenen Radunterstand ist zu gewährleisten.
- ▶ Ergänzend ist ein Stellplatzangebot für ca. ## Fahrräder einzuplanen.

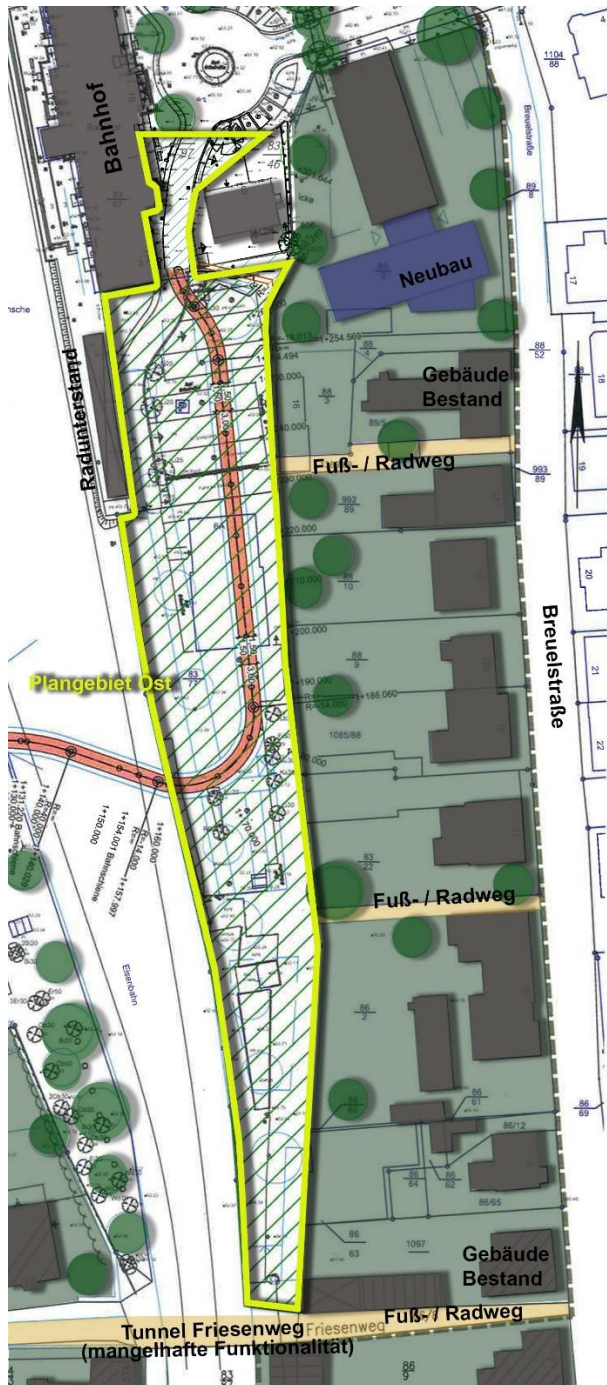


Abb. ##: Plangebiet Ost (Quelle: Planausschnitt A2_2022-02-09_mgr_IPW_Abgrenzung_Flaechen; IPW Wallenhorst, 2022; eigene Bearbeitung).

Die öffentlichen Freiflächen sind so zu gestalten, dass die Nutzungsansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen und ein ausreichendes Maß an Übersichtlichkeit, Einsehbarkeit und Orientierung Berücksichtigung finden. Neben der Funktion als Transferraum ist in diesem Kontext auch die Aneignungsmöglichkeit als Treffpunkt und Aufenthaltsraum für eine generationenübergreifende Nutzung zu gewährleisten.

Zur Stärkung der sozialen Kontrolle sollte in dunklen Tageszeiten eine gute Beleuchtung der Hauptwegebeziehungen und Aufenthaltsbereiche gegeben sein. Bei der Ausstattung ist auf Vandalismus resistente und wartungsarme Systeme für Beleuchtung, Stadtmöblierung etc. zu achten.

