

Billebogen

Die Billebrücke

als Teil des Alster-Bille-Elbe-Grünzugs

Auslobung

Hamburg

Ausloberin

Billebogen Entwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG
Osakaallee 11
20457 Hamburg

Im Einvernehmen mit

Freie und Hansestadt Hamburg

vertreten durch:

Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft
Neuenfelder Straße 19
21109 Hamburg

Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Sachsenfeld 3-5
20097 Hamburg

Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
Neuenfelder Straße 19
21109 Hamburg

und
Bezirksamt Hamburg-Mitte
Caffamacherreihe 1-3
20355 Hamburg

Verfahrenskoordination

C4C | competence for competitions

Lützowstraße 93
10785 Berlin

Uwe Dahms, Katrin Bade, Kristian Dahlgaard
Tel: +49. 30. 2610 338 0
E-Mail: bil@c4c-berlin.de
Web : www.c4c-berlin.de

Hamburg, im Juli 2025

Fußgänger- und Fahrradbrücke über die Bille als Teil des Alster-Bille-Elbe-Grünzugs

Einphasiger, nicht-offener Realisierungswettbewerb nach RPW (2015)



Abb. 1 Blick von der Schwarzen Brücke in Richung Osten zum zukünfitgen Brückenstandort, im Hintergrund die Brücke der Deutschen Bahn

Inhaltsverzeichnis

1. Anlass und Ziel des Wettbewerbs 6

2. Der Ort 8
2.1 Stadträumliche Einbindung 8
2.2 Unmittelbare Umgebung 12
2.3 Hochwasserschutz 16
2.4 Planerische Situation 16
2.5 Baugrund / Altlasten 16
2.6 Kampfmittel 18
2.7 Zustand Kaimauern (Nord) 18
2.8 Lieger Tolksdorf 18
2.9 Kunstwerk 18

3. Die Aufgabe 20
3.1 Wettbewerbsziele 20
3.2 Nachhaltigkeit 22
3.3 Technische und weitere Rahmenbedingungen 26
3.4 Vorschriften und Richtlinien 34

4. Das Verfahren 36
4.1 Wettbewerbsgegenstand 36
4.2 Wettbewerbsbedingungen 37
4.3 Verhandlungsverfahren 45
4.4 Beteiligte des Verfahrens 46
4.5 Beurteilungsverfahren und -kriterien 52
4.6 Preisgelder 53
4.7 Wettbewerbsunterlagen 54
4.8 Geforderte Leistungen 56
4.9 Ablauf und Termine 62

1. Anlass und Ziel des Wettbewerbs

Der Alster-Bille-Elbe-Grünzug soll als übergeordnete Grünverbindung der Hansestadt Hamburg zukünftig die Innenstadt mit der Elbe verknüpfen. Als wichtiges Bindeglied im „Grünen Netz“ verknüpft der Grünzug auf einer Länge von etwa 4 km insgesamt vier Landschaftsachsen miteinander. Als Freiraumverbund dient das Grüne Netz nicht nur der Naherholung, sondern erfüllt auch wichtige stadtklimatische und ökologische Funktionen. Im Sinne eines durchgehenden Bandes von Alster über die Bille bis zur Elbe werden die Stadtteile St. Georg, Hammerbrook, Rothenburgsort und HafenCity miteinander verknüpft.

Als zentraler Baustein und Schlüsselmaßnahme für die Durchgängigkeit des Grünzugs plant die Billebogen Entwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG im Auftrag der Behörde für Klima, Umwelt, Energie und Agrarwirtschaft ein Brückenbauwerk über die Bille.

Die „Billebrücke“ soll den nördlichen angrenzenden „Park am Hochwasserbassin“ mit der südlich der Bille gelegenen Konversionsfläche „Neuen Huckepackbahnhof“ verbinden. Der „Neue Huckepackbahnhof“, der auf einer Fläche von 20 Hektar als Standort für ein innenstadtnahes Sport-, Event- und Gewerbequartier sowie urbane Produkion entwickelt wird, verfügt über ein multiples Erschließungskonzept, dass den öffentlichen Nahverkehr und Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr stärkt und durch qualifizierte Freiräume komplettiert wird.

Die besonderen Standortqualitäten am Übergang von direkter Stadtlandschaft zu einem bedeutenden Landschafts- und Erholungsraum fordern einen hohen gestalterischen und funktionalen Anspruch an den Brückenentwurf.

Eine überzeugende Einbindung der Brücke sowohl am nördlichen Ufer, mit dem hier anschließenden „Park am Hochwasserbassin“, für den im Jahr 2022 ein freiraumplanerisch-städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt wurde, als auch auf der südlichen Uferseite mit dem dort entstehenden Gewerbestandort des „Neuen Huckepackbahnhofs“ haben hierbei eine hohe Priorität.

In direkter Umgebung wird die Bille bereits von Brücken unterschiedlicher Gestalt und Funktion geprägt. Im Spannungsfeld dieser (zwischen den Bogentragwerk-Brücken der Deutschen Bahn östlich und der „Schwarzen Brücke“ westlich des neuen Brückenstandorts) gilt es dem Anspruch gerecht zu werden, eine visuell und funktional überzeugende und selbstbewusste Brücke zu entwerfen und sowohl ihre spezifisch landschaftliche als auch urbane Wirkung herauszuarbeiten.

Gesucht wird eine Brücke herausragender architektonischer Gestalt, die den Brückenschlag über die Bille umsetzt und dadurch die Verknüpfung der übergeordneten Freiraumverbindung von der Alster über die Bille bis zur Elbe herstellt.



Abb. 2 Verortung der Billebrücke im Alster-Bille-Elbe-Grünzug

2. Der Ort

001 Das Wettbewerbsgebiet befindet sich im Bezirk Hamburg-Mitte zwischen den Stadtteilen Hammerbrook und Rothenburgsort. Das zu entwerfende Brückenbauwerk überspannt die Bille und verbindet zukünftig die Stadtteile Hammerbrook im Norden mit dem südlich gelegenen Rothenburgsort und ist somit ein entscheidender Baustein in der übergeordneten Freiraumverbindung.

002 Sowohl nördlich als auch südlich der Bille stehen im Uferbereich Flächen gem. Lageplan für die Auflager der Brücke zur Verfügung (vgl. Anlage 03_01_250324_SBI_Lapeplan_Vorzugsvariante).

2.1 Stadträumliche Einbindung

2.1.1 Alster-Bille-Elbe-Grünzug

003 Die „Billebrücke“ liegt im zentralen Abschnitt des Alster-Bille-Elbe-Grünzugs. Die Idee zu dieser übergeordneten Grünverbindung im Osten Hamburgs wurde bereits in den 1990er Jahren zum ersten Mal formuliert und 1997 als langfristige Planungsabsicht in das Hamburger Landschaftsprogramm und den Flächennutzungsplan aufgenommen. Mit den städtebaulichen Entwicklungen in Hammerbrook, Rothenburgsort und der östlichen HafenCity wird der Grünzug immer bedeutender. In unmittelbarer Nähe entstehen ca. 8.000 Wohnungen, wodurch der Grünzug künftig eine zentrale Rolle in der Freiraumversorgung der angrenzenden Stadtteile übernehmen wird. Er soll als stadtteilübergreifender Grünzug, quartiersbezogene grüne Wegeverbindung und stadtteilbezogener Freiraum dienen. Im Jahr 2020 wurden die Planungen durch das Konzept „Stromaufwärts an Elbe und Bille – Alster-Bille-Elbe-Grünzug Entwicklung einer durchgängigen Grünverbindung als attraktive urbane Parklandschaft“ konkretisiert.

004 Der Alster-Bille-Elbe-Grünzug verbindet hierbei die Hamburger Innenstadt mit der Elbe und verknüpft als wichtiges Bindeglied im übergeordneten Grünen Netz insgesamt vier Landschaftsachsen miteinander: die Alster-, Bille- und Elbmarschen-Landschaftsachse sowie die Landschaftsachse Horner Geest. Der vier km lange Grünzug beginnt am Außenalsterpark und führt über bestehende Grünflächen wie den Lohmühlenpark, die Parkanlage an der Borgfelder Allee, den Stoltenpark und den sich aktuell in der Planung befindlichen Park am Hochwasserbassin bis zum Standort des Brückenschlags der „Billebrücke“. Anschließend durchquert der Grünzug die Entwicklungsfläche „Neuer Huckepackbahnhof“ mit gewerblichem Charakter und wird durch einen neuen Durchstich unter den Gleisen der DB in den zentralen Bereich von Rothenburgsort zur Grünfläche am Billwerder Neuen Deich/Alexandrastieg geführt. Schließlich endet der Alster-Bille-Elbe-Grünzug im Elbpark Entenwerder.

005 Ziel ist es, die durchgängige grüne Verbindung zwischen Alster und Elbe aufzuwerten, teilweise neu zu gestalten und einer bisher weniger beachteten Stadtlage neue Freiraumqualitäten zu verleihen. Die bereits hergerichteten Bereiche des Grünzugs zeichnen sich durch Angebote für Spiel, Sport, Bewegung, Kunst und Kultur aus, die weiter gestärkt werden sollen. Die Lage an Alster, Bille und Elbe bietet zudem vielfältige Möglichkeiten für Freizeit und Erholung am Wasser.

006 Innerhalb des Alster-Bille-Elbe-Grünzugs soll ein zusammenhängendes Parkband mit attraktiven neuen Wegeverbindungen für den Fußverkehr entstehen, die auch für den Radverkehr freigegeben werden. Innerhalb der Parkflächen sollen neue, ansprechende Wege durchs Grün geschaffen werden, die für ein konfliktfreies Nebeneinander der Geschwindigkeiten sorgen. Die Priorisierung liegt hierbei eindeutig auf dem Fußverkehr und langsameren Freizeitradverkehren.

2.1.2 Stadtentwicklungsraum Billebogen

007 Das Senatskonzept „Stromaufwärts an Elbe und Bille“ beschreibt auch die künftigen Zielvorstellungen des Billebogens. Der ca. 90 Hektar große Stadtentwicklungsraum Billebogen bildet einen wichtigen Auftakt zur inneren Stadt und für den gesamten Hamburger Osten, der auch als wichtiger Impulsgeber dafür dienen soll.

008 Zur Entwicklung des Billebogens gründete die FHH 2015 die Billebogen Entwicklungsgesellschaft (BBEG). Sie ist für die stadträumliche und infrastrukturelle Entwicklung des Billebogens einschließlich der Grundstücksentwicklung und -vermarktung verantwortlich und setzt die Ziele des Senats in dessen Auftrag um.

009 Der Billebogen umspannt drei Stadträume: Stadteingang Elbbrücken, Neuer Hucke-packbahnhof und Billebecken. Die Areale zwischen Elbe und Bille vereint eine zentrale Lage mit bester Verkehrsanbindung. So können hier zukunftssichere Arbeitswelten für ganz Hamburg entstehen – mit drei individuellen Schwerpunkten.

010 Der neue Stadteingang Elbbrücken wandelt sich vom Transitraum zum repräsentativen Tor zur Innenstadt – direkt am Wasser, umrahmt von Parks und bestens vernetzt.

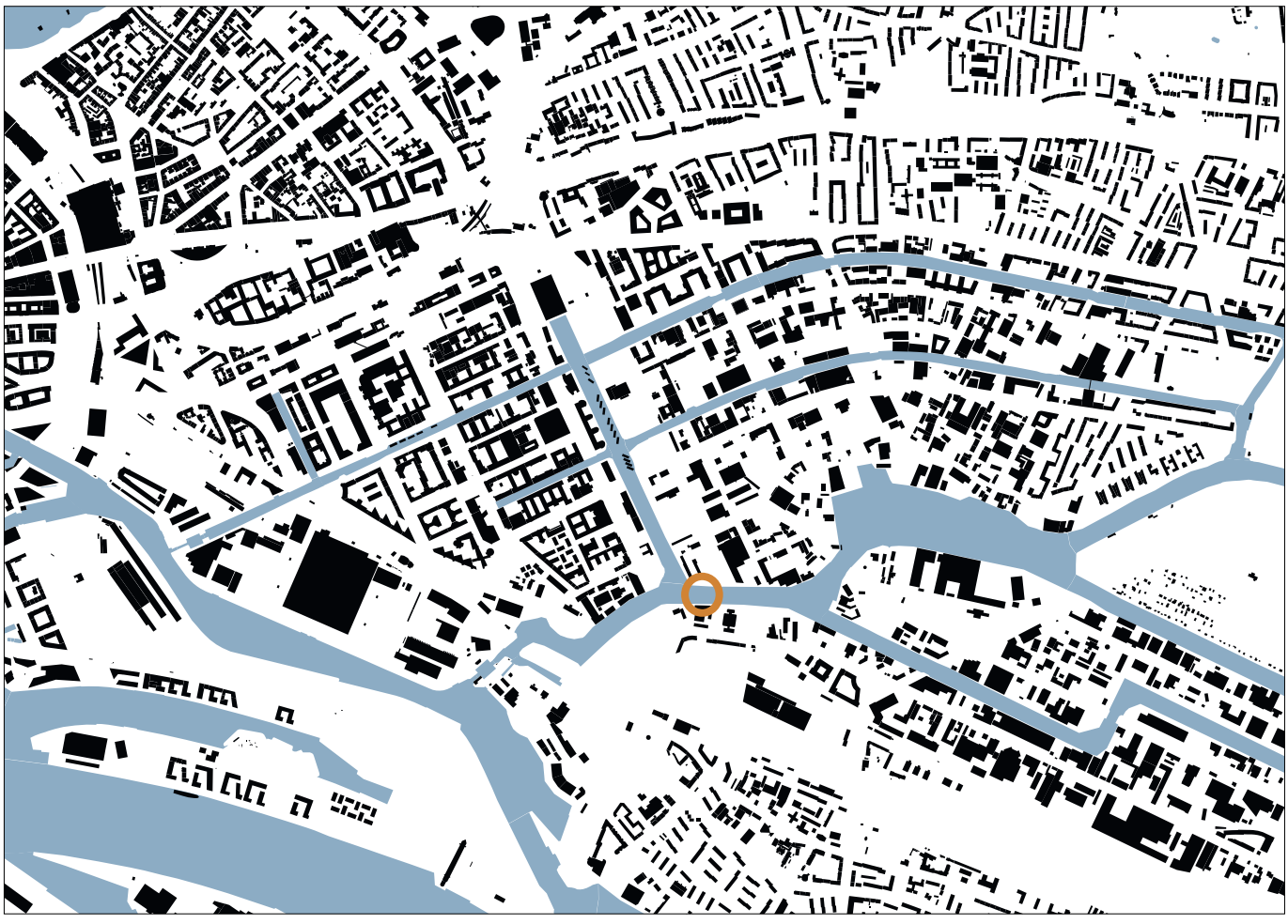


Abb. 3 Schwarzplan mit Markierung des Brückenstandortes

Als Teil des neuen gemischt genutzten Quartiers rund um den Elbtower bieten attraktive Grundstücke und Bestandsgebäude ideale Standorte für Unternehmen, aber auch für Wohnungen in lärmgeschützter Lage oder z.B. soziale oder kulturelle Nutzungen.

011 Am Neuen Huckepackbahnhof entsteht ein hochmoderner Campus für Forschung und Entwicklung, für Produktion und für Events. Einen besonderen Stellenwert nimmt die dort geplante große Arena für Sport, Kultur und Freizeit ein. Gemeinsam mit einem Hotel, Gastronomie und sozialen Einrichtungen verwandelt sich das Quartier zu einem lebendigen und kreativen Arbeitsort.

012 Der traditionelle Produktionsstandort Billebecken wird weiterentwickelt und modernisiert. Hier entstehen neue Hallen-, Büro und Laborflächen, aber auch öffentliche Parkanlagen am Wasser für Sport und Erholung. Die Schule am Bullenhuser Damm wird weiterhin als wichtiger Gedenkort an die dort verübten Verbrechen des Nationalsozialismus gewürdigt und zugleich behutsam als kultureller Mittelpunkt des Quartiers entwickelt.

013 Verbunden durch Brücken für den Rad- und Fußverkehr und eine grüne Achse mit hohem Freizeitwert wächst im Billebogen ein vielfältiges Gebiet zusammen, dass nicht nur die Hamburger Wirt-schaft mit bis zu 10.000 Arbeitsplätzen stärkt, sondern auch die südwestlichen Stadtteile näher an die Innenstadt heranrücken lässt.

2.1.3 Rahmenplan Stadteingang Elbbrücken

014 In dem 2014 vom Senat beschlossenen Konzept „Stromaufwärts an Elbe und Bille – Wohnen und urbane Produktion in HamburgOst“ (Drucksache 20/14117) wird der Hamburger Osten als ein Schwerpunkt der zukünftigen Stadtentwicklung Hamburgs definiert. Die Leitgedanken des Konzepts werden beispielhaft in elf Fokusräumen konkretisiert. Aufsetzend auf dem Senatskonzept wurde 2022 der Rahmenplan Stadteingang Elbbrücken (Drucksache 22/6077) veröffentlicht. Ziel des Rahmenplans ist es den Stadteingang Elbbrücken seiner Bedeutung als südöstliches Entree in die innere Stadt entsprechend städtebaulich-freiraumplanerisch zu qualifizieren. Mit der Entwicklung des Stadteingangs Elbbrücken sollen zukünftig neue Stadtqualitäten, attraktive, öffentlich zugängliche Wasserlagen und Freiräume geschaffen und gemischt genutzte, gewerbliche Strukturen und zukunftsfähige Arbeitsplätze sowie in dafür geeigneten Lagen auch neue Wohnnutzungen entstehen (Siehe Anlage 03_03_Rahmenplan_Stadteingang-Elbbrücken).



Abb. 4 Schrägluftbild, Blick in Richtung Nordosten, Schraffur zeigt Umgriff des Stadtenwicklungsraums Billebogen

2.2 Unmittelbare Umgebung

2.2.1 Nordufer

„Park am Hochwasserbassin“

015 Der zukünftige „Park am Hochwasserbassin“ liegt im Stadtteil Hammerbrook und erstreckt sich über eine Länge von ca. 1 km entlang des Hochwasserbassins vom Berliner Bogen am Anckelmannsplatz bis zum sogenannten „Alten Recyclinghof“ am Bullerdeich mit direktem Bezug zum Gewässersystem der Bille.

016 Das Einzugsgebiet des Parks umfasst auch die benachbarten Stadtteile Borgfelde, Hamm und Rothenburgsort. 2022 wurde im Rahmen des Modellvorhabens „Mitte machen, Weiterentwicklung der Städtebauförderung im Hamburger Osten“ ein freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb mit freiraumplanerisch-städtebaulichem Ideenteil ausgelobt. Um ein stimmiges Gesamtkonzept für den Park zu erhalten, wurde im Ideenteil der Gesamtraum auf ca. 12 ha betrachtet. Im Rahmen des Modellvorhaben werden im Realisierungsteil davon rund 1,9 ha umgesetzt.

017 Auf dieser Realisierungsfläche werden eine übergeordnete Wegeverbindung und zahlreiche Angebote für Aufenthalt und (vereinsungebundene) Bewegung geschaffen. Die Nebenflächen werden aufgewertet. Darüber hinaus entstehen zwei Zugänge zum Wasser im Norden und Süden des Planungsgebietes. Der Siegerentwurf des Berliner Büros atelier le balto zeichnet sich dabei durch einen sensiblen Umgang mit dem Bestand aus. Er baut auf den vorhandenen Nutzungs- und Freiraumstrukturen des Parks auf und lädt mit seinem naturnahen Charakter sowie mit Wasserzugängen hin zur Bille zur Freizeitgestaltung und sportlicher Bewegung ein.

018 Für den Teilbereich des „Alten Recyclinghofs“ ist ein barrierefreier Wasserzugang an der südwestlichen Kante zum Hochwasserbassin geplant. Der Wasserzugang liegt somit in direkter räumlicher Nähe der „Billebrücke“. Die bauliche Umsetzung des Realisierungsbereiches ist für 2027/28 geplant.

2.2.2 Südufer

„Neuer Huckepackbahnhof“

019 Der „Neue Huckepackbahnhof“ entsteht auf dem etwa 20 Hektar großen Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs. Es wird nördlich und südlich von Bahntrassen und westlich von der vierspurigen Billhorner Brückenstraße begrenzt, wodurch es zu einer Insel im Stadtraum wird. Auf dem Areal werden neue Formen der Produktion im urbanen Kontext geplant.

Baufeld 12

020 Auf dem südwestlich angrenzenden Baufeld 12 soll bis zur endgültigen Grundstücksentwicklung (Gebäude mit bis zu 30 m Höhe) eine Zwischennutzung mit noch zu bestimmendem Inhalt etabliert werden.

021 Östlich davon fällt die Bestandsbebauung mit bis zu 11m Höhe deutlich niedriger aus.

Billepark

022 Im Zuge der Rahmenplanerarbeitung Stadteingang Elbbrücken wurde auch der neue Billepark als ein Fokusraum näher vertieft. Dieser erstreckt sich zwischen dem Mündungsbereich der Bille in die Elbe und dem südlichen Ufer der Bille und verbindet über die geplante Billebrücke den Billepark mit dem Park am Hochwasserbassin. Direkt an der Veloroute 9 gelegen, bietet der Billepark künftig ein vielseitiges, gut erreichbares Freizeitangebot für Erholung, Spiel und Sport.

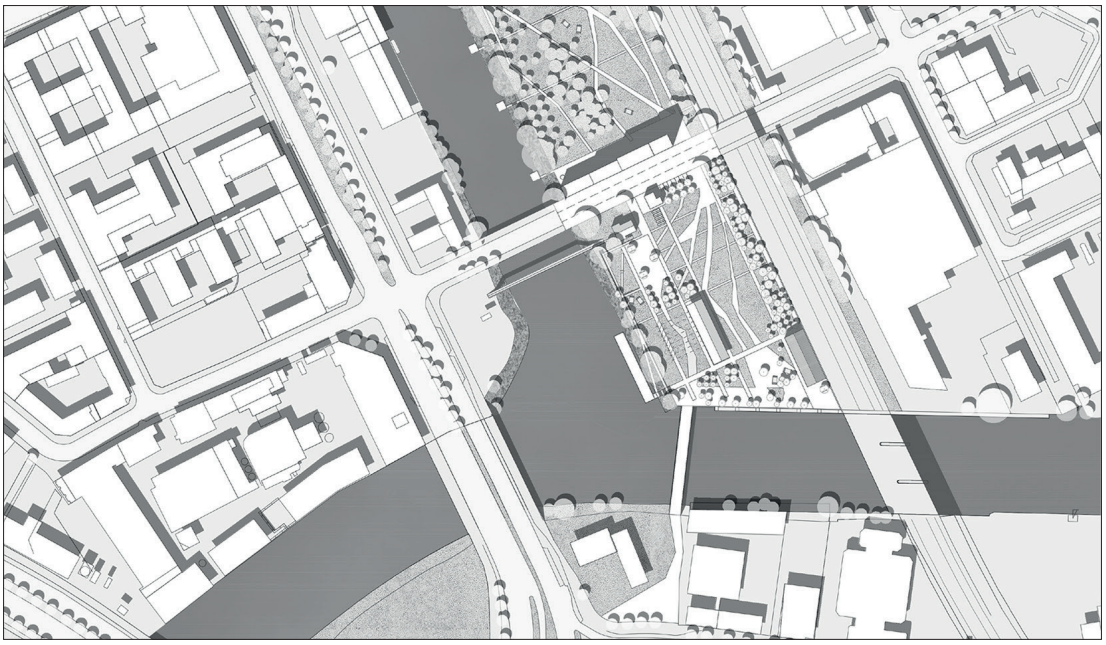


Abb. 5 Ausschnitt Wettbewerbsbeitrag „Park am Hochwasserbassin“, 1. Preis, le balto



Abb. 6 Schräglutbild „Neuer Huckepackbahnhof“

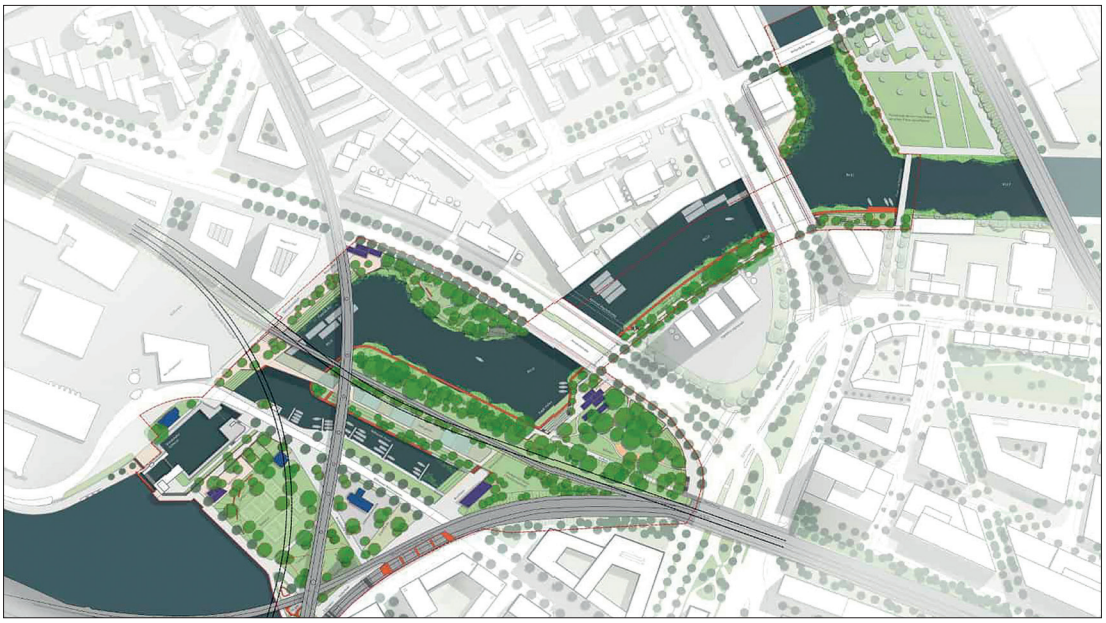


Abb. 7 Rahmenplanung Billepark

2.2.3 Bestehende und geplante Brücken in der näheren Umgebung

023 In unmittelbarer Nachbarschaft zur geplanten „Billebrücke“ befinden sich bereits mehrere Brücken, in deren Ensemble sich das neue Brückentragwerk eingliedern soll, gleichwohl dabei auch seinen eigenen Charakter ausbilden darf.

Brücken im Park am Hochwasserbassin

024 Die beiden bereits bestehenden Brücken im nördlichen Bereich des Parks am Hochwasserbassin, über den Mittel- und Südkanal, fallen sowohl bezüglich der Spannweite (ca. 32 m bzw. 38 m) als auch im funktionalen Querschnitt von ca. 2,50 bis 3 m Breite im Verhältnis deutlich kleiner aus als das zu entwerfende Brückenbauwerk. Es handelt sich in beiden Fällen um gestalterisch und konstruktiv schlichte Bauwerke (1-feldrige Balkenbrücke), bei deren Entwurf die Funktion im Vordergrund stand.

Schwarze Brücke

025 Die „Schwarze Brücke“ südwestlich des Entwurfsgebiets ist die größte Brücke in der Umgebung. Sie führt als Teil der Magistrale Heidenkampsweg (B75) in nord-südlicher Richtung und damit einen Großteil des motorisierten Verkehrs über die Elbe in Richtung Innenstadt. Neben den acht Fahrspuren bietet die 1961 erbaute Plattenbalkenbrücke zudem einen getrennten Rad- und Gehweg je Fahrtrichtung.

Brücken der Deutschen Bahn

026 Östlich der geplanten Brücke quert, aufgeteilt auf zwei Brücken mit markantem Stahlbogen-Tragwerk, dreigleisig die Deutsche Bahn die Bille. Über sie werden der S-Bahn-Verkehr Richtung Aumühle und der Regional- und Fernverkehr nach Mecklenburg-Vorpommern und Berlin abgewickelt. Hier ist zudem bereits eine Gleiserweiterung angedacht, die einen weiteren kräftigen Brückenneubau westlich der bereits existierenden beiden Brücken bedingen würde.

Bullerdeich-Brücke

027 Nordwestlich des Entwurfsgebiets überspannt die Bullerdeich-Brücke das Hochwasserbassin als gemischt genutzte Brücke mit drei Fahrspuren und beidseitigen Gehwegen. Südlich parallel dazu verläuft eine reine Infrastrukturbrücke, die Fernwärmeleitungen über die Bille führt.

Brücke Entenwerder (im Bau)

028 Die Brücke Entenwerder (1. Preis: sbp GmbH mit gmp International GmbH) gehört als Fuß- und Radverkehrsbrücke über den Oberhafenkanal zur äußeren Erschließung der HafenCity und verbindet den Stadtteil Rothenburgsort, den Elbpark Entenwerder und die östliche HafenCity miteinander. Als Balkenbrücke mit Dreifeldträger führt die mit 6,50 m breite Brücke (Nutzungsbreite) über den Oberhafenkanal. In ihrer Grundform ist die „Brücke Entenwerder“ eine klassische Kragträgerbrücke, deren Gestalt aus den Kräfteflusslinien abgeleitet ist. Da über die Brücke perspektivisch auch der Elberadweg führen soll und die Brücke aufgrund ihrer Lage Blicke in Richtung Veddel und Rothenburgsort ermöglicht, wurde auf eine attraktive Nutzungsmöglichkeit für den Fahrrad- und Fußverkehr sehr viel Wert gelegt.

Brücke Elbpark Entenwerder / Haken

029 Die Brücke Elbpark Entenwerder (Baujahr 1997) verbindet als Fuß- und Radverkehrsbrücke den Stadtteil Rothenburgsort mit dem Elbpark Entenwerder. Als mehrfeldrige Trägerrostbrücke führt die rd. 3 m breite Brücke (Nutzungsbreite) und einer zentral gelegenen Aufweitung als Aussichtsplattform über das Hafenbecken Haken.



Abb. 8 Blick auf die Schwarze Brücke, Drohnenflug



Abb. 9 Blick nach Osten auf die Brücke der Deutschen Bahn, Drohnenflug



Abb. 10 Blick nach Norden auf die Bullerdeich-Brücke, Drohnenflug

2.3 Hochwasserschutz

030 Das Entwurfsgebiet für die zu entwerfende „Billebrücke“ liegt hochwassergeschützt etwa 650 m hinter der Hauptdeichlinie. Die Bille und die umliegenden Billekanäle (Hochwasserbassin, Mittel- und Nordkanal gemeint) liegen flussaufwärts hinter der Brandshofer Schleuse und sind, anders als die Norderelbe und der Oberhafenkanal, nicht tideoffen. Der Wasserstand im Gewässersystem Bille wird folglich durch die Schleusen reguliert. Belange des Hochwasserschutzes sind daher im Rahmen dieses Planungswettbewerbs zu vernachlässigen.

2.4 Planerische Situation

2.4.1 Topografie

031 Die Uferbereiche nördlich und südlich der Bille sind in ihrer Beschaffenheit unterschiedlich. Nördlich der Bille ist das Grundstück von einer Kaimauer eingefasst, am südlichen Ufer fällt eine steile, bewachsene Böschung in Richtung Wasser ab. Die Topografie ist für den Planungswettbewerb jeweils als eben anzunehmen. Das nördliche Ufer liegt bei ca. 4,40 m üNHN und damit etwa 1,2 m über dem Gelände des südlichen Uferabschnitts (3,50 m üNHN), der für das Auflager der Brücke vorgesehen ist (siehe Anlage 03_01 250324_SBI_Gradiente_Vorzugsvariante).

2.4.2 Bille

032 Die Bille ist nach der Elbe und der Alster der drittgrößte Fluss in Hamburg. Sie mündet staugeregelt und ohne Tideeinfluss über die Brandshofer Schleuse in die Elbe. Der Wasserspiegel liegt zwischen +0,10 und 0,00 m üNHN. Im Betrachtungsraum ist sie schiffbar. Benachbarte Industriebetriebe nutzen sie bis heute täglich zum Materialtransport.

2.5 Baugrund / Altlasten

Norden

033 Das Grundstück des Bullerdeich wurde als altlastenverdächtige Fläche im Altlasthinweiskataster mit der Nummer 6834-050/00 erfasst. Die durchgeführte orientierende Schadstoffuntersuchung ergab erhebliche Belastungen aus den ehemaligen Nutzungen der vergangenen 100 Jahre. Die Fläche wurde intensiv gewerblich und industriell vorgenutzt. Die Ergebnisse sind im Baugrundgutachten und in der orientierenden Untersuchung zur Schadstoffbelastung dokumentiert (siehe Anlage 03_04).

034 Für den Bereich des Fließquerschnitts der Bille liegen keine Ergebnisse von Altaufschlüssen vor. Es ist zunächst davon auszugehen, dass auch in diesem Bereich in der Gewässersohle Schlick und darunter gewachsener Klei ansteht. Die tragfähigen Bodenschichten bilden die unterlagernden Sande.

035 Unter Berücksichtigung der im Bereich des Entwurfsgebiets anstehenden Weichschichten aus Klei und Torf wird grundsätzlich die Tiefgründung der Widerlager erforderlich.

Süden

036 Bei der südlichen Fläche der Billstraße 31 handelt es sich um die Altlast Nr. 6834-240-00 (ehemalige Tankstelle) mit der Einstufung „in Überwachung nach Sanierung“. Im Zuge des Tankstellenrückbaus wurden mit Schadstoff belastete Bereiche im Boden entfernt, sodass keine tankstellenspezifischen Auffälligkeiten oberhalb der Sanierungszielwerte festzustellen waren. Bei Baumaßnahmen und Erdarbeiten kann es zu Mehrkosten für die Entsorgung von Bodenaushub bzw. Baugrubenwasser kommen.

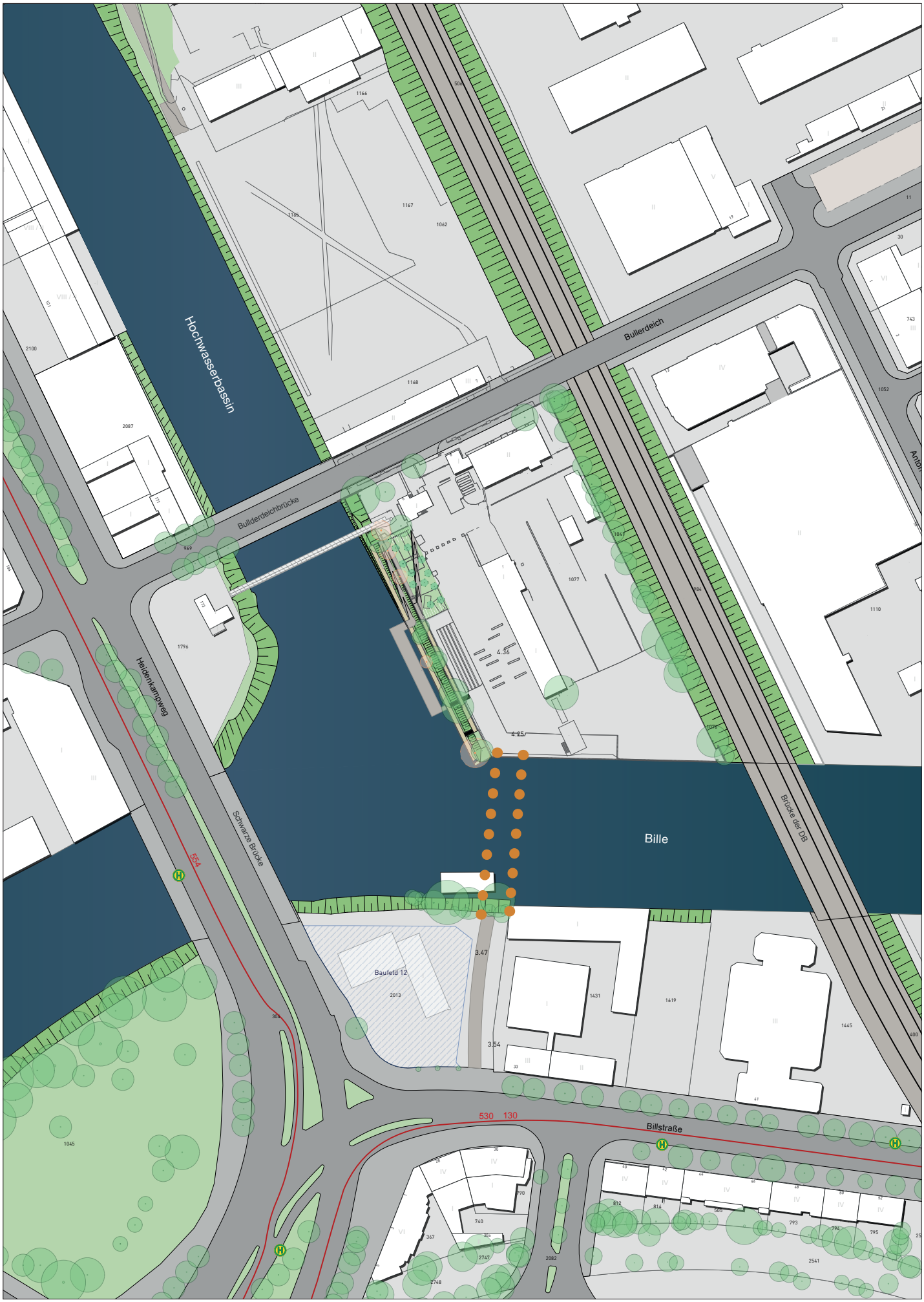


Abb. 11 Lageplan und Umgebung der zukünfitigen Brücke

2.6 Kampfmittel

037 Im Bereich des „Alten Recyclinghofs“ wurde eine Abfrage zur Kampfmittelbelastung durchgeführt. Teile des Grundstücks, so auch im südlichen Bereich des Grundstücks entlang der Kaimauer, sind als „Kampfmittelfreie Flächen“ gemäß §8 Abs.1 KampfmittelVO ausgewiesen. Weitere Flächen zeigen nach Luftbildauswertungen und Fernerkundung keinen Hinweis auf Kampfmittel aus dem Zweiten Weltkrieg. Auf der übrigen Fläche des Bullerdeichs sowie auf dem Grundstück südlich der Bille besteht „allgemeiner Bombenblindgängerverdacht durch Trümmerflächen“. Dieser Verdacht ist bei der weiteren Planung zu untersuchen und auszuräumen (siehe Anlage 03_09 Kampfmittelverdacht).