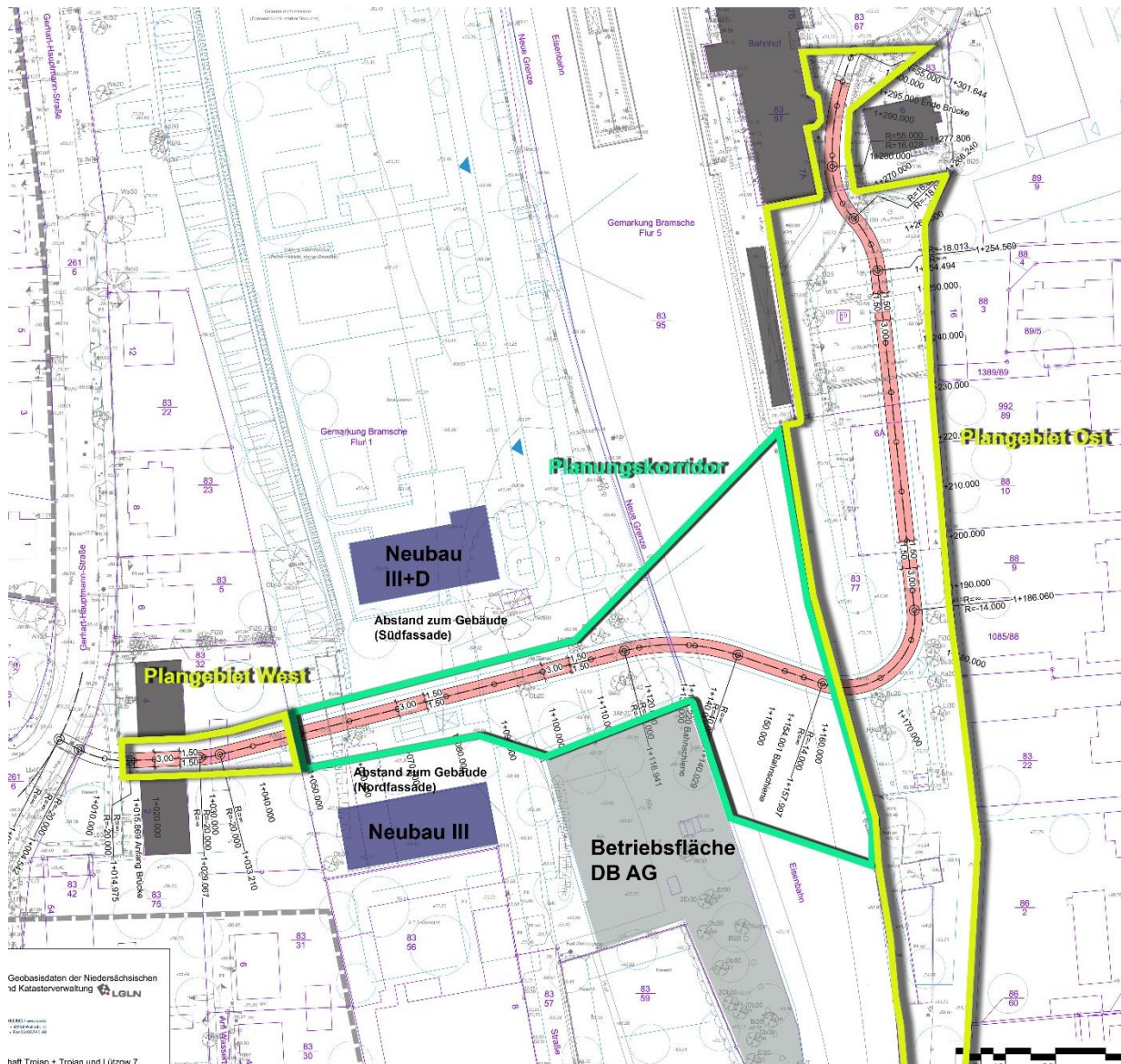


Abb. ##: Plangebiete Ost und West und Planungskorridor (eigene Bearbeitung nach Machbarkeitsstudie).

Die Trassierung des Brückenbauwerks ist in angemessenem Abstand zu den geplanten Gebäuden des neuen Stadtquartiers zu planen. Weiterhin ist die südlich angrenzende Betriebsfläche der DB AG nicht durch das Brückenbauwerk zu tangieren. Die grüne Linie kennzeichnet den Planungskorridor als Grundlage für den Entwurf.

B.2.3.2 Baugrund

(Auszug technische Machbarkeitsstudie) Es wurden durch den begleitenden Gutachter Umtec (Bremen) Kleinrammbohrungen und Rammsondierungen entlang der geplanten Bauwerksachse durchgeführt. Diese dienen als erste Voruntersuchung und zur Abschätzung des anstehenden Baugrunds für das neue Bauwerk.