2.7 Zustand Kaimauern (Nord)

038 Im nördlichen Uferbereich wurden im Zeitraum September 2024 bis Februar 2025 eine wasser- und landseitige Bauwerksprüfung der bestehenden Uferwand durchgeführt.

039 Der obere Teil der Uferwand besteht aus einer Stahlbetonstützwand, die wasserseitig auf Betonspundwänden gegründet ist. Die wasserseitige Ansichtsfläche weist im Bereich des geplanten Brückenverlaufs erhebliche Schädigungen in Form von Betonausbrüchen und freiliegender korrodierter Bewehrung mit geringer Betondeckung auf. Im aktuellen Zustand beträgt die Restlebensdauer des Bestands ca. 15 Jahre und muss dringend saniert und teilweise ertüchtigt werden. Der Bestand steht nicht unter Denkmalschutz.

040 Landseitig wurde zur Beurteilung der baulichen Substanz ein Suchschurf im Bereich des geplanten Brückenverlaufs vorgenommen.

041 Das Uferbauwerk besteht aus einer Winkelstützwand mit zur Landseite verlaufenden Querwände in regelmäßigem Abstand von ca. 6,0 m. Die Querwände stützen sich gegen parallel zur Uferwand verlaufende Wände. Die Konstruktionselemente bilden in Verbindung eine rahmenartige Aussteifung. Unterhalb der freigelegten Fußplatte der Winkelstützwand wurden keine Tiefgründungselemente festgestellt, jedoch sind Gründungselemente im direkten Umfeld des Suchschurfs zu erwarten. Sämtliche freigelegte erdberührte Stahlbetonbauteile sind in einem guten Zustand.

042 Auf der Südseite ist im Bereich des geplanten Widerlagers keine Kaimauerkonstruktion vorhanden. Auf der östlichen Seite ist eine private Kaimauer vorhanden.

2.8 Lieger Tolksdorf

043 Der Lieger Tolksdorf, der sich momentan am Südufer im Bereich des zukünftigen Brückenbauwerks befindet, wird vor Baubeginn an einen alternativen Standort verlegt.

2.9 Kunstwerk

044 Das an der nördlichen Kaimauer verortete Kunstwerk liegt außerhalb des geplanten Widerlagerbereichs und muss entsprechend bei der Planung nicht berücksichtigt werden.



Abb. 12 Blick auf die Kaimauer am Bullerdeich mit Kunstwerk



Abb. 13 Blick nach Nordosten, Böschungskante



Abb. 14 Blick nach Osten, links das Nordufer mit Kaimauer, rechts das Südufer mit Böschung und Lieger

3. Die Aufgabe

3.1 Wettbewerbsziele

045 Der Alster-Bille-Elbe-Grünzug soll zukünftig eine durchgängige Grünachse mit herausragender gesamtstädtischer Bedeutung für die Stadt Hamburg darstellen.

046 Die „Billebrücke“ ist ein entscheidender Baustein für die Kontinuität der übergeordneten Freiraumverbindung und wird sich zwischen dem mäandernden Wegesystem des „Parks am Hochwasserbassin“ und dem Gewerbequartier „Neuer Huckepackbahnhof“ über die Bille spannen.

047 Es werden Entwürfe erwartet, die eine Balance finden zwischen architektonischer Präsenz und Eigenständigkeit der Brücke im Stadtraum einerseits und einer harmonischen Einbindung in das künftige städtebauliche Ensemble aus angrenzenden Hochbauten südlich der Bille und den weiteren Brücken im direkten Umfeld andererseits.

048 Entsprechend hoch sind die Anforderungen an die gestalterische Qualität der Ausloberin für die „Billebrücke“. Es soll eine zeitgemäße Konstruktion gefunden werden, die zu den Gebäuden des Umfeldes passt, möglichst transparent und grazil ist und einen Übergang in den Park findet. Dabei werden innovative Ideen und Konstruktionen – auch aus Holz – begrüßt.

049 Die Einbindung der Brückenköpfe mit seinen Anschlüssen soll die Wegeführung selbstverständlich abbilden, fortführen und konfliktfrei lösen.

050 Insbesondere auf der Nordseite besteht der Wunsch nach der Schaffung eines niveaugleichen Anschlusses an das Bestandsgelände.

051 Der interdisziplinäre Planungswettbewerb aus Objekt- und Tragwerksplanung soll einen Brückenentwurf hervorbringen, der die Aufgaben von Konstruktion und Architektur qualitätvoll verbindet.

052 Als gestalterische Zielsetzung wird dabei eine 1-feldrige, einfach gestaltete und möglichst transparente Brücke favorisiert.

053 Die „Billebrücke“ soll so gestaltet werden, dass sie von den Nutzern positiv wahrgenommen wird und die Möglichkeit für kurzes Verweilen bietet.

054 Im weiteren Planungsprozess soll dieses Potential weiter ausformuliert und optimiert werden.

055 Die Planungsziele sind von besonderer Bedeutung und sollen zu einem frühen Zeitpunkt im Planungsprozess gesichert werden. Als Grundlage für die Beauftragung der interdisziplinären Planung von Objekt- und Tragwerksplanungsleistung werden für die Brücke folgende Ziele zugrunde gelegt.

3.1.1 Qualitätsmaßstäbe

056 Die Ausloberin erwartet für den Entwurf eine besonders hohe gestalterische Sorgfalt und funktionale sowie nutzungsorientierte Qualität. Die Leistungserbringung umfasst darüber hinaus den in jeder Leistungsphase erforderlichen Detailierungsgrad zur lückenlosen Darstellung der gestaltungs- und konstruktionsrelevanten Parameter.

Brücke mit hoher ästhetischer Qualität

057 Die „Billebrücke“ hat für die Weiterentwicklung des Fuß- und Radwegenetzes des Alster-Bille-Elbe-Grünzugs besonderen Stellenwert. Es gilt dabei prägende ortsbezogene Charakteristika herauszuarbeiten: Die Brücke soll in den Landschaftsraum der Bille eingebettet werden und wird sowohl vom Park als auch von den umliegenden Ufern und Brücken aus sehr gut sichtbar sein.

058 In welcher Weise diese Lagespezifika ihren Ausdruck in der Gestaltung der Brücke finden sollen, ist von den Wettbewerbsteilnehmenden im Zuge der Bearbeitung der Aufgabe zu erörtern.

059 Inmitten eines Geflechts höchst unterschiedlicher Brückenbauwerke – von der Schwarzen Brücke im Westen über die Eisenbahnbrücken mit ihrer prägnanten Konstruktion, die östlich die Bille überspannen, bis hin zur Bullerdeich-Brücke – finden sich in der Umgebung zahlreiche Ingenieurbauwerke, in deren Kontext sich die neue Brücke einfügen soll.

060 Es wird erwartet, dass im Zuge der Bearbeitung der Wettbewerbsaufgabe eine eingehende inhaltliche Befassung mit den bereits im Stadtentwicklungsraum Billebogen (z.B. Brücke Entenwerder) und den im benannten Umfeld errichteten Brücken, ihren Konstruktionen, ihrer Materialität und Dimensionierung stattfindet.

061 Dabei sollte ein Gleichgewicht zwischen Gestaltung, Funktionalität und Nutzungsorientierung hergestellt werden. Die technischen und qualitativen Anforderungen der ReStra (Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen), des HBVA (Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen von der FGSV) und der ZTV-Ing (Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Ingenieurbauten) sind zu berücksichtigen.

Überzeugende Detailausbildung

062 Die Brücke soll gestalterisch sowohl im Gesamtbild als auch im Detail überzeugen. Es wird eine vertiefte Auseinandersetzung mit Fragen der Materialität und der Oberflächengestaltung erwartet. Aussagen zur Dimensionierung des Brückenbaukörpers in Breite und Länge wie in der Ausbildung des Profils sind für den Entwurf gut gestalteter Brückenbauwerke ebenso zentral wie die Ausformulierung der Geländer, des Brückenbelags und der Beleuchtung. Darüber hinaus wird eine stimmige Ausbildung der Brückenköpfe im Übergang zum Freiraum erwartet. Von den Teams wird daher auch eine sehr gut entwickelte konstruktive Detailierung gewünscht.

063 Es ist darüber hinaus aufzuzeigen, ob und in welcher Form die Brücke eine dem Freizeit-Natur-, Wirtschafts- und Erholungsraum Bille angemessene, sparsame Illumination erhalten kann, die gleichermaßen der Verkehrssicherheit bei Dunkelheit und der Schaffung einer besonderen Raumwirkung dient, ohne hierbei jedoch erhöhte Aufwendungen für die Unterhaltung auszulösen.

3.2 Nachhaltigkeit

Das Thema Nachhaltigkeit spielt auch bei Infrastrukturbauwerken eine wichtige Rolle und wird von der Ausloberin im Rahmen von Planungs- und Bauprozessen als eines der zukunftsweisenden Themen behandelt. Die Nachhaltigkeit soll dazu bereits im Rahmen des planerischen Wettbewerbes in die Bewertung der Entwürfe einfließen.

Im weiteren Verlauf des Projektes soll die Nachhaltigkeitsqualität des entstehenden Brückenbauwerkes, sowie der angrenzenden Bereiche durch eine Nachhaltigkeitsbilanzierung und Bewertung kontinuierlich gesteuert und bewertet werden. Dazu wird ein Bewertungssystem herangezogen, dass sich an den Ergebnissen des Forschungsprojekt „Bewertungssystem für nachhaltige Brückenbauwerke“ (FE 15.494/2010/FRB) bei der Bundesanstalt für Straßenwesen und anderen aktuellen Bewertungssystemen, die derzeit für die Ingenieur- und Infrastrukturbauwerke pilotiert werden, orientiert. Dieses System fokussieren sich auf die drei Hauptsäulen der Nachhaltigkeit, die in der Regel durch zwei bis drei Querschnittsthemen unterstützt werden:

Hauptsäulen

- Ökologische Qualität
- Ökonomische Qualität
- Soziokulturelle und funktionale Qualität

Querschnittsthemen

- Technische Qualität
- Prozessqualität/Lebensdauer
- Standortqualität

064 Nach Zuschlagserteilung obliegt es den Planungs- und Ausführungsteams, die im Bewertungssystem verankerten Nachhaltigkeitsanforderungen als projektbezogene Zielgrößen zu interpretieren und in den Entwurfs-, Planungs- und Bauprozess systematisch zu integrieren.

065 Da einzelne Kriterien des Bewertungssystems erst in fortgeschrittenen Planungs- bzw. Ausführungsphasen abgebildet oder zur operativen Steuerung der Nachhaltigkeit im Projekt genutzt werden können, findet das vollständige Bewertungssystem im Rahmen des Planungswettbewerbs keine Anwendung.

066 Stattdessen wird für die Wettbewerbsphase ein fokussierter Kriterienkatalog herangezogen, der die Beurteilung der Entwürfe im Hinblick auf ihre konzeptionelle Ausrichtung an den projektspezifischen Nachhaltigkeitszielen ermöglicht. Die für den Wettbewerb maßgebliche Nachhaltigkeitsdefinition sowie die Bewertungsgrundlagen sind der Auslobungsanlage zu entnehmen (Anlage 07_ 04_Vordruck Nachhaltigkeit).

067 Die Teilnehmenden haben sowohl die Ziele in Ihren Entwürfen abzubilden und ergänzend dazu, sofern gefordert, konkrete begründete Aussagen und Berechnungen zur Bewertung abzugeben. Folgende Aspekte werden im Verfahren unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten bewertet:

3.2.1 Ökologische Qualität

068 Ein Ziel des nachhaltigen Bauens ist die Minimierung umweltrelevanter Auswirkungen, insbesondere durch Reduktion von Emissionen in Luft, Wasser und Boden, Senkung des Ressourcenverbrauchs und Schutz von Ökosystemen. Es wird zwischen bauwerks- und nutzungsbedingten Emissionen unterschieden.

069 Bauwerksbedingte Emissionen und Ressourcenverbräuche resultieren primär aus Herstellung, Transport und Einbau der eingesetzten Baustoffe. Wesentliche Emissionen entstehen in den vorgelagerten Prozessketten (Rohstoffgewinnung, Verarbeitung, Energiebereitstellung). Zusätzliche direkte Emissionen können durch spezifische Bauverfahren auf der Baustelle verursacht werden.

070 Nutzungsbedingte Emissionen durch Verkehr sind für diese Fuß- und Radwegbrücke vernachlässigbar und werden daher im Wettbewerb nicht bewertet.

071 Zur ökologischen Bewertung werden folgende Wirkungsindikatoren herangezogen: Treibhauspotenzial (CO2-Äquivalent), Ozonschichtzerstörungspotenzial, Ozonbildungspotenzial, Versauerungspotenzial und das Überdüngungspotenzial unter Berücksichtigung der Lebensdauer. Im Wettbewerb wird das erwartbare THG-Potenzial über den Lebenszyklus auf Basis der modellgestützten Mengenermittlung (BIM) bewertet. Weitere Umweltwirkungen werden im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt. Die Teilnehmenden haben eine bilanzierfähige Modellierung (BIM-Modell) sicherzustellen (Siehe Anlage 8_BIM Vorgaben mit Anlagen).

072 Der Ressourcenverbrauch zielt auf die Recyclingquote des ausgebauten Materials (Abbruch, Aushub) als auch auf den Anteil der ausgewählter Materialgruppen aus Recyclingwegen (Wiederverwendung und Wiederverwertung) ab. Dazu haben die Teilnehmenden konkrete Angaben hinsichtlich des möglichen Anteils für Ihren Entwurf zu geben.

073 Mit dem zusätzlichen Kriterium der Flächeninanspruchnahme werden versiegelte Flächen für den temporären und dauerhaften Zustand des Bauwerkes bewertet.

074 Der Erhalt der Biodiversität stellt ebenfalls ein zentrales Nachhaltigkeitsziel insbesondere im städtischen Raum dar. Die Teilnehmenden haben daher entsprechende Flächen, die zum Erhalt der Biodiversität beitragen können, auszuweisen.

075 Nutzungsbedingte Störungen der Fauna sind zu vermeiden. Dies betrifft insbesondere Kollisionsrisiken (z. B. Vögel/Fledermäuse an Geländern) sowie Lichtemissionen (Anziehung von Insekten, direkte Beleuchtung von Wasserflächen oder Himmel). Maßnahmen gemäß Stand der Technik (z.B. Vogelschutzmarkierungen) sind umzusetzen.

076 Aufgrund der Lage außerhalb des Tidebereichs und als Bestandteil des Alster-Bille-Elbe-Grünzugs bietet sich hier zudem eine Holzhybridkonstruktion an.

3.2.2 Ökonomische Qualität

077 Die ökonomische Qualität wird sowohl durch die Lebenszykluskosten, die Dauerhaftigkeit und die Resilienz des Bauwerkes (Robustheit) beschreibbar.

078 Ziel ist die Optimierung der direkten Kosten für den Bauherren und die Minimierung der durch das Bauwerk verursachten externen Kosten. Die direkten Kosten sind als Barwert für die Herstellung mit Bezug zur DIN 276 zu ermitteln. Darüber hinaus sind konkrete, qualitative Aussagen zu Nutzungskosten aus Betrieb, Unterhalt, Bauwerksinstandsetzung, Fahrbahnerneuerung, etc. zu geben.

079 Die externen Kosten sind im Rahmen des Planungswettbewerbs nicht zu ermitteln.

080 Zur Steigerung der Dauerhaftigkeit tragen Monitoringsysteme für eine frühzeitige Erkennung und Bewertung des Bauwerkszustandes bei. Die Teilnehmenden haben begründete Aussagen zur Empfehlung von Monitoringsystemen zu geben.

081 Die Resilienz der Bauwerke gegenüber Veränderungen der Umwelt (Klimawandel), als auch durch unvorhergesehene Ereignisse können durch eine ausreichende Robustheit (gutmütiges Verhalten) beschrieben werden. Die Teilnehmenden haben konkrete Angaben zu Mehrbelastung zugeben.

3.2.3 Soziokulturelle und funktionale Qualität

082 Die Ziele der soziokulturellen Qualität sind für Verkehrsinfrastrukturen vor allem in der Gewährleistung von Gesundheit, Behaglichkeit und Nutzerzufriedenheit zu sehen.

083 Besonders relevante Kriterien sind u. a. der Fahr- und Laufkomfort und Sichtverhältnisse, die verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten und Aufenthaltsqualitäten zusammen mit den Blickbeziehungen und (Verkehrs-)Leitsystemen.

084 Der Übergang zum Thema Sicherheit für Nutzende und die Fauna ist hierbei fließend. Hier ist ein besonderes Augenmerk auf das Risiko des Überkletterns der Geländer, die Gefahr der Glatteisbildung und des Sicherheitsgefühl von Nutzenden u.a. in Nachtstunden zu richten. Hieraus kommt der Planung eines rutschfesten, dauerhaften und gut zu reinigendem Brückenbelags, der auch eine gefahrlose Nutzung im Winter ermöglicht, eine besondere Bedeutung zu. Genauso ist eine blendfreie Ausleuchtung der nutzbaren Bereiche in Einklang mit den ökologischen Schutzanforderungen für die Fauna zubringen. Diese Aspekte sind aussagekräftig planerisch zu beschreiben.

085 Ein weiteres wesentliches Ziel besteht darin, die angemessene Funktionalität der Verkehrsinfrastruktur zu gewährleisten. So sind u. a. alle Brückenabschnitte und Anschlussbereiche zum „Park am Hochwasserbassin“ und zur Billstraße barrierefrei gemäß den einschlägigen DIN-Normen und der in Hamburg zu berücksichtigenden ReStra auszubilden. Die Berücksichtigung der HBVO und darüber hinaus vorgesehene Maßnahmen sind zu beschreiben.

3.2.4 Technische Qualität

086 Eine hohe Qualität der technischen Ausführung und damit die langfristige Sicherung der Funktionalität des Bauwerks wird ebenfalls als Nachhaltigkeitsziel angesehen. Die hohe technische Qualität lässt sich durch ein robustes Brückenbauwerk realisieren, bei dem die Langlebigkeit, die Leichtigkeit der Unterhaltung, Instandsetzung und eine spätere Erneuerung berücksichtigt werden.

087 Neben den bereits in den vorherigen Themenfeldern der Nachhaltigkeit enthaltenen Kriterien sind konkrete Aussagen zur Wartungs- und Reinigungsfreundlichkeit des Bauwerkes zu tätigen.

088 Einen weiteren Aspekt stellt die technische Umsetzbarkeit der Trennung von planmäßig im Lebenszyklus auszutauschenden Schichten (z. B. Fahrbahn) dar.

3.2.5 Prozessqualität/Lebensdauer

089 Zu den Zielen gehört ebenfalls ein positiver Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung durch die Optimierung von Instandhaltungsprozessen. Die o. g. Nachhaltigkeitsziele können nur mit qualifizierten Personen und Unternehmen sowie in zweckmäßigen Verfahren umgesetzt werden. Auch Maßnahmen zur Kontrolle, Qualitätssicherung und Monitoring werden als Kriterien der Planung, der Bauausführung oder des Betriebs relevant werden.

090 Im Rahmen des Wettbewerbes soll u. a. anhand der zu leistenden Zuarbeit zu den Bewertungen als auch der LCA-integrierten BIM-Modellierung die Fähigkeit der Planenden bewertet werden, mit der Thematik der Nachhaltigkeit professionell zu agieren.

091 Die Bauausführung hat zu dem durch Dauer und lokale Emissionen (Staub, Lärm, räumliche Beschränkungen) prozessliche Auswirkungen, die begrenzt werden sollten. Die Potentiale der Entwürfe und geplanten Herstellungsverfahren dieser Auswirkungen durch minimierte Vorortbauzeiten und Lärmbegrenzungen sollen bereits im Wettbewerb mitbewertet werden.

092 Die Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft beabsichtigt im Einvernehmen mit der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende und dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer sowie mit der Billebogen Entwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG die „Billebrücke“ als Projekt für Nachhaltiges Bauen zu realisieren. Es wird eine möglichst langlebige Brückenkonstruktion mit einer Lebensdauer von mindestens 80 Jahren erwartet.

3.3 Technische und weitere Rahmenbedingungen

3.3.1 Lage

Anschlussbereiche im Norden und Süden

093 Nördlich der Brücke im Bereich des sogenannten Alten Recyclinghofes (Flurstück 1077) findet parallel zum vorliegenden Brückenbauvorhaben eine freiraumplanerische Entwicklung statt (siehe Anlage 05_01 und 02 Ergänzende Informationen zum Plangebiet). Hierbei ist vorgesehen, dass die zentral auf dem Alten Recyclinghof liegende Bestandshalle als öffentlich nutzbares Gebäude erhalten und saniert wird. Im Südwesten entsteht ein neuer, barrierefreier Wasserzugang mit Rampen und einem Ponton. Auf der Fläche selbst werden vielseitige Erholungs- und Freizeitflächen geschaffen.

094 Die Differenzhöhen und Längsneigungen der Wegeverbindung im Übergang vom nördlichen Ende der „Billebrücke“ zu den bestehenden Geländehöhen sollen im Norden möglichst gering sein. Die Integration des Brückenanschlusses und die Fortführung der Wegebeziehung ist nicht Teil des Wettbewerbs und wird im Rahmen der Freiraumplanung des Alten Recyclinghofes bearbeitet.

095 Am südlichen Ende der geplanten „Billebrücke“ und der Billstraße wird ein 5,50 m breiter gemeinsamer Geh- und Radweg mit beidseitigen Böschungen hergestellt (Siehe Anlage 03_02_Querschnitt; Abb 13). Dieser Bereich ist nicht Bestandteil des Wettbewerbs.

096 Die Längsneigung der Wegeverbindung von der Brücke bis zum Anschluss an den Gehweg der Billstraße muss barrierefrei sein und sollte maximal 3 % betragen und ist planerisch zu berücksichtigen (siehe beispielhafte Gradiente 03_01_Gradiente).

097 Alle Gebäude auf dem Grundstück Billstraße 33 (Flurstück 1431) sind zu erhalten. Westlich angrenzend an das südliche Widerlager soll die vorhandene Böschung in der zukünftigen Entwicklung erhalten bleiben.

098 Auf dem westlichen Teil des Flurstücks 2013 (ehemalige Tankstelle) ist eine temporäre Zwischennutzung vorgesehen, so dass die Fläche während der Baumaßnahme nicht zur Verfügung steht.

099 Im Süden ist der vorhandene Leitungsbestand zu beachten und zu erhalten (siehe Anlage 03_03 Leitungsquerschnitt). Dazu gehören ein DN 3000 Mischwassersammler sowie ein provisorisch hergestellter Regensielauslass DN700 der Hamburger Stadtentwässerung.

Anschlusshöhen der Gradiente

100 Im Norden muss die Gradiente der Wegeverbindung (Beispiel Anlage 03_01_Gradiente) an die Bestandshöhen des Recyclinghofes anschließen (ca. 4,40 m üNHN).

101 Im Süden muss die Gradiente an den bestehenden nördlichen Gehweg der Billstraße anschließen (ca. 3,50 m üNHN).

102 Die Barrierefreiheit muss bei der Höhenentwicklung gewährleistet werden.

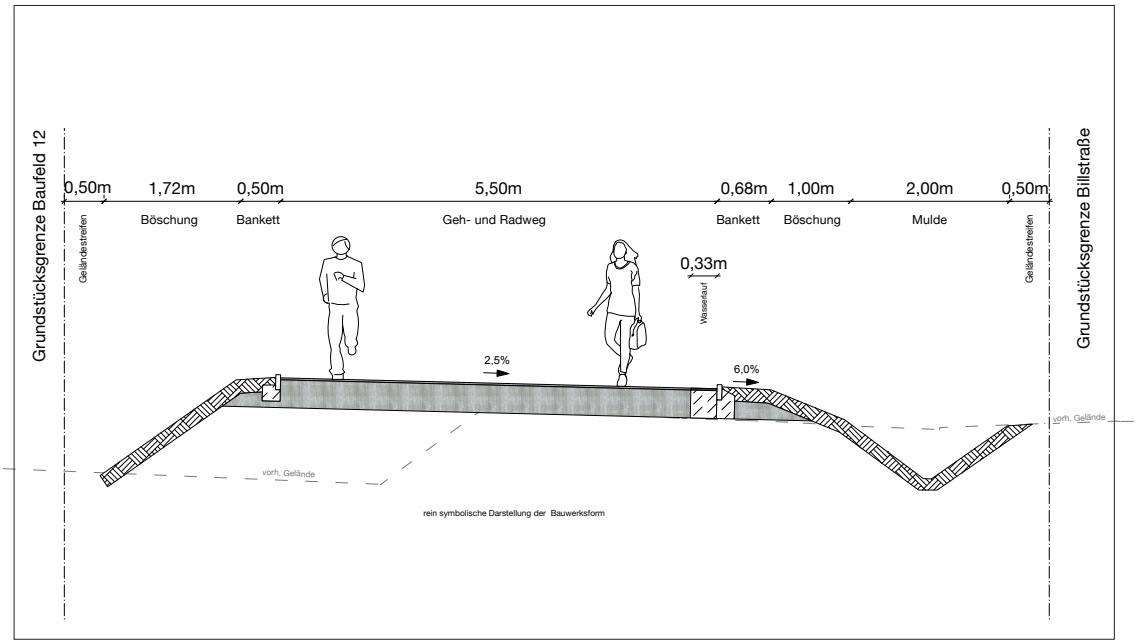


Abb. 15 Querschnitt des Weges im Süden zwischen Brücke und Billstraße

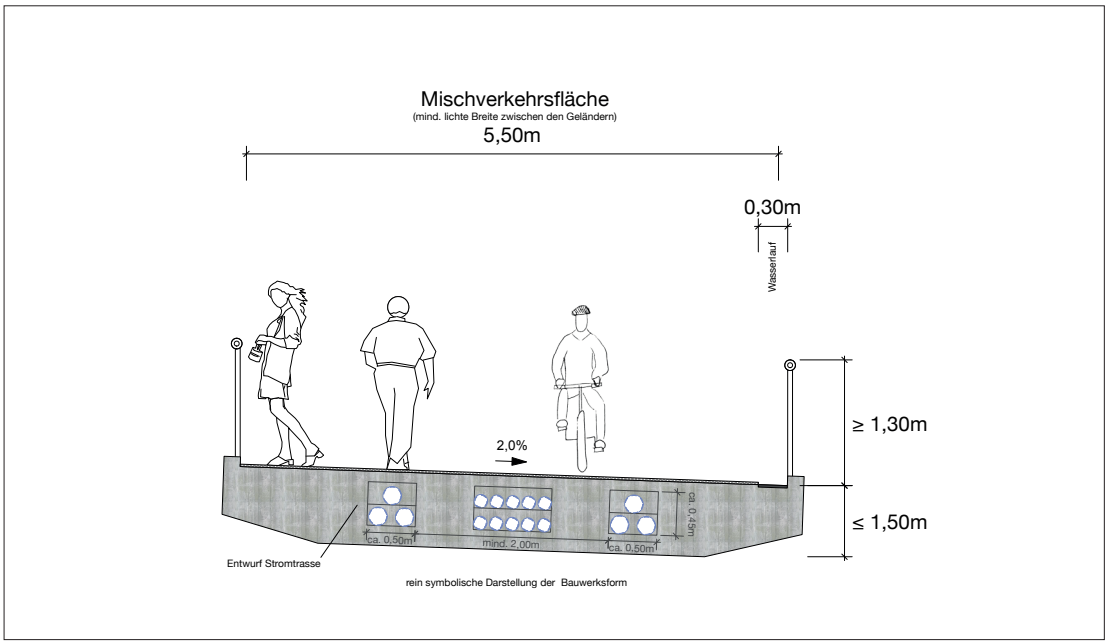


Abb. 16 Brückenquerschnitt mit Leitungen

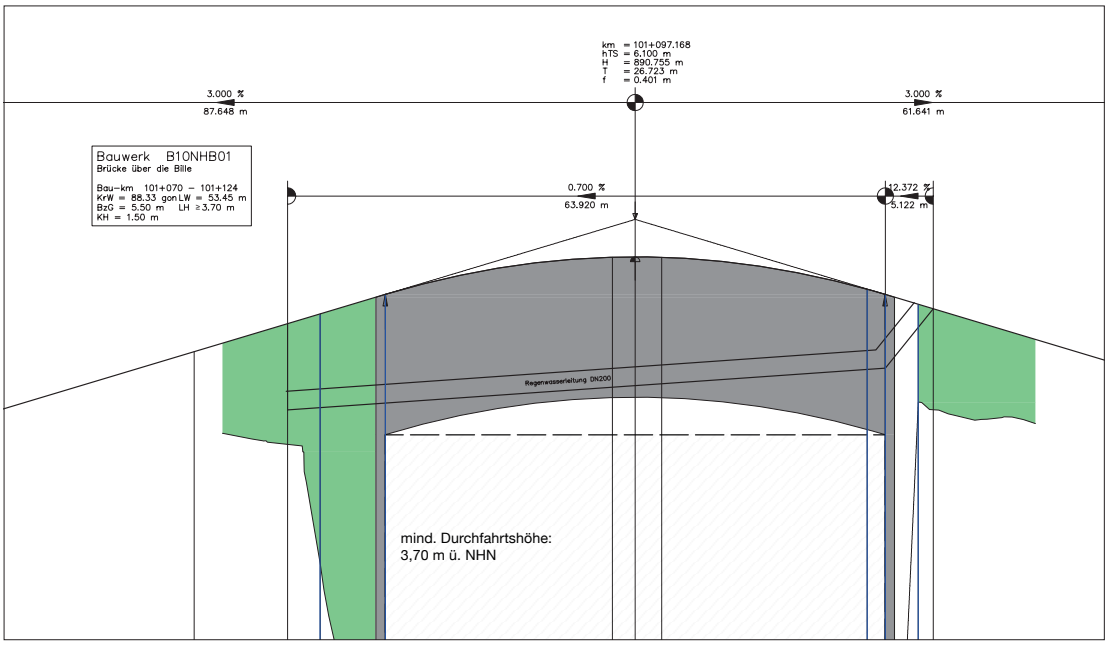


Abb. 17 Gradientenverlauf

3.3.2 Verkehrliche Anforderungen

103 Die geplante Brücke ist zur alleinigen Nutzung durch den Fuß- und Radverkehr vorgesehen.

104 Allerdings müssen kleine Unterhaltungsfahrzeuge der Stadtreinigung, z. B. zur Straßenreinigung und zum Winterdienst, die Brücke bei Bedarf befahren können. Für diese Fahrzeuge ist ein zulässiges Gesamtgewicht von mindestens 4,25 t anzusetzen.

105 Durch die Entwicklung des südlichen Gebietes (Neuer Huckepackbahnhof) und bei Fertigstellung der attraktiven Wegeverbindungen im Grünzug wird eine stetige Steigerung des nichtmotorisierten Verkehrs erwartet.

106 Hinzu kommt, dass im Falle der Realisierung einer Event- und Veranstaltungshalle auf den Flächen des neuen Huckepackbahnhofs im Süden auch zeitweise stärkere Besucherströme über die Brücke entstehen können.

Brückenquerschnitt

107 Als lichte Breite zwischen den Geländern sind mindestens 5,50 m vorzusehen. Innerhalb dieser Breite entsteht eine gemeinsame Mischverkehrsfläche für den Fuß- und Radverkehr.

108 Die vorgegebene Breite lässt zu, dass zu einem späteren Zeitpunkt noch eine Trennung dieser beiden Verkehrsarten erfolgen kann (z. B. durch Aufbringen einer Markierung).

109 Die lichte Höhe über dem gemeinsamen Geh- und Radweg muss mindestens 4,50 m betragen.

Medientrassen und Leitungen

110 Die Hamburger Energienetze planen die Führung einer Stromtrasse über die neue Brücke. Aus diesem Grund müssen Kabelschutzrohre mit entsprechenden Abmessungen unterhalb der Brücke (außerhalb des Lichtraumprofils des Gewässers) vorgesehen werden.

111 Die vorgesehenen 16 Leerrohre für die Hamburger Energienetze umfassen je drei Rohre für 110-kV-Leitungen sowie zehn Rohre für Mittel- und Niederspannung. Zwischen den 110 kV Leitungspaketen ist ein Mindestabstand von 2,00 m vorzusehen (vgl. Anlage 03_03 Leitungsquerschnitt). Es sind die geltenden Regelwerke für Planung und Entwurf zu berücksichtigen. Dies gilt insbesondere für den Mindestabstand von 30 cm zwischen den Leitungspaketen sowie zur Unterkante der Konstruktion gem. RiLeiBrü.

112 Für die elektrische Versorgung der notwendigen Straßenbeleuchtung auf bzw. an der Brücke sind zusätzlich zur Stromtrasse entsprechende Versorgungsleitungen durchgängig mit Anschluss südlich des Bauvorhabens vorzusehen.

113 Unterhalb der Brücke kann eine Regenwasseranschlussleitung notwendig werden (siehe beispielhafte Gradiente Anlage 03_01 Gradiente).

114 Die Anordnung der vorgenannten Leitungen ist im Brückenquerschnitt darzustellen und in der Konstruktion zu berücksichtigen.

Gradientenverlauf / Lichtraumprofil

115 Aus den angesetzten Widerlagerstandorten ergibt sich eine lichte Weite der Brücke von ca. 54 m.

116 Zwischen den Widerlagern ist im Endzustand unterhalb der Brücke eine lichte Höhe von mindestens 3,70 m bezogen auf den Bemessungswasserstand von 0 m NHN als Durchfahrtshöhe, frei von jeglichen Bauteilen, zu gewährleisten.

117 Im Gewässer sind zwischen den beiden Widerlagern im Endzustand keine Pfeiler oder Stützen zulässig.

118 Erforderliche Schifffahrtszeichen und Schutzeinrichtungen (Dalben) sind mitzuplanen und zu verorten (siehe Abschnitt „nautische Belange“).

119 Im Zuge der Entwicklung der beigefügten Gradiente (Anlage 03_01 Gradiente) wurde eine Konstruktionshöhe von max. 1,50 m angenommen.

120 Es sind grundsätzlich geringe Konstruktionshöhen anzustreben, um die Differenzhöhen zum umliegenden Bestand so gering wie möglich zu halten. Der zukünftige Freiraum soll mit möglichst geringem Gefälle an die Brücke anschließen (vgl. 3.1.1 Lage, Abschnitt Anschlussbereiche im Norden und Süden).

121 Die vorliegende Gradiente (Anlage 03_01 Gradiente) kann verändert werden, solange die lichte Durchfahrtshöhe unter der Brücke eingehalten wird und die Längsneigungen der zuführenden Wege im Norden und Süden barrierefrei ausgebildet sind. Aus den geforderten Abgabeleistungen muss die Gewährleistung der Barrierefreiheit eindeutig hervorgehen.

3.3.3 Konstruktion

122 Die Bückenkonstruktion ist derart auszubilden, dass keine Ansatzpunkte für Vögel entstehen.

Geländer

123 Für das Brückengeländer als gestalterisch wichtiges Bauteil werden überzeugende Lösungen erwartet, die auch Unterhaltungs- und Wartungsaspekten (daher kein Glasgeländer) sowie der Langlebigkeit Rechnung tragen. Sicherheitsaspekte, wie ein Übersteigschutz und notwendige Höhen, etc. sind dabei ebenso zu berücksichtigen wie eine Beeinträchtigung der praktischen Gehwegbreite beispielsweise durch an das Geländer angeschlossene Fahrräder. Primär sollte aber das Anschließen von vornherein vermieden werden.

124 Die Geländerhöhe beträgt wegen der Nutzung der Brücke durch den Radverkehr mindestens 1,30 m.

Widerlager

125 Die Widerlager der Brücke dürfen den bestehenden Fließquerschnitt der Bille nicht grundlegend einschränken. Das nördliche Widerlager soll jedoch vorzugsweise wasserseitig vor der bestehenden Uferwand platziert werden. Die Einschränkung bezieht sich dabei auf einen Bereich, dessen wasserseitige Grenze durch einen Schutzdalben an der Westecke des nördlichen Ufers definiert wird. Innerhalb dieses „Schutzraums“, ca. 5,5 m Abstand rechtwinklig zur Uferlinie, ist das nördliche Widerlager inkl. Schutzdalben vorzusehen (vgl. Anlage 03_07 nördliches Widerlager Vorzugsvariante).