Es kann demnach von verwitterten Tonsteinen ausgegangen werden, die ab einer Tiefe von etwa 1,5 m bis 2,5 m auf beiden Bauwerksseiten anstehen und zur Aufnahme von Bauwerkslasten geeignet sind. Es kann somit von einer Flachgründung der einzelnen Pfeilerstandorte ausgegangen werden. Teilweise muss von Ausgleichsschichten, von Nachverdichtungen oder von Teilbodenaustausch bzw. Bodenverbesserungen ausgegangen werden. Die vorliegenden Grundwasser- bzw. Schichtenwasserstände erfordern eine bauzeitliche Wasserhaltung.

Nach Festlegung der Gründungsstandorte werden durch den baubegleitenden Bodengutachter ergänzende Gutachten erstellt und genauere Empfehlungen ausgesprochen werden können.

B.2.3.3 Lichtraumprofil / Gradientenverlauf / Stützen

(Auszug technische Machbarkeitsstudie)

Das zu planende Bauwerk überführt den Geh- und Radweg über die DB-Bahnstrecke 1502 (Osnabrück – Bramsche – Oldenburg). Es sind daher u.a. die „Richtlinien für den Entwurf, die konstruktive Ausbildung und Ausstattung von Ingenieurbauten RE-ING“ als maßgebliche Norm für den Neubau zu beachten.

Hiernach ist eine lichte Brückenhöhe von 6,20 m über Schienenoberkante als grundsätzlicher Planungsparameter anzusetzen. Hierbei ist die spätere Elektrifizierung der Strecke 1502 bereits beachtet. Bei Schienenoberkanten von ca. 53,47 m NN bzw. 53,67 m NN ergeben sich somit Bauwerksunterkanten von mindestens 59,87 m NN, bezogen auf das hohe Gleis. In der Entwurfsphase muss durch zusätzliche Messungen die lichte Höhe des geplanten Bauwerks im kritischen Punkt nachgewiesen werden.

Das Lichtraumprofil gem. Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung EBO (Anlage 1 zu §9) mit der kinematischen Grenzlinie G2 ist anzuwenden.

Grundsätzlich besteht für den Entwurf neben der Anordnung von Brückenpfeilern außerhalb des unmittelbaren Gleisbereichs auch die Möglichkeit einer Stütze zwischen den Streckengleisen (siehe Punkt Bahnerdung und Anprallschutz).

Grundlagen

RE-ING (Richtlinien für den Entwurf, die konstruktive Ausbildung und Ausstattung von Ingenieurbauten)

EBO (Eisenbahnbau und -betriebsordnung)

B.2.3.4 Querschnitt

(Auszug Technische Machbarkeitsstudie)

Das Bauwerk überführt einen gemeinsamen Geh- und Radweg in zwei Richtungen. Die lichte Querschnittsbreite soll mit 4.50m angesetzt werden und ist durchgehend als Mindestbreite einzuhalten. Konstruktionsbedingte, zusätzliche Mehrbreiten für Geländer oder auch für Berührschutz im Bereich der DB-Strecke ergeben sich aus den einschlägigen technischen Normen, z.B. Richtzeichnungen für Ingenieurbauten (RiZ-ING).

B.2.3.5 Längsschnitt

(Auszug Technische Machbarkeitsstudie)

Im Längsschnitt wird eine maximale Rampenneigung von 6.00 % zugelassen. Zusätzlich sind Zwischenpodeste mit 1.00 % Längsneigung und einer Länge von 1,50 m in einem Abstand von 6,00 m anzuordnen. Die vorgenannten Planungsparameter orientieren sich an der DIN 18040-1 (Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude). Grundsätzlich können technisch und geometrisch mögliche Abschnitte des Gesamtbauwerks in Form von z.B. Erdbaurampen oder auch klassischem Wegebau realisiert werden

B.2.3.6 Absturzsicherung und Berührungsschutz

(Auszug Technische Machbarkeitsstudie)

Ab einer Absturzhöhe von 1,0 m sind beidseitig auf dem Bauwerk Absturzsicherungen in Form von Geländern zu planen. Aufgrund der Nutzung als Radweg ist eine Mindesthöhe von 1,30 m notwendig. Die Gestaltung des Geländers kann vom Planer festgelegt werden und auf den Überbau bzw. das Gesamtbauwerk abgestimmt sein. Geländer sind gestalterisch wichtige Bauteile. Es ist dabei eine gestalterisch überzeugende Lösung, die auch Unterhaltungs- und Wartungsaspekten Rechnung trägt, darzustellen.

Die unterhalb verlaufende Bahnstrecke 1502 ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht elektrifiziert, eine spätere Nachrüstung von Oberleitungsanlagen ist aber nicht auszuschließen. Aus diesem Grund sind Berührungsschutzeinrichtungen bis 3,00 m neben den Gleisachsen vorzusehen.