126 Das Widerlager soll innerhalb eines wasserdichten Spundwandvorbaus vor die Bestandskonstruktion gesetzt werden, um mit dem Neubau gleichzeitig den Bestand in diesem Bereich zu ertüchtigen und ein eigenständiges Bauwerk zu schaffen, dessen Lebensdauer unabhängig vom Zustand des vorhandenen Uferbauwerks ist. Dabei ist ein Abstand von mind. 7,5 m zwischen der Westecke der Uferwand und der Außenkante des geplanten Spundwandvorbaus einzuhalten. Der Bestand bleibt landseitig somit erhal-ten, jedoch ist eine bauliche Ertüchtigung des direkten Umfelds in Betracht zu ziehen.

127 Die Herstellung erfolgt hauptsächlich vom Wasser aus, um die bauzeitliche Belastung des Bestands so gering wie möglich zu halten. Eine wasserseitige Nutzungseinschränkung der Bille ist aufgrund der Schifffahrt bauzeitlich auf ein absolutes notwendige Minimum zu beschränken und mit dem Oberhafenamt der HPA sowie mit den Anliegern abzusprechen. Aufgrund des vorliegenden Baugrunds ist das Widerlager tiefzugründen und zur Stützung des Bestandsbauwerks mit einer Rückverankerung zu versehen. Die Form der Widerlagereinfassung ist an die Größe des Widerlagers bautech-nisch sowie gestalterisch anzupassen.

128 Über die begehbare Fläche zwischen Widerlager und Einfassung sind zukünftige Bauwerksinspektionen und Lagerwartungen problemlos möglich.

129 Das südliche Widerlager muss die Kaimauerflucht der östlich angrenzenden (privaten) Kaimauer aufnehmen. Die Lücke zwischen den beiden Bauwerken soll geschlossen werden.

130 Als zusätzliche Herausforderung muss ein neu herzustellender Regensiel-Auslass (DN700) der Hamburger Stadtentwässerung in das südliche Widerlager integriert werden. Das Siel wird derzeit provisorisch um das Baufeld herumgeführt (siehe Anlage 03_08 Billstr.31_Sielauslass).

Materialität

131 Im Rahmen der Überlegungen zum möglichen Materialeinsatz für tragende wie auch nicht tragende Bauteile gilt es zu beachten, dass es sich um Materialien handelt, die bereits offiziell zugelassen sind. Aufgrund der Einbindung in den Grünzug sowie durch die Tideunabhängigkeit kommt auch eine Brücke in Holzhybridbauweise mit entsprechendem konstruktivem Holzschutz gemäß der DIN 68800 in den Teilen 1 und 2 in Betracht. Die Planungsteams sind aufgefordert, dies im Entwurf zu berücksichtigen und eine Begründung für die Wahl des Materials zu formulieren, auch wenn sich ggf. gegen die hybride Bauweise entschieden wurde.

132 Die Wahl des Oberflächenmaterials ist im Hinblick auf seine Nachhaltigkeit, Langlebigkeit, den Wartungs- und Pflegeaufwand sowie auf potenzielle Anfälligkeit auf Eisbildung hin zu überprüfen. Insbesondere Gehwegbeläge aus Holz werden in diesem Zusammenhang kritisch gesehen.

133 Der Gesamtentwurf ist mit einem umfassenden Graffiti-Schutz zu versehen. Der gesamte Materialeinsatz ist hinsichtlich der bewertenden Ökobilanz zu optimieren.

Frostsicherheit

134 Die Planung soll mit Hinblick auf frostbedingte Nutzungseinschränkungen bereits im Vorentwurf Handhabungs- und Lösungsansätze ausbilden. So ist ein frostbeständiger Belag unter Beachtung der ZTV-ING mit hohen Toleranzen bei extremen Temperaturen zu wählen.

3.3.4 Weitere technische Anforderungen

Brückenentwässerung

135 Die Brückenoberfläche soll im Querschnitt möglichst ein Einseitgefälle mit mindestens 2% nach Osten aufweisen.

136 Eine Einleitung des anfallenden Regenwassers von der Gehwegoberfläche direkt in die Bille ist nicht zulässig.

137 Für die Ableitung des Regenwassers von den Gehwegflächen ist vorgesehen, dass dieses oberflächlich auf der Brücke am östlichen Rand der Wegefläche in Richtung der Widerlager fließt, dort mittels Straßenablauf gefasst und über eine Anschlussleitung zu einem öffentlichen Regenwassersiel geführt wird.

138 Da sich der Regenwasserkanal für die weitere Ableitung des Regenwassers vom Brückenbauwerk im Süden befindet, müsste für den ggf. am nördlichen Widerlager notwendigen Straßenablauf gewährleistet werden, dass die Anschlussleitung unterhalb der Brücke mit einer Neigung von 0,7% nach Süden angebracht werden kann (vgl. beispielhafte Darstellung in Anlage X einer Leitung DN 200 mit einem Längsgefälle von 0,7% nach Süden).

Beleuchtung

139 Neben der notwendigen verkehrlichen Beleuchtung ist auch die Möglichkeit einer atmosphärischen Beleuchtung aufgrund des exponierten Standorts der Brücke als ein weiteres Gestaltungsthema des Planungswettbewerbs zu prüfen. In den einzureichenden Entwurfsunterlagen ist hierfür ggf. eine Skizze einer Ansicht bei Dunkelheit erbeten. Aufgrund der Schifffahrt ist die Beleuchtung jedoch blendfrei zu planen.

140 Als weitere Planungsgrundlage in Bezug auf alle öffentlichen Bereiche dienen die empfohlenen Anforderungen zur Beleuchtungsstärke gemäß den Nennwerten der öffentlichen Beleuchtung Hamburgs.

141 Die Wartung der Beleuchtung ist so zu planen, dass dafür kein Schiff eingesetzt werden muss und diese möglichst einfach und vandalismussicher handhabbar ist.

142 Nutzungsbedingte Beeinträchtigungen, die sich beispielsweise auf Vögel und Insekten auswirken können, sind unter Berücksichtigung des Stands der Technik zu vermeiden bzw. so gering wie möglich zu halten. D.h. auch, dass zur Vermeidung von Lichtverschmutzung die Beleuchtung so auszuführen ist, dass eine direkte Abstrahlung auf die Wasserflächen und in den Himmel vermieden wird.

Schall

143 Der Entwurf soll möglichst geringe Schallemissionen hervorrufen. Dabei ist von Bedeutung, dass die Bauelemente nicht zu ungünstigen Schallemissionen neigen. Die Vermeidung von ungewünschten schallbedingten Nachteilen ist detailliert im Vorentwurf im Anschluss an das Wettbewerbsverfahren nachzuweisen. Besonders Effekte von Dröhnen oder Windgeräuschen sind bei Stahlkonstruktionen zu vermeiden, beispielsweise durch die Verwendung eines lärmmindernden Belags auf der Brücke und auf deren Zufahrten.

Schwingungsverhalten

144 Die Brücke darf weder bei der Wegenutzung noch beim Aufenthalt auf der Brücke eine unangenehme Schwingungswahrnehmung bei den Nutzern hervorrufen. Aufwendige Tilgerkonstruktionen sollen nach Möglichkeit vermieden werden.

Nautische Belange

145 Neben dem erforderlichen Lichtraumprofil müssen weitere erforderliche Ausstattungen wie beleuchtete Schifffahrtszeichen, Radarreflektoren, Schutzdalben ggf. mit farblichen Markierungen und sonstige Einrichtungen Berücksichtigung finden.

146 Beleuchtungseinrichtungen müssen so angebracht sein, dass die Brückenunterkanten klar erkennbar sind. Die gesamte Brücken- und Umgebungsbeleuchtung muss blendfrei für die Schifffahrt sein.

147 Die Brücke soll für einen Schiffsanprall, mindestens in Größe von 1 MN, bemessen werden. Der Entwurf ist so zu erarbeiten, dass im Falle eines Anpralls zwar eine Beschädigung der Brücke hingenommen wird, das vollständige Abrutschen ins Wasser jedoch konstruktiv vermieden wird.

148 Beidseitig der Brücke sind Schutzdalben erforderlich. Diese sind unter Berücksichtigung des Schiffsanpralls mit einem Arbeitsvermögen von A > 75 kNm auf +0 m NHN zu dimensionieren.

3.3.5 Baugrund

149 Das Baugebiet befindet sich aus regionalgeologischer Sicht in der sich nördlich der Elbe sowie östlich der Alster ausbreitenden Marschzone.

150 Gemäß des Geotechnischen Berichts (vgl. Anlage 03_04 Baugrundachten DB) wird der Untergrund durch pleistozäne und darüber liegende holozäne Sedimente gebildet. Charakteristisch sind die unter der anthropogen, überwiegend mittelsandig ausgeprägten Oberfläche vorkommenden Verlandungsablagerungen wie Klei und Torf. Die Basis dieser holozänen Bildungen reicht durchschnittlich bis in eine Tiefe von NN-5 m bis NN-10 m. Unterlagert werden diese Schichten von pleistozänen Ablagerungen der Saale-Kaltzeit, die als fluviatiler Mittel- bis Grobsand auftreten. Die Basis dieser aus dem Elbe-Urstromtal stammenden und als Grundwasserleiter fungierenden Schichten erlangen im Untersuchungsgebiet eine Tiefe zwischen NN-25 m bis NN -35 m.

151 Die hydrogeologischen Verhältnisse weisen einen Grundwasserstand von NN ±0,0 m auf. Eine potenzielle Änderung des Grundwasserstandes durch die bestehenden hydraulischen Verbindungen innerhalb der durchlässigen Bodenschichten beruht auf Schwankungen der angrenzenden Gewässer, insbesondere durch den Billekanal. Oberhalb der schwach durchlässigen bindigen Böden treten Stauwasserhorizonte auf. In den unteren pleistozänen wasserdurchlässigen Sandschichten herrschen gespannte hydrologische Verhältnisse vor.

152 Unter Berücksichtigung der voraussichtlich auch im Bereich der zu erstellenden „Billebrücke“ anstehenden Weichschichten aus Klei und Torf wird grundsätzlich die Tiefgründung der Widerlager auf Bohrpfählen erforderlich.

153 Aufgrund der sehr hohen Bodenbelastungen im Baugebiet der Brücke auf der nördlichen Widerlagerseite bietet es sich zwar an, die Widerlager alternativ auf Verdrängungsbohrpfählen aufzulagern. Hiervon wird aber abgeraten, da die FHH die Einschätzung vertritt, dass diese Lösung der Tiefgründung nicht im Einklang mit der ZTV-Ing. ist.

3.3.6 Bauablauf

154 Mit Blick auf die Realisierbarkeit sind grundsätzliche Überlegungen auch in Hinblick auf mögliche Vorfertigungsgrade, erforderlicher Sperrzeiten auf der Bille und den bauzeitlichen Aufwand anzustellen. Hierbei sind die Randbedingungen in der Örtlichkeit zu berücksichtigen.

155 Zu beachten sind z.B. die Abmessungen der Schleuse Brandshofer Deich sowie die Höheneinschränkungen auf der Bille bei einer Anlieferung auf dem Wasserweg. Eine potenzielle Vormontagefläche steht nordöstlich angrenzend auf dem Alten Recyclinghof zur Verfügung. Im Zuge des Wettbewerbsbeitrages ist noch kein detailliertes Bauablaufkonzept zu übergeben. Es wird eine Plausibilisierung der wirtschaftlichen Realisierbarkeit des gewählten Tragwerks erwartet.

156 Für den Bau der Brücke ist eine wasserseitige Baustelleneinrichtung, Anlieferung und Herstellung möglich. Zu berücksichtigen sind hierbei die geometrischen Restriktionen auf der Bille (z.B. Schleuse Billwerder und Höhenbeschränkungen durch die umliegenden Brücken).

157 Für die landseitige Zuwegung von Süden steht an der Billstraße ein Grundstück in einer Breite von ca. 13 m zur Verfügung (am östlichen Rand des Flurstücks 2013).

158 Im Norden soll an der Straße Bullerdeich eine weitere Baustellenzufahrt einschließlich einer Baustelleneinrichtungs- und Vormontagefläche parallel zum Bahndamm zur Verfügung gestellt werden (Flurstück 1077).

3.3.7 Wirtschaftlichkeit / Baukosten

159 Die Einhaltung der vorgegebenen Baukosten ist zwingende Vorgabe für die Planung. Die Planung ist stets wirtschaftlich zu optimieren. Für die Brücke ist folgender Kostenrahmen vorgegeben: 1,8 Mio. Euro (Basiskosten für das Bauwerk – der Ansatz für KG 300+400 netto ist auszuweisen). Hierin enthalten sind die Kosten für erforderliche Schutz- und Leiteinrichtungen der Brücke.

160 Die Kostenermittlung hat entsprechend den Vorgaben der VV-Bau unter Berücksichtigung der Strukturen der RAB-Ing. zu erfolgen (Anlage 07_02 Vordruck Kostenschätzung).

3.4 Vorschriften und Richtlinien

161 Die folgende Aufstellung an Vorschriften und Richtlinien erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, sondern im Rahmen des Verfahrens wird in Ergänzung zu den allgemein anerkannten Regeln der Technik auf folgende zum Teil spezifische Regelwerke verwiesen:

- HBauO (Hamburgische Bauordnung)
- BauNVO (Baunutzungsverordnung)
- BauGB (Baugesetzbuch)
- ReStra (Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen)
- HBVA (Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen der FGSV)
- ZTV-ING (Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Ingenieurbauten)
- EAB (Empfehlungen des Arbeitskreises „Baugruben“, DGG)
- EAU (Empfehlungen des Arbeitsausschusses „Ufereinfassungen“, HTG/DGG)
- HWaG (Hamburgisches Wassergesetz)
- VV-Bau



Abb. 19 Luftbild mit Ausblick auf den Billhafen, den Oberhafenkanal und die Norderelbe

4. Das Verfahren

4.1 Wettbewerbsgegenstand

162 Verfahrensgegenstand ist die Planung einer Brücke für den Fuß- und Radverkehr über die Bille mit einer lichten Weite von ca. 54 m und einer lichten Nutzungsbreite von mindestens 5,50 m zwischen den Geländern, als Verbindung des „Neuen Huckepackbahnhofs“ mit dem „Park am Hochwasserbassin“ in Hamburg-Mitte.

163 Der Alster-Bille-Elbe-Grünzug wird als eine der wichtigsten übergeordneten Grünachsen Hamburgs auf einer Länge von etwa 4 km entwickelt und verbindet als Teil des Grünen Netzes die vier Landschaftsachsen Alsterachse, Horner Geest, Bille-Achse und Elbmarschen-Achse und das Elbufer miteinander. Im Sinne eines durchgehenden Bandes von der Alster an die Elbe werden die Stadtteile Hammerbrook und Rothenburgsort verknüpft.

164 Als zentralen Baustein für die Schaffung der Kontinuität des Grünzugs plant die Billebogen Entwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG und der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer einen Brückenschlag zwischen dem „Park am Hochwasserbassin“ und dem südlich der Bille gelegenen „Neuen Huckepackbahnhof“, der als innenstadtnahes Sport-, Event- und Gewerbequartier sowie für urbane Produktion entwickelt wird. Das ca. 20 Hektar große Quartier verfügt über ein multiples Erschließungskonzept, dass den öffentlichen Nahverkehr und Verbindungen des Fuß- und Radfahrers stärkt und durch qualifizierte Freiräume komplettiert wird.

165 Es werden Entwürfe erwartet, die eine Balance finden zwischen architektonischer Präsenz und Eigenständigkeit der Brücke im Stadtraum einerseits und einer harmonischen Einbindung in das künftige städtebauliche Ensemble aus angrenzenden Hochbauten südlich der Bille sowie den weiteren Brücken im direkten Umfeld andererseits.

166 Entsprechend hoch sind die Anforderungen an die gestalterische Qualität der Ausloberin für die „Billebrücke“. Es soll eine zeitgemäße Konstruktion gefunden werden, die zu den Gebäuden des Umfeldes passt, möglichst transparent ist und einen Übergang in den Park findet. Dabei werden nachhaltige und innovative Ideen und Konstruktionen – auch aus Holz – begrüßt.

4.2 Wettbewerbsbedingungen

4.2.1 Verfahrensart

167 Der Planungswettbewerb wird als 1-phasiger nicht-offener interdisziplinärer Realisierungswettbewerb nach der Richtlinie für Planungswettbewerbe der Freien und Hansestadt Hamburg in der gültigen Fassung vom 03.03.2015 (nachfolgend RPW 2015) mit anschließendem Verhandlungsverfahren nach § 14 Abs. 4 Nr. 8 VgV ausgelobt.

168 Dem Planungswettbewerb wurde ein europaweiter Teilnahmewettbewerb vorgeschaltet. Es ist beabsichtigt, sechs geeignete Teilnehmende aus dem Teilnahmewettbewerb zum Realisierungswettbewerb zuzulassen.

4.2.2 Anwendung und Anerkennung der RPW 2015

169 Der Durchführung des Wettbewerbs liegen die RPW 2015 zugrunde, soweit in der Auslobung nichts anderes ausgeführt ist. Die Auslobung ist für die Ausloberin, die Teilnehmenden sowie alle anderen am Planungswettbewerb Beteiligten verbindlich.

170 Bei der Vorbereitung der Auslobung hat die Hamburgische Architektenkammer sowie die Hamburgische Ingenieurkammer-Bau entsprechend den Regelungen der RPW 2015 beratend mitgewirkt. Die Verfahrensbedingungen wurden auf Übereinstimmung der RPW 2015 geprüft.

171 Der Wettbewerb ist unter der Nummer NO-03-2025-IHRW registriert.

172 Die besonderen Bestimmungen für öffentliche Auftraggeber (§9 RPW 2015) sind anzuwenden.

4.2.3 Kommunikation

173 Die Verfahrenssprache ist Deutsch. Die Kommunikation mit den teilnehmenden Planungsteams im hier ausgeschriebenen Planungswettbewerb erfolgt im Wesentlichen über die Plattform. Von einer individuellen Rücksprache der Teilnehmenden mit den beteiligten Dienststellen der Freien und Hansestadt Hamburg, Mitgliedern des Preisgerichts, den Sachverständigen oder der Ausloberin ist abzusehen.