B.2.3.7 Bahnerdung und Anprallschutz

(Auszug Technische Machbarkeitsstudie)

Für den Fall der späteren Elektrifizierung der Strecke ist das Brückenbauwerk entsprechend zu planen und auszustatten.

Sofern Stützen zwischen den Gleisen gesetzt werden ist die Streckengeschwindigkeit für die Beurteilung der Bauwerksausstattung wie z.B. Anprallschutz mit 120 km/h anzusetzen.

B.2.3.8 Entwässerung

(Auszug Technische Machbarkeitsstudie)

Gemäß ZTV-Ing ist ab einer Einzugsfläche >400 m² zu entwässern. Entsprechende Infrastruktur und Versickerung des Oberflächenwassers vor Ort ist zu berücksichtigen.

B.2.3.9 Beleuchtung

Die Beleuchtung der Brücke ist sowohl im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und die Vermeidung von Angsträumen für die Nutzer abzustimmen. Innovative Konzepte, die sowohl die Anforderung der Sparsamkeit, ökologische Aspekte als auch die Möglichkeit einer atmosphärischen Beleuchtung des exponierten Standortes aufzeigen sind erwünscht.

Zur Erreichung einer klimafreundlichen Lösung ist für die Beleuchtungsanlage eine interaktive Steuerung vorzusehen, die bei Nichtnutzung des Bauwerks in der Licht- und Energiemenge weiter abgesenkt werden kann.

Übermäßige Lichtemissionen und eine Blendung des Zugverkehrs sind durch die Beleuchtungsanlage generell zu vermeiden. Eine ergänzende Beleuchtung im Sinne einer Akzentuierung des Bauwerks ist gewünscht. Hierbei sind ebenfalls Blendungen und erhöhte Lichtemissionen zu vermeiden. Diese kann in statischer oder dynamischer Lichtgestaltung vorgesehen werden. Es sind hierbei ebenfalls Blendungen und erhöhte Lichtemissionen zu vermeiden.

B.2.3.10 Materialität

Das Oberflächenmaterial ist im Hinblick auf seine Nachhaltigkeit, den Wartungs- und Pflegeaufwand sowie auf potentielle Anfälligkeit auf Eisbildung hin zu überprüfen. Im Hinblick auf eine gefahrlose Nutzung im Winter kommt der Materialität des Brückenbelags eine besondere Bedeutung zu. Ein frost- und tausalzbeständiger Belag ist für die Brücke zu wählen. Der gesamte Materialeinsatz ist hinsichtlich der Ökobilanz zu optimieren.

B.2.3.11 Leitungen

(Auszug Technische Machbarkeitsstudie)

Im Bereich der Deutschen Bahn sind verschiedenste, bahneigene Versorgungsleitungen (Strom, Wasser) im Bau Feld vorhanden.

In den Bereichen Gerhart-Hauptmann Straße, Bahnhofstraße, Ladestraße und Breuelstraße sind die Anliegergrundstücke voll erschlossen. Hier sind Versorgungsleitungen der Telekom, Vodafone/Kabel Deutschland, Westnetz, Stadtwerke Bramsche sowie der Stadtwerke Osnabrück vorhanden. Es sind alle Medien betroffen (Strom, Gas, Telekommunikation, Wasser).

Die Entwurfsplanungen für das Brückenbauwerk müssen auf die Lage der Versorgungsleitungen abgestimmt werden.

B.3 Baukosten

Für das Brückenbauwerk inkl. dem damit verbundenen Wege- und Erdrampenbau exkl. den Mehrkosten für die Zusammenhangesarbeiten der DB Netz AG ist im Rahmen der Machbarkeitsstudie (siehe Anlage 06) eine Nettoherstellungssumme von rund 3,5 Mio. € ermittelt worden (Stand März 2022). Für die technische Ausrüstung des Brückenbauwerks ist ein zusätzlicher Kostenrahmen von rund 350.000,00 € netto geschätzt worden. Die Nettoherstellungskosten der Frei- und Verkehrsanlagen ist mit rund 980.000,00 € berechnet worden.

Diese Kostenschätzungen basieren auf rein wirtschaftlichen Ansätzen und die Ergebnisse sind als Basiswerte für die Planungsaufgabe einzuordnen.

TEIL C

UNTERLAGEN



C.1 Verfahrensunterlagen

Alle Verfahrensunterlagen sind unter dem Link <http://dsk-gmbh.de/wettbewerbe/bramsche/login/> zum Download zur Verfügung gestellt.