174 Alle teilnehmenden Planungsteams wird empfohlen sich ergänzend auf der Projektseite www.c4c-berlin.de/projekt/bil für den Verfahrensnewsletter zu registrieren. Wichtige Informationen, Infobriefe und Aktualisierungen der Projektwebseite werden über den dort eingetragenen Verteiler versandt. Teilnehmende ohne Anmeldung am Projektnewsletter sind angehalten, sich selbst aktiv und regelmäßig auf der Projektwebseite zu informieren, alle Informationen sind ohne Einschränkung über obenstehenden Link zu erreichen.

175 Die Kommunikation zu allen Fragen des Verfahrens und zu den Inhalten der Aufgabenstellung sind ausschließlich an das verfahrensbetreuende Büro C4C | competence for competitions über die entsprechende Projekt-Emailadresse bil@c4c-berlin.de zu richten.

4.2.4 Einverständnis und Verfassendenerklärung

176 Alle Teilnehmenden, Mitglieder des Preisgerichts, Sachverständige, Gäste und Vorprüfung erkennen durch ihre Beteiligung bzw. Mitwirkung am Verfahren die vorliegenden Teilnahmebedingungen, die Anwendung der RPW 2015 sowie den Inhalt dieser Aufgabenbeschreibung als verbindlich an. Verlautbarungen jeder Art über Inhalt und Ablauf vor und während der Laufzeit des Verfahrens, einschließlich der Erstveröffentlichung der Beiträge und -ergebnisse dürfen ausschließlich über die Ausloberin abgegeben werden.

177 Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben im Rahmen der Verfassererklärung die Versicherung abzugeben, dass sie

- geistiger Urheber der Wettbewerbsarbeit sind,
- zum Zwecke der weiteren Bearbeitung der dem Planungswettbewerb zugrunde liegenden Aufgabe die Befugnis zur Nutzung und Änderung der Wettbewerbsarbeit sowie zur Einräumung zweckentsprechender Rechte an die Ausloberin besitzen,
- mit der Beauftragung zur weiteren Bearbeitung auf der Grundlage der Auslobung einverstanden und
- zur Durchführung des Auftrags berechtigt und in der Lage sind.

Da es sich um einen interdisziplinären Planungswettbewerb handelt, haben alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Bewerbungsgemeinschaft diese Versicherung abzugeben.

4.2.5 Datenschutz

178 Alle Teilnehmenden, Mitglieder des Preisgerichts, Sachverständige, Vorprüfung, Gäste und Auftragnehmende willigen durch die Beteiligung bzw. Mitwirkung am Verfahren ein, dass personenbezogene Daten im Zusammenhang mit dem o.g. Verfahren beim verfahrensbetreuenden Büro in Form einer automatisierten Datei geführt werden.

179 Eingetragen werden Name, Anschrift, Telefon, Beauftragung im Verfahren, Kammermitgliedschaft und Berufsbezeichnung. Nach Abschluss des Verfahrens können auf Wunsch diese Daten unverzüglich gelöscht werden (durch Vermerk in der Verfassendenerklärung oder durch formlose schriftliche Mitteilung).

4.2.6 Vertraulichkeit

180 Alle Unterlagen der Ausloberin sind vertraulich zu behandeln, eine Weitergabe an Dritte ist nicht zulässig.

181 Die durch die Ausloberin und Verfahrensbetreuung zur Verfügung gestellten Unterlagen dürfen nur im Zusammenhang mit der Bearbeitung der Aufgabe verwendet werden. Insbesondere in den CAD-, BIM- und Foto-Dateien sind Daten enthalten, die einer besonderen – nur für den Zweck des Verfahrens bestimmten – Nutzungsbindung unterliegen. Eine weitere Verwendung in Teilen oder Gänze bedarf der schriftlichen Zustimmung der Ausloberin und der Verfahrensbetreuung.

182 Die Regelungen des Gesetzes zum Schutz von Geschäftsgeheimnissen werden dabei erfüllt.

4.2.7 Veröffentlichung der Entwürfe

183 Die Nutzung der Wettbewerbsarbeiten und das Recht zur Erstveröffentlichung sind in §8(3) RPW 2015 geregelt.

184 Die Ausloberin ist ausdrücklich berechtigt, die Arbeiten im Anschluss an den Planungswettbewerb zu dokumentieren, auszustellen und auch über Dritte für die Öffentlichkeitsarbeit/Public Relations sowie Marketing (wie z.B. für eine Broschüre) zu veröffentlichen, wobei die Namen der Verfassenden genannt werden müssen. Diese Rechteeinräumung erfolgt ohne weitere Vergütung und bleibt von einer etwaigen Rückübertragung unberührt. Die Ausloberin ist berechtigt, diese Rechte an Dritte weiter zu übertragen, soweit diese Weiterübertragung im Zusammenhang mit der Umsetzung solcher Maßnahmen erfolgt.

185 Das Erstveröffentlichungsrecht ist auf drei Monate nach Versand des Protokolls zur Preisgerichtssitzung beschränkt.

186 Im Übrigen liegt das Recht an der Veröffentlichung der eigenen Entwürfe bei den teilnehmenden Planungsbüros, unter Beachtung des Erstveröffentlichungsrechts der Ausloberin.

4.2.8 Eigentum und Urheberrecht

187 Wettbewerbsarbeiten dürfen von der Ausloberin veröffentlicht werden. Sie dürfen ausschließlich für den vorgesehenen Zweck genutzt werden, wenn die Verfasserin bzw. der Verfasser mit der weiteren Bearbeitung beauftragt ist. Ansonsten verbleiben alle Rechte nach dem Urheberrechtsgesetz bei den Verfasserinnen und Verfassern.

188 Die mit Preisen ausgezeichneten Verfahrensarbeiten werden Eigentum der Ausloberin und können von dieser an Dritte übertragen werden.

189 Urheberrechtlich und wettbewerbsrechtlich geschützte Teillösungen von Wettbewerbsteilnehmenden (ganz oder in Teilen, sowie auch in bearbeiteter oder modifizierter Form), die bei der Auftragserteilung nicht berücksichtigt worden sind, dürfen nur gegen eine angemessene Vergütung genutzt werden.

190 Wird eine Auftragserteilung durch nachfolgende Gründe behindert oder unmöglich gemacht, indem

- einer Auftragserteilung seitens der Auftragnehmende nicht zugestimmt wird, ohne dass hierfür ein wichtiger Grund vorliegt,
- die Auftragnehmende nicht binnen einer angemessenen Vorlaufzeit (inkl. Beauftragung) von maximal drei Monaten ab Beauftragung mit einem angemessenen leistungsstarken Team die Leistungserbringung begonnen und angemessen fortsetzt wird oder
- von den Auftragnehmenden ein Honorar verlangt wird, das nicht ortsüblich und angemessen ist,

darf die Ausloberin die Wettbewerbsarbeit im Rahmen der Umsetzung entsprechend selbst oder durch Dritte nutzen. Die erforderlichen Rechte zur Umsetzung gelten für diesen Fall als eingeräumt; ein Unterlassungsanspruch besteht in diesem Fall ausdrücklich nicht.

Die Auftragnehmenden haben insoweit Anspruch allenfalls auf die angemessene Vergütung, die im besten Einvernehmen auf Grundlage des Orts- und Marktüblichen zu verhandeln ist, wobei von der Ausloberin erhaltene Vergütungen und Preisgelder zu berücksichtigen bzw. anzurechnen sind.

191 Ergänzende Regelungen aufgrund des Hamburgischen Transparenzgesetzes:

(1) Die Ausloberin ist nach § 3 Abs. 1 Nr. 8, § 10 Abs. 3 des Hamburgischen Transparenzgesetzes (HmbTG) gegebenenfalls verpflichtet, die Wettbewerbsbeiträge bzw. Planungsergebnisse („Werk“) im Informationsregister zu veröffentlichen und jedermann unentgeltlich zu jedweder freien Nutzung, Weiterverwendung und Verbreitung sowohl für nicht-kommerzielle als auch kommerzielle Zwecke, zu überlassen.

(2) Soweit das Werk urheberrechtlich schutzfähig ist, räumen die Teilnehmenden bzw. Auftragnehmenden der Ausloberin/Auftraggeberin zu diesem Zweck sämtliche erforderlichen Nutzungsrechte an dem zu erstellenden Werk zeitlich, räumlich und inhaltlich unbeschränkt ein. Insbesondere räumt sie dem Ausloberin/Auftraggeberin das Recht ein, das Werk zu vervielfältigen, zu verbreiten, öffentlich zugänglich zu machen, unter Wahrung seiner geistigen Eigenart zu bearbeiten oder umzugestalten, ungeachtet der Verwertungszwecke. Die Teilnehmenden/Auftragnehmenden gestatten der Ausloberin/Auftraggeberin, jedermann die freie Nutzung, Weiterverwendung und Verbreitung sowohl für nicht-kommerzielle als auch kommerzielle Zwecke im Umfang der eingeräumten Nutzungsrechte zu gestatten.

(3) Die Teilnehmenden/Auftragnehmenden verzichten auf die Geltendmachung von urheberrechtlichen Abwehransprüchen gegen Dritte; hiervon nicht erfasst sind Ansprüche wegen unterlassener Anerkennung der Urheberschaft (§ 13 UrhG) und wegen gröblicher Entstellung des Werkes (§ 14 UrhG).

4.2.9 Bekanntgabe und Ausstellung

192 Allen Teilnehmenden und den Mitgliedern des Preisgerichtes wird das Wettbewerbsergebnis bekannt gegeben. Die Ausloberin wird alle Wettbewerbsarbeiten unter Offenlegung der Verfassenden öffentlich ausstellen. Der genaue Ausstellungstermin sowie der Ausstellungsort werden rechtzeitig bekannt gegeben.

193 Eine Veröffentlichung oder Weitergabe von jeglichen Informationen (Text, Bild und Wort) fällt unter das Erstveröffentlichungsrecht der Ausloberin (siehe 4.02.07). Die Verfahrensbeteiligten werden daher bis zur Veröffentlichung des Wettbewerbsergebnisses durch die Ausloberin über das Ergebnis Stillschweigen bewahren.

4.2.10 Rücksendung nicht prämierter Arbeiten

194 Arbeiten, die nicht in das Eigentum der Ausloberin übergegangen sind, können nach Abschluss des Verfahrens innerhalb von zwei Wochen nach Beendigung der Ausstellung abgeholt oder angefordert werden. Der Ort der Abholung wird noch gesondert bekanntgegeben. Bei postalischer Übersendung sind die Kosten von den Teilnehmenden zu tragen. Nicht abgeholte Arbeiten werden spätestens 3 Monate nach Abschluss des Verfahrens vernichtet. Bei Verlust oder Beschädigung wird keine Haftung übernommen.

4.2.11 Anregungen / bindende Vorgaben

195 Für die Wettbewerbsaufgabe werden keine verbindlichen Vorgaben im Sinne der RPW 2015 §5 Abs. 1 und §6 Abs. 2 formuliert, deren Nichteinhaltung einen Ausschluss aus dem Verfahren zur Folge hätte. Gleichwohl stellen die beschriebenen Rahmenbedingungen und Aufgabenstellungen die Ziele der Ausloberin transparent dar und dienen unter Anwendung der Beurteilungskriterien als Grundlage der Bewertung.

196 Wettbewerbsarbeiten, die während der Laufzeit des Wettbewerbs veröffentlicht werden, verstoßen gegen die in §1 Abs. 4 und §6 Abs. 2 RPW 2015 geforderte Anonymität und sind von der Beurteilung auszuschließen.

4.2.12 Verstöße und Nachprüfung

197 Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Entscheidungen des Preisgerichts in der Sache sind endgültig, sie unterliegen nicht der gerichtlichen Nachprüfung.

198 Die Wettbewerbsteilnehmenden können unbeschadet des Rechts auf Nachprüfung durch die Vergabekammer behauptete Verstöße gegen das in der Auslobung festgelegte Verfahren oder das Preisgerichtsverfahren gegenüber der Ausloberin rügen. Die Rüge muss innerhalb von 10 Kalendertagen nach Zugang der Preisgerichtsprotokolle bei der Ausloberin eingehen. Die Ausloberin trifft ihre Feststellungen im Benehmen mit dem zuständigen Wettbewerbsausschuss. Einsprüche gegen die vom Preisgericht beschlossene Rangfolge sind nicht möglich.

199 Ein Nachprüfungsantrag bei der Vergabekammer aufgrund erkannter Verstöße gegen Vergabevorschriften ist gemäß §160 Abs. 3 Nr. 1 GWB nur zulässig, wenn die Antragstellenden in diesen zuvor unverzüglich, das heißt, innerhalb von 10 Kalendertagen, bei der Ausloberin gerügt hat.

200 Verstöße gegen Vergabevorschriften im Anwendungsbereich der VgV (Vergabeverordnung), die aufgrund des Bekanntmachungstextes und dieser Auslobung erkennbar sind, sind spätestens innerhalb der in der Bekanntmachung genannten Frist gegenüber der Ausloberin zu rügen. Hilft die Ausloberin der Rüge nicht ab, hat die Antragstellenden innerhalb einer Frist von 15 Kalendertagen nach Eingang der Mitteilung der Ausloberin, der Rüge nicht abhelfen zu wollen, seinen Antrag bei der Vergabekammer der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen unter u.g. Adresse einzureichen.

Nachprüfbehörde

Vergabekammer bei der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
Neuenfelder Straße 19
21109 Hamburg

4.2.13 Realisierung und Beauftragung mit Planungsleistungen

201 Das Preisgericht gibt eine schriftliche Empfehlung zur weiteren Entwicklung und Bearbeitung der Planeraufgabe. Da bei der Umsetzung des Projekts eine der Preisträgerinnen und einer der Preisträger, in der Regel die Gewinnerin bzw. der Gewinner, unter Berücksichtigung der Empfehlung des Preisgerichts mit den weiteren Planungsleistungen zu beauftragen ist, sofern kein wichtiger Grund der Beauftragung entgegensteht (vgl. §8 Abs.2 RPW 2015), führt die Ausloberin zunächst nur Verhandlungen mit dem ersten Preisträger oder der ersten Preistägerin durch (vgl. §14 Abs.4 Nr. 8 VgV). Verhandelt wird über die stufenweise Beauftragung nach HOAI 2021 (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure) mit Leistungen der Leistungsphasen 2-4 nach §41 (Ingenieurbauwerke), §49 (Tragwerksplanung) und §55 (Technische Ausrüstung) HOAI und optional weiteren Leistungsphasen (5-9 §§3-4, 41, 49 HOAI) (siehe Leistungsstufen).

202 Der genaue Ablauf und die Inhalte werden im Anschluss zum Wettbewerb mitgeteilt. Die Ausloberin wird – sobald und soweit die Aufgabe realisiert wird – nach Durchführung des Verhandlungsverfahrens, vgl. § 14 Abs. 4 Nr. 8 VgV - mindestens einen Preisträger oder eine Preisträgerin beauftragen. Die Ausloberin wird durch Beauftragung bzw. Einbindung des Preisträgers in jedem Fall sicherstellen, dass die Qualität des Entwurfs realisiert wird. Es wird darauf hingewiesen, dass kein Anspruch auf Realisierung besteht.

203 Die Beauftragung des Bauvorhabens steht unter dem Vorbehalt der zeitlichen und wirtschaftlichen Realisierbarkeit.

204 Eine Zusammenarbeit der Fachrichtungen Bauingenieurwesen und Architektur für die Objektplanung ist in allen Leistungsstufen zwingend erforderlich. Die Federführung liegt beim Ingenieursbüro.

205 Mit Ende des Verhandlungsverfahrens erfolgt die Beauftragung der Stufe 1 und 2 sofern kein wichtiger Grund der Beauftragung entgegensteht. Die Stufe 1 wird von der Billebogen Entwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG (BBEG) beauftragt werden. Ab Stufe 2 übernimmt der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer der FHH.

206 Die Beauftragung der jeweils nächsten Stufen ist abhängig bzw. steht unter dem Vorbehalt der wirtschaftlichen Realisierbarkeit und ist ab Stufe 3 abhängig von der politischen Zustimmung. Ein Rechtsanspruch auf Beauftragung weiterer Leistungsstufen besteht nicht. Die Auftraggeberin behält sich vor, auch nur Einzelleistungen der weitergehenden Stufen abzurufen. Ein Rechtsanspruch auf Beauftragung einzelner Stufen oder von Teilleistungen aus den Stufen über LP2 (Stufe 1) hinaus besteht nicht. Wird der Auftragnehmende nicht mit weiteren Stufen beauftragt, so steht ihm für die nicht beauftragten Leistungsteile weder Vergütungs-, Aufwendungsersatz-, Schadensersatz- noch sonstige Ansprüche zu. Aus der stufenweisen Beauftragung kann der Auftragnehmende keine Erhöhung des Honorars herleiten. Es sind folgende Leistungsstufen vorgesehen:

Stufe 1:

- alle Grundleistungen i.S.d. Leistungsphasen 1 und 2 des Leistungsbilds Ingenieurbauwerke gem. §43 i. V. m. Anlage 12 HOAI 2021 nebst architektonischer Begleitung der Ingenieurplanung als besondere Leistung, d.h. das Einarbeiten gestaltungsbedingter Anforderungen aus dem Wettbewerb;
- sowie alle Grundleistungen i.S.d. Leistungsphasen 1 und 2 des Leistungsbilds Tragwerksplanung gem. §51 i. V. m. Anlage 14 HOAI
- sowie alle Grundleistungen i.S.d. Leistungsphasen 1 und 2 des Leistungsbildes Technische Ausrüstung gem. § 55 i.V. m. Anlage 15 HOAI
- alle weiteren (besonderen) Leistungen, die in Anlage 09-Planervertrag mit Anlagen beschrieben und in Stufe 1 erforderlich sind

Stufe 2:

- Grundleistungen i.S.d. Leistungsphasen 3 und 4 des Leistungsbilds Ingenieurbauwerke gem. § 43 i. V. m. Anlage 12 HOAI 2021 nebst architektonischer Begleitung der Ingenieurplanung als besondere Leistung
- sowie die Grundleistungen i.S.d. Leistungsphasen 3 und 4 des Leistungsbilds Tragwerksplanung gem. § 51 i. V. m. Anlage 14 HOAI, in der Leistungsphase 4 sowie
- die Grundleistungen i.S.d. Leistungsphasen 3 und 4 des Leistungsbildes Technische Ausrüstung gem. § 55 i.V. m. Anlage 15 HOAI
- aller weiteren (besonderen) Leistungen, die in Anlage 09-Planervertrag mit Anlagen beschrieben und in Stufe 2 erforderlich sind

Stufe 3 (optional):

- Grundleistungen i.S.d. Leistungsphase 5 des Leistungsbilds Ingenieurbauwerke gem. § 43 i. V. m. Anlage 12 HOAI 2021 nebst architektonischer Begleitung der Ingenieurplanung als besondere Leistung
- sowie die Grundleistungen i.S.d. Leistungsphase 5 des Leistungsbilds Tragwerksplanung gem. § 51 i. V. m. Anlage 14 HOAI
- sowie die Grundleistungen i.S.d. Leistungsphase 5 des Leistungsbildes Technische Ausrüstung gem. § 55 i.V. m. Anlage 15 HOAI
- aller weiteren (besonderen) Leistungen, die in Anlage 09-Planervertrag mit Anlagen beschrieben und in Stufe 3 erforderlich sind

Stufe 4 (optional):

- Grundleistungen i.S.d. Leistungsphase 6 des Leistungsbilds Ingenieurbauwerke gem. § 43 i. V. m. Anlage 12 HOAI 2021 nebst architektonischer Begleitung der Ingenieurplanung als besondere Leistung sowie
- die Grundleistungen i.S.d. Leistungsphase 6 des Leistungsbilds Tragwerksplanung gem. § 51 i. V. m. Anlage 14 HOAI sowie
- die Grundleistungen i.S.d. Leistungsphase 6 des Leistungsbildes Technische Ausrüstung gem. § 55 i.V. m. Anlage 15 HOAI
- aller weiteren (besonderen) Leistungen, die in Anlage 09-Planervertrag mit Anlagen beschrieben und in Stufe 4 erforderlich sind

Stufe 5 (optional):

- Grundleistungen i.S.d. Leistungsphasen 8 und 9 des Leistungsbilds Ingenieurbauwerke gem. § 43 i. V. m. Anlage 12 HOAI 2021 sowie
- die Grundleistungen i.S.d. Leistungsphasen 8 und 9 des Leistungsbildes Technische Ausrüstung gem. § 55 i.V. m. Anlage 15 HOAI
- aller weiteren (besonderen) Leistungen, die in Anlage 09-Planervertrag beschrieben und in Stufe 5 erforderlich sind

207 Hinweis: Diese Darstellung stellt eine Zusammenfassung dar. Das detaillierte Leistungsbild inkl. besonderer Leistungen ist dem Vertragsentwurf (Anlage 09-Planervertrag mit Anlagen) zu entnehmen.

208 Neben der Objekt- und Tragwerksplanung sowie der Technischen Ausrüstung sollen in allen beauftragten bzw. abgerufenen Stufen alle erforderlichen ingenieurtechnischen Beratungsleistungen an der Schnittstelle zur städtebaulichen und freiraumplanerischen Planung im Hinblick auf die wirtschaftliche und gestalterische Umsetzbarkeit der Konzepte des Ingenieurbauwerks erbracht werden.

209 Die Planung zur Entwässerung des Neubaus der „Billebrücke“ ist ebenfalls Leistungsbestandteil der Objektplanung in den jeweiligen Leistungsphasen in der entsprechenden Detailtiefe zu planen.

210 Die Beauftragung erfolgt auf Basis des den Auslobungsunterlagen beiliegenden Vertragsentwurfs.

211 Im Falle einer Beauftragung werden im Rahmen des Wettbewerbs bereits erbrachte (Grund-)-Leistungen bis zur Höhe des zuerkannten Preises nicht erneut vergütet, wenn die Arbeit in ihren wesentlichen Teilen unverändert der weiteren Bearbeitung zugrunde gelegt wird. Preisgelder sind anteilig auf die Vergütung des jeweiligen Realisierungsschrittes anzurechnen.

4.2.14 Rechnungsanschrift

212 Die Rechnungen über die zugeteilten Preissummen, Anerkennungen und Aufwandsentschädigungen können nach Abschluss des Verfahrens an die Ausloberin gestellt werden. Bitte reichen Sie die Rechnungen über das Büro C4C | competence for competitions per E-Mail ein.

213 Es besteht kein weiterer Anspruch auf die Erstattung sonstiger Ausgaben und Aufwendungen (z. B. Fahrt- und Reisekosten).

Rechnungsempfänger:
Billebogen Entwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG (BBEG)
Osakaallee 11
20457 Hamburg
Deutschland

über

C4C | competence for competitions
bil@c4c-berlin.de

4.3 Verhandlungsverfahren

Berücksichtigung des Wettbewerbsergebnisses bei den Zuschlagskriterien im Verhandlungsverfahren

214 Da bei der Umsetzung des Projekts in der Regel die Gewinnerin bzw. der Gewinner, unter Berücksichtigung der Empfehlung des Preisgerichts mit den weiteren Planungsleistungen zu beauftragen ist, sofern kein wichtiger Grund der Beauftragung entgegensteht, vgl. § 8 Abs. 2 RPW 2015, führt die Ausloberin zunächst nur Verhandlungen mit dem ersten Preisträger oder der ersten Preisträgerin durch, vgl. § 14 Abs. 4 Nr. 8 VgV. Für den Fall, dass die Verhandlungen mit dem ersten Preisträger oder der ersten Preisträgerin scheitern, werden die übrigen Preisträger oder Preisträgerinnen (Platz 2 und Platz 3) auf Grundlage deren Erstangebote ggf. zu einem Verhandlungsgespräch eingeladen und anschließend zur Abgabe eines finalen Angebots aufgefordert. Den Zuschlag erhält in diesem Fall das wirtschaftlichste Angebot unter der Berücksichtigung der nachstehenden Zuschlagskriterien.

215 Die Ausloberin behält sich vor, den Zuschlag im Rahmen des Verhandlungsverfahrens auf das Erstangebot zu erteilen (§ 17 Abs. 11 VgV).

216 In den Verhandlungen mit den drei Preisträgerinnen oder Preisträgern wird die Qualität der Angebotsplanung mit maximal 60 von insgesamt 100 Punkten gewertet.

217 Grundsätzlich wird im Zuge der Angebotserstellung keine weitere Bearbeitung des Wettbewerbsentwurfs verlangt und das Wettbewerbsergebnis im Vergabeverfahren wie folgt gewertet (Zuschlagskriterien):

Qualitative Zuschlagskriterien

A. Wettbewerbsergebnis:

1. Preis: 60 Punkte,

2. Preis: 50 Punkte,

3. Preis: 20 Punkte

Maximal erreichbare Punktzahl: 60 Punkte

B. Projektteam:

Personaleinsatzstrategie und projektspezifische Kapazitäten für das anstehende Projekt, Qualifikation und Erfahrungen der Projektmitglieder mit vergleichbaren Projekten/Aufgabenstellungen.

Maximal erreichbare Punktzahl: 10 Punkte

C. Honorarangebot:

Maximal erreichbare Punktzahl: 30 Punkte

Gesamt A - C:

Maximal 100 Punkte

4.4 Beteiligte des Verfahrens

4.4.1 Ausloberin

Billebogen Entwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG (BBEG)
Osakaallee 11,
20457 Hamburg
Deutschland

Im Einvernehmen mit:
Freie und Hansestadt Hamburg

vertreten durch:
Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
Neuenfelder Str. 19
21109 Hamburg

Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg

Landesbetrieb für Brücken und Gewässer
Sachsenfeld 3-5,
20097 Hamburg

Bezirksamt Hamburg-Mitte
Caffamacherreihe 1-3
20355 Hamburg

4.4.2 Wettbewerbsteilnehmende

218 Es wurden sechs Verfassendengemeinschaften aus dem europaweit offenen Teilnahmewettbewerb (Wettbewerbsbekanntmachung 322712-2025) aus 15 eingereichten Bewerbungen ausgewählt.

- Bergmeister Ingenieure + Wolfgang Tschapeller Archiktenten
- Ingenieurbüro Miebach + Maxon Architects
- KHP Leipzig mit KRP Architektur und PONTING D.O.O.
- knippershelbing GmbH mit DKFS Architekten
- panta ingenieure mit Ney & Partners BXL
- STERLING PRESSER ARCHITECTS & ENGENIERS mit Adao Da Fonseca

219 Zur Bearbeitung des Wettbewerbs sind nur die ausgewählten Verfassendengemeinschaften und Büros (Fachrichtung Bauingenieur mit Architektur) berechtigt.

220 Alle Teilnehmenden versichern im Rahmen der Verfassererklärung, dass sie geistiger Urheber oder geistige Urheberin der Wettbewerbsarbeit sind, zum Zwecke der weiteren Bearbeitung der, dem Wettbewerb zugrundeliegenden, Aufgabe die Befugnis zur Nutzung und Änderung der Wettbewerbsarbeit sowie zur Einräumung zweckentsprechender Rechte an die Ausloberin besitzen.

Fachberatende

221 Eine etwaige Zusammenarbeit mit weiteren Fachplanenden als Fachberatende liegt im Ermessen der Teilnehmenden

222 Diese unterliegen nicht den Teilnahmebedingungen, für sie besteht jedoch auch keine Beauftragungsverpflichtung der Ausloberin. Fachberater/innen können auch mit mehreren Wettbewerbsteilnehmenden zusammenarbeiten.

223 Die Beratenden sind in der Verfassererklärung unter Sonderfachleute anzugeben.

Teilnahmeberechtigung

224 Teilnahmeberechtigt sind natürliche und juristische Personen, die die geforderten fachlichen Anforderungen erfüllen.

225 Natürliche Personen müssen am Tage der Auslobung gemäß den Rechtsvorschriften ihres Heimatstaates zur Führung der Berufsbezeichnung Ingenieur oder Ingeneurin bzw. Architekt oder Architektin berechtigt sein. Ist in dem jeweiligen Heimatstaat die Berufsbezeichnung gesetzlich nicht geregelt, so erfüllt die fachliche Voraussetzung als Architekt oder Architektin, wer über ein Diplom, Prüfungszeugnis oder sonstige Befähigungsnachweise verfügt, dessen Anerkennung nach § 1 Abs. 1 des Hamburgischen Architektengesetzes (HmbArchtG) gewährleistet ist.

226 Juristische Personen sind teilnahmeberechtigt, sofern deren satzungsmäßiger Geschäftszweck auf Planungsleistungen ausgerichtet ist und der Wettbewerbsaufgabe entspricht und eine:r der Gesellschafter:in oder eine:r der bevollmächtigten Vertretende und der Verfassenden der Wettbewerbsarbeit, die an natürliche Personen gestellten Anforderungen erfüllt.

227 Bei Arbeitsgemeinschaften muss jedes Mitglied teilnahmeberechtigt sein. Eine Mehrfachbewerbung natürlicher oder juristischer Personen oder von einzelnen Mitgliedern von Arbeitsgemeinschaften ist unzulässig und führt zum Ausschluss der Beteiligten. Wer am Tage der Auslobung bei einem Teilnehmenden angestellt ist oder in anderer Form als Mitarbeiter an dessen Wettbewerbsarbeit teilnimmt, ist von der eigenen Teilnahme ausgeschlossen.

228 Die Zulassungsvoraussetzungen für die Teilnehmenden müssen am Tag der Veröffentlichung erfüllt sein. Die Teilnahmeberechtigung ist von den Bewerber:innen sorgfältig und eigenverantwortlich zu prüfen (§ 4 (1) RPW 2015) und auf Aufforderung nachzuweisen. Die Preisvergabe und weitere Beauftragung stehen unter dem Vorbehalt, dass die Teilnehmer:innen die Teilnahmeberechtigung erfüllen.

229 Sachverständige, Fachplaner/innen oder andere Berater/innen müssen nicht teilnahmeberechtigt sein, wenn sie keine Planungsleistungen erbringen, die der Wettbewerbsaufgabe entsprechen, und wenn sie überwiegend und ständig auf ihrem Fachgebiet tätig sind.

230 Alle Teilnehmenden versichern im Rahmen der Verfassererklärung, dass sie geistiger Urheber oder geistige Urheberin der Wettbewerbsarbeit sind, zum Zwecke der weiteren Bearbeitung der dem Wettbewerb zugrunde liegenden Aufgabe die Befugnis zur Nutzung und Änderung der Wettbewerbsarbeit sowie zur Einräumung zweckentsprechender Rechte an die Ausloberin besitzen, mit der Beauftragung zur weiteren Bearbeitung auf der Grundlage der Auslobung einverstanden und zur Durchführung des Auftrags berechtigt und in der Lage sind.

231 Ausdrücklich ausgeschlossen von der Teilnahme sind laut § 4 (2) RPW 2015 Personen, die an der Erstellung der Auslobung oder Durchführung des Wettbewerbs beteiligt sind oder auf die Entscheidung des Preisgerichts Einfluss nehmen können. Gleiches gilt für Personen, die sich durch Angehörige oder ihnen wirtschaftlich verbundene Personen einen entsprechenden Vorteil oder Einfluss verschaffen können.

4.4.3 Preisgericht

232 Die Wettbewerbsarbeiten werden durch ein Preisgericht beurteilt. Die Preisrichter und Preisrichterinnen und ihre Stellvertreter und Stellvertreterinnen sind während der gesamten Preisgerichtsitzung anwesend. Das Preisgericht tagt in nichtöffentlicher Sitzung und wurde vor der endgültigen Abfassung der Auslobung gehört.

233 Dem Preisgericht gehören an:

Fachpreisrichter:innen

Franz-Josef Höing
Oberbaudirektor, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen

Michael Mathe
Bezirksamt Hamburg-Mitte
Leiter Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung

Robin Hinz
Bezirksamt Hamburg-Mitte
Leiter Management des Öffentlichen Raums

Dr. Björn Mardfeldt
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

Prof. Dr.-Ing. Larissa Krieger
Beratende Ingenieurin

Sven Plieninger
Beratender Ingenieur

Prof. Dr.-Ing. Antje Simon
Beratende Ingenieurin

Nikolaus Goetze
Freier Architekt

Véronique Faucheur
Freie Landschaftsarchitektin

Stellv. Fachpreisrichter:innen

Tobias Goevert
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung

Maren Gummert
Bezirksamt Hamburg-Mitte

Wulf Schöning
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

Katrin Jaggi
Freie Architektin

Gerhard Zehetmaier
Beratender Ingenieur

Martin Schmitz
Freier Landschaftsarchitekt

Sachpreisrichter:innen

Kirsten Pfaue
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Klaus Hoppe
Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft

Dr. Andreas Kleinau
Vorsitzender der Geschäftsführung, HafenCity Hamburg GmbH

Randa Stewner
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

Carola Veit
SPD-Fraktion

David Erkalp
CDU-Fraktion

Stellv. Sachpreisrichter:innen

Stephan Deys
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Britta v. Hollen
Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft

Moritz Ballhausen
Stellv. Gebietskoordination Billebogen, HafenCity Hamburg GmbH

Marco Hosemann
Fraktion DIE LINKE

Rosa Domm
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN-Fraktion

4.4.4 Sachverständige

HafenCity Hamburg GmbH

Camila Afanador
Dr. Lukas Gilliard
Philipp Jahnke
Jeff Marengwa
Daniel Meyer
Carolin Sieger

PRISMA Hamburg GmbH

Gregor Owczarek
Jan Reichelt
Philip Wisniewski

Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft

Inga Janßen
Caroline Hertel

Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Pieter Bult (VE3)
Lisbeth Schumann (MW1)
Daniela Brunn-Schmidt (VE3)
Julia Gravenhorst (VE3)
Stefanie Haffke (MI 21)
Maike Harter (MI2)
Norbert Pöppel

Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen

Ole Jochumsen
Nina Loose

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

Katja Bippen
Dr. Christian Gehmert
Kim Könemann

Bezirksamt Hamburg-Mitte

Heidrun Book (Sachgebiet Grünprojekte)
Mika Donner-York (Fachamt MR)
Insa Freese (Fachamt MR)
Ursula Groß (Fachamt SL)
Gesa Holtvogt (Fachamt MR)
Giselle Jaeger (Fachamt MR)
Maren Johnseck-Ohrt (Fachamt MR)
Karl Lorenz (Fachamt MR)
Dr. Katja Säwert (Fachamt MR)
Jessica Rodde (Fachamt MR)
Jan-Philipp Schmedemann (Fachamt SL)

Hamburg Port Authority

Frank Feindt
Thorsten Finnern

Hamburger Verkehrsanlagen GmbH

Olaf Brauner

LPI Ingenieurgesellschaft mbH

Christoph Begemann

SBI Beratende Ingenieure für Bau-Verkehr-Vermessung GmbH

Matthias Grote

Sellhorn Ingenieurgesellschaft mbH

Frank Fischer

4.4.5 Gäste

Christelle Yobo, Stadtteilrat Rothenburgsort
Klaus Zolldann, Stadtteilrat Rothenburgsort
Nina Manz, HALLO e.V.
Finn Regener, HALLO e.V.

234 Die Ausloberin behält sich vor, zur Preisgerichtssitzung weitere Personen (z.B. weitere Vertreter und Vertrerinnen der Ausloberin, der beteiligten Verwaltungen, der Architektenkammer etc.) mit Anwesenheitsrecht einzuladen.

4.4.6 Zuständige Kammern

Hamburgische Architektenkammer
Grindelhof 40
20146 Hamburg
Tel. 040 441841-0
Fax 040 441841-44
info@akhh.de

Ingenieurskammer Hamburg
Grindelhof 40
20146 Hamburg
Tel. 040 4134560
kontakt@hikb.de

4.4.7 Verfahrenskoordination und Vorprüfung

C4C | competence for competitions
Lützowstraße 93
10785 Berlin
Uwe Dahms, Katrin Bade, Kristian Dahlgaard
bil@c4c-berlin.de

235 Die Vorprüfung der Arbeiten erfolgt durch das Büro C4C in enger Abstimmung mit der Ausloberin unter Hinzuziehung externer Sachverständiger. Die Ausloberin behält sich vor, die an der Genehmigung des Bauvorhabens mitwirkenden Behörden der Freien und Hansestadt Hamburg und des Bezirkes Hamburg-Mitte im Verfahren zu beteiligen. Dabei vergewissert sich die Ausloberin, dass alle an der Vorprüfung beteiligten Personen unbefangen und unvoreingenommen im Sinne der Richtlinie für Planungswettbewerbe (RPW 2015) sind. Die Prüfung erfolgt ohne Bewertung, die dem Urteil des Preisgerichts vorgreifen könnte, als Fakten-Prüfung und Beschreibung der jeweiligen Lösung.

4.5 Beurteilungsverfahren und -kriterien

236 Das Beurteilungsverfahren ist unter § 6 Absatz 2 der RPW 2015 dargestellt.

237 Die Beurteilung der Arbeiten erfolgt insbesondere nach den folgenden Kriterien. Dem Preisgericht obliegt eine verantwortliche, den Vorgaben und Intentionen der von der Ausloberin in der Auslobung formulierten Rahmenbedingungen genügende Bewertung:

Formalleistungen

- Erfüllung der formalen Vorgaben
- Leistungs- und Programmerfüllung (Vollständigkeit)
- Übereinstimmung BIM Modelle - Pläne

Gestaltqualität

- Qualität des gestalterischen Konzepts – Grundidee (identitätsstiftende Gestaltung, Prägung eines charakteristischen Ortes, Maßstäblichkeit, Sichtbezüge, Gestaltungselemente bei Materialität der Konstruktion, etc.)
- Harmonische Einbindung der Brücke in den Stadt- und Freiraum mit dem Park am Hochwasserbassin, der Wasserfläche der Bille und der bebauten Umgebung

Funktionalität und Nutzungsqualität:

- Einbindung in das Wegesystem für den Fuß- und Radverkehr (Anbindung und Übergänge – insbesondere in den Park am Hochwasserbassin im Norden)
- Erfüllung der nutzungsspezifischen und verkehrlichen Anforderungen
- Barrierefreiheit

Baukonstruktion und Wirtschaftlichkeit:

Statisch-konstruktive Gestaltung

- die gestalterische und räumliche Ausbildung des Tragwerks
- Berücksichtigung der Aspekte Dauerhaftigkeit bei der Gestaltung der Konstruktion
- Berücksichtigung des wirtschaftlichen Brückenbetrieb (Unter- und Erhalt)
- Isolierte Erneuerungsmöglichkeit, d.h. Trennung zur Nachbarbebauung mittels Fugen

Wirtschaftlichkeit

- Baukosten (Plausibilität der Kostenermittlung auf der Strukturbasis einer Kostenschätzung nach DIN 276, 2008)

Nachhaltigkeit:

Ökologische Qualität

- Kosten über den Lebenszyklus
- Dauerhaftigkeit
- Resilienz und Anpassungsfähigkeit
- LCA – Treibhausgas-Potential
- Ressourcenverbrauch
- Flächenverbrauch
- Biodiversität

Soziokulturelle und funktionale Qualität

- Barrierefreiheit
- Flächeneffizienz und Aufenthaltsqualität
- Sicherheit am Bauwerk
- Beleuchtung

Technische Qualität

- Wartung
- Reinigungsfreundlichkeit
- Rückbau und Recyclingfreundlichkeit

Prozessqualität

- BIM integrierte LCA
- Dauer der Baumaßnahme
- Bauzeitliche Beeinträchtigungen

238 Die Reihenfolge der Kriterien hat auf deren Wertigkeit keinen Einfluss. Es bleibt dem Preisgericht vorbehalten die allgemeinen Prüfkriterien durch spezifische zu ergänzen.

4.6 Preisgelder

239 Die Wettbewerbssumme wurde für die vorliegenden Aufgabenfelder auf der Basis von § 35, 43 und 44 HOAI ermittelt.

240 Hierfür wurde die Honorarzone III (Mittelsatz) angesetzt.

241 Es steht eine Wettbewerbssumme von insgesamt 108.000 Euro zur Verfügung.

242 Es ist vorgesehen, die Wettbewerbssumme teilweise als Aufwandsentschädigungen auszuschütten. Alle Teilnehmenden, die die geforderten Leistungen vollständig und fristgerecht eingereicht haben, erhalten eine Aufwandsentschädigung von jeweils 10.000 € (netto).

243 Die verbliebene Wettbewerbssumme (netto) ist beabsichtigt für folgende Preise sowie Anerkennungen für bemerkenswerte Teilleistungen wie folgt aufzuteilen:

1. Preis	***24.000 Euro***
2. Preis	***14.000 Euro***
3. Preis	***10.000 Euro***

244 Mit der Zahlung der Preisgelder und Anerkennungen sind grundsätzlich sämtliche Ansprüche (ausgenommen zu Folgeaufträgen) der Teilnehmenden am Wettbewerb abgegolten.

245 Die Aufteilung der Wettbewerbssumme kann durch einstimmigen Beschluss des Preisgerichts neu festgelegt werden. Die Gesamtsumme kommt dabei in jedem Falle zur Auszahlung.

4.7 Wettbewerbsunterlagen

246 Die Teilnehmenden erhalten für die Bearbeitung den Zugang zu folgenden Dateien, die als Download auf der Verfahrensplattform zur Verfügung gestellt werden:

1 | Aufgabenbeschreibung

01_Auslobungsbroschüre (pdf)

Protokoll der Rückfragenbeantwortung (wird elektronisch im Nachgang übermittelt)

2 | Plan- und Zeichengrundlagen

01_BIM-Koordinationsmodell

02_Luftbild (perspektivisch 2024)

03_Bilder Ortsbegehung (2024)

04_Lageplan (des Planungsgebietes und Umgebung samt Freiraumplanung der Umgebung mit Bestandsgebäuden und Nachbargebäuden, mit Höhen, Straßen und Wegen, Vegetation und Topografie)

05_Vermessungs- und Peilplan

06_Visualisierungsstandort(e)

3 | Technische Informationen und Vorgaben

01_Gradiente

02_Querschnitt

03_Leitungsquerschnitt

04_Baugrundgutachten DB

05_Baugrundgutachten_Billstr.31_ Sielauslass

06_Schadstoffgutachten

07_ nördl. Widerlager Vorzugsvariante

08_Billstr.31_Sielauslass

09_Kampfmittelverdacht

10_Lageplan BE-fläche

4 | Bewertungssystem zur Nachhaltigkeit

01_Bewertungssystem zur Nachhaltigkeit

5 | Ergänzende Informationen zum Plangebiet

01_Konzept Alster-Bille-Elbe-Grünzug

02_Planungsstand Park am Hochwasserbassin

03_ Rahmenplan-Stadteingang-Elbbruecken

6 | Informationen zum Billebogen

170413_BillebogenAtlasFINAL

7 | Layoutvorgaben und Vordrucke

01_Vordruck Verfassendenerklärung

02_Vordruck Kostenschätzung

03_Vordruck Erläuterungsbericht

04_Vordruck Nachhaltigkeit

8 | BIM Vorgaben mit Anlagen

9 | Planervertrag mit Anlagen (NUR ZUR INFORMATION)

Allgemeine Vertragsabstimmungen für Ing 2019

DSGVO 2019

247 Die Ausloberin hat die bereitgestellten Plangrundlagen geprüft und recherchiert. Es wird darauf hingewiesen, dass keine Haftung, Garantie, Gewähr für die Richtigkeit, Vollständigkeit oder die letzte Aktualität übernommen wird.

248 Während des Verfahrens können ergänzende Unterlagen und zu beachtende Planungsanforderungen den Teilnehmenden durch die Ausloberin übergeben werden.



Abb. 20 Luftbild mit Blick aus dem Süden auf den Standort der neuen Brücke

4.8 Geforderte Leistungen

4.8.1 Formale Vorgaben

249 Alle Dateien und Unterlagen sind digital und/oder analog einzureichen. Pro Teilnehmenden darf nur ein Beitrag eingereicht werden.

250 Die Abgabe erfolgt je nach Dokument

- in Papierform und/oder
- als Datei auf einem Datenträger und/oder
- als Datei über einen Upload-Dienst auf der Verfahrensplattform

251 Die folgende Aufstellung zeigt die Form der jeweils einzureichenden Abgabeunterlagen

In Papierform sind zu übergeben:

- Präsentationspläne (nicht gefaltet, sondern gerollt, nicht auf Tafeln aufgezogen)
- Prüfplan (ggf. schwarz/weiß)
- Verkleinerungen der Präsentationspläne (Format DIN A3)
- Verfassendenerklärung (in verschlossenem Umschlag)

Als Dateien auf einem Datenträger (z.B. USB-Stick) und durch Upload sind mit den o.g. Plänen zu übergeben:

- Präsentationsplan als pdf- und jpg-/tiff-Datei (zur Reproduktion im Vorprüfbericht und in der Dokumentation). Die jpg-/tiff-/pdf-Dateien sollen der Originalgröße DIN A0 entsprechen und (wenn gerastert) eine Auflösung von mind. 300 dpi haben.
- Lageplan, Grundrisse, Schnitte und Ansichten als CAD-Datei(en) im Format dxf, dwg, mcd oder vwx (Prüfplan zur Vorprüfung, Berechnung der Arbeiten erfolgt mittels CAD-System)
- BIM-Modell
- Berechnungen als xlsx- (Excel) und als pdf-Datei
- Erläuterungstext als pdf- sowie als docx- oder txt-Datei
- Verfassendeninformation (xlsx- Datei)

4.8.2 Kennzeichnen der Arbeiten

252 Alle Verfahrensleistungen sind rechts oben in einem Feld von 1 cm Höhe und 6 cm Breite mit einer sechsstelligen Kennzahl zu versehen,

253 Zur Wahrung der Anonymität sind jene im Original einzureichenden Unterlagen in verschlossenem Zustand und ohne Hinweise auf die Verfasser:innen mit dem Vermerk: „BIL | Billebrücke“ einzureichen. Als Absender ist der Wettbewerbsbetreuer C4C | competence for competitions einzusetzen:

C4C | competence for competitions mbB
Lützowstraße 93
10785 Berlin

254 Alle Dateien und Unterlagen sind anonymisiert einzureichen. Ggf. vorhandene digitale Signaturen (z. B. Benutzerinformation) in Dateien sind zu entfernen bzw. zu anonymisieren. Die digitalen Daten wie auch der Datenträger für die digitale Abgabe sind ebenfalls mit der Kennzahl zu versehen.

255 Die Verfassererklärung ist separat in einem verschlossenen, undurchsichtigen, mit der Kennzahl versehenen Kuvert einzureichen.

4.8.3 Einreichung von Dateien

256 Digitale Daten (Dateien) sind per Upload auf der Verfahrensplattform zu übergeben

https://c4c-berlin.de/projekte/bil

257 Fassen Sie Ihre Dateien als eine zip-Datei zusammen. Die Dateien sind nach dem folgenden Schema zu benennen:

- Präsentationsplan: Kennziffer_Plan. Endung z. B. „123456_Plan.pdf“
- CAD-Dateien: Kennziffer_CADPlan.Endung z. B. „123456_CADPlan.dxf“
- BIM-Modell: Kennziffer_BIM.Endung z. B. „123456_BIMPlan.ifc“
- Berechnungen: Kennziffer_Berechnung. Endung z. B. „123456_Berechnung.xlsx“
- Erläuterungstext: Kennziffer_Erlaeuterung. Endung z. B. „123456_Erlaeuterung.docx“
- Verfassungsinformation: Kennziffer_ Verfassende.Endung z. B.123456_ Verfassende.pdf“

258 Bitte beachten Sie, dass Sie keine Bestätigung ihrer Dateiübermittlung durch den Filehosting-Dienst erhalten. Der Eingang der Arbeiten beim verfahrensbetreuenden Büro wird zeitnah durch Veröffentlichung der Kennzahlen auf der Verfahrenswebsite (ggf. zusätzlich durch Infomail) bestätigt.

259 Nach dem Upload ist keine Änderung der Daten mehr möglich. Ein Upload ist bis zum Abgabedatum am 02.10.2025, 23:59 Uhr möglich.

260 Bitte vermeiden Sie, wenn möglich, den Upload in letzter Minute, um eventuelle Komplikationen beheben zu können. Planen Sie daher genügend Zeit für ein fristgerechtes Hochladen Ihrer Daten ein.

4.8.4 Einzureichende Wettbewerbsleistungen

1. Präsentationspläne

261 Der Entwurf soll auf max. drei Plänen DIN A0 im Hochformat dargestellt werden.

(Abgabe in Papierform und zusätzlich digital auf Datenträger und als Upload.)

Gesamtplan (genordet) im M. 1:500

Der Lageplan dient der Darstellung folgender Informationen:

- Übergeordnetes Gesamtkonzept: Darstellung der Brücke im übergeordneten Stadtkontext
- Aufsicht des Brückenbauwerks und Darstellung der Anschlüsse im Norden und Süden mit Angabe von Höhenkoten
- Einbindung des Brückenbauwerks in die geplanten Freiräume, insbesondere des Parks am Hochwasserbassin im Norden
- Der Lageplan soll zudem die angrenzenden Außenanlagen und Gebäude im direkt anschließenden Umfeld zeigen.

Lageplan M. 1:200

- Angaben zur Verkehrs- bzw. Wegeführung
- Aussagen zur Stadtmöblierung und Beleuchtung
- Darstellung der barrierefreien Erschließung im Bereich der Brückenköpfe
- Zonierung des Umfelds der Brückenköpfe (Übergang Brücke, Fußweg, Rampen, Platzsituationen, angrenzende Nutzungen)

Ansichten im Maßstab 1:100

- Bearbeitungstiefe des Maßstabs 1:200

Längsschnitt im Maßstab 1:100

- Bearbeitungstiefe des Maßstabs 1:200

Schnitte M. 1:100:

- Zum Verständnis notwendige Längs- und Querschnitte mit Aussagen zu Konstruktion, Aufbau, Materialitäten, Beleuchtung, Straßenaufbau sowie zur Qualität der Räume unterhalb der Brücken (lichte Höhe des Wasserwegs)

Detail 1:50

- Grundriss, Ansicht und -schnitt M 1:50 (Ausschnitt frei wählbar) mit Aussagen zur Materialität und Konstruktion

Beleuchtungskonzept (freie Darstellung)

Perspektivische Darstellung

Es sind maximal zwei perspektivische Darstellungen (max. A3 groß) einzureichen. Die Perspektivstandorte mit Blickrichtung entnehmen Sie der Anlage 02_06_Visualisierungsstandort(e).

2. BIM Modell

Formale Anforderungen Modelle:

262 Georeferenzierte BIM-Teilmodelle im IFC-Format (IFC 2x3, IFC 4 oder IFC 4x3), 3D-DWG, Nativ max. 1 georeferenziertes BIM-Koordinationsmodell im IFC-Format

263 Siehe Anlage X: BIM-Vorgaben der Wettbewerbsphase

264 Inhalte: Gestalterische Idee der Konstruktion mit den wesentlichen Bauteilen (siehe Anlage X _AIA) mit den Anschlüssen im Osten und Westen, in der städtebaulichen Umgebung mit den geplanten Freiräumen und Wegesystem.

3. Prüfpläne

265 Ein kompletter Satz der Präsentationspläne, einfach schwarz-weiß auf Standardpapier, mit ausreichender Vermaßung sowie Angaben der Höhen in Schnitten und Ansichten, in Originalpapiergröße.

266 Zudem sind sämtliche Plandarstellungen (Grundrisse, Schnitte, Ansichten) als digitale CAD-Zeichnungen im Format dwg/dxf oder vwx einzureichen.

(keine Verkleinerungen, keine Layoutdateien, Abgabe in Papierform und CAD-Pläne zusätzlich digital auf Dateiträger und Upload.)

4. Verkleinerungen auf DIN A3

267 Ein kompletter Satz der Präsentationspläne, der in den Inhalten mit den Originalen übereinstimmt, ist als Verkleinerung zur Vorprüfung erforderlich. Die Pläne sind auf A3 zu verkleinern.

(Abgabe in Papierform und zusätzlich digital auf Datenträger und als Upload.)

5. Berechnungen von Flächen

268 zusammengefasst im Formblatt „Anlage 802_ Modellentwicklungsmatrix WTB Tabelle „Allgemein“ mit den folgenden Angaben:

- Querschnitt brutto und netto (nutzbare Breite)
- Spannweite (keine Einschränkung Gewässerbreite)
- Gründung Pfähle, Anker (Längen)
- Anteil Materialität
- Extrakt wesentlicher Parameter aus BIM Modell (Massen (Stahl, Beton Holz), Material-Qualitäten usw.), darstellen lassen für Preisgericht
- Ausgangsdaten für Öko-Bilanzierung ausweisen

6. Erläuterungsbericht

269 Dem Erläuterungstext soll eine prägnante Beschreibung der Leitidee (maximal 200 Zeichen) vorangestellt werden.

270 Schriftliche Erläuterung der architektonischen und ingenieurbautechnischen Konzeption; Aussagen zu den geplanten Bau- und Materialqualitäten werden begrüßt. Umfang möglichst nicht mehr als zwei DIN A4 Seiten, getrennt von den Plänen.

7. Verfassererklärung und -information

271 Ausgefülltes Formblatt „Verfassendenerklärung“ (im Anhang) in einem verschlossenen, undurchsichtigen Briefumschlag. Der Umschlag ist mit Kennzahl und dem Zusatz „Verfassendenerklärung“ zu beschriften

(Abgabe in Papierform.)

272 Zusätzlich zur Verfassererklärung ist die Datei Verfasserinformation digital auszufüllen. In der Datei sind Büro-, Verfasser-, und Mitarbeiternamen sowie Fachberater so zu verzeichnen, wie sie in Protokollen, Publikationen, etc. erscheinen sollen.

273 Die Datei ist als mit Passwort verschlüsselte zip-Datei hochzuladen und auf einem Datenträger einzureichen.

274 Die Verfasserdaten bleiben bis zum Zeitpunkt nach Entscheidung des Preisgerichts unter Verschluss.

4.8.5 Anwendung der BIM-Methode

275 Für die Erstellung der Pläne sind als Grundlage die von den Teilnehmern zu erstellenden BIM-Modelle heranzuziehen. Die Vorgaben zur Planung mit der BIM-Methode sind gemäß der BIM-Richtlinie (AIA) der Ausloberin zu beachten

4.8.6 CO2-Bilanzierung / Vereinfachter Bauteilkatalog

276 Zur vergleichenden Bewertung der CO_2-Emissionen der Entwürfe führt die Vorprüfung ökobilanzielle Vorbewertungen entsprechend den Regeln der DIN En ISO 14040/44 durch.

277 Ein entsprechender Bauteilkatalog wird im Rahmen der Vorprüfung aus dem Massenmodell des BIM-Modells kreiert. Die Teilnehmenden haben in Ihrer Mengenermittlung, die auf Grundlage der BIM-Modelle erfolgt, ebenfalls die Materialität anzugeben.

278 Die ökologischen Kennwerte der Materialien für die ökologische Bewertung der Arbeiten im Rahmen der Vorprüfung werden der Ökobaudat entnommen. Die Lebensdauern von Bauteilen und Materialien ergeben sich aus der Lebensdauertabelle für Materialien der Bundesanstalt für Straßenwesen entwickelt im Forschungsprojekt „Bewertungssystem für nachhaltige Brückenbauwerke" (FE 15.494/2010/FRB). Durch die Teilnehmenden ist keine Ökobilanz zu berechnen oder ein spezifischer CO_2-Kennwert für einzelne Materialien anzugeben.

4.8.7 Mehrleistungen / Minderleistungen

279 Das Leistungsbild für den Wettbewerb ist präzise formuliert. Über diese Anforderungen hinausgehende Leistungen werden durch die Vorprüfung im Vorfeld der Preisgerichtssitzung nach einheitlichen Kriterien verdeckt und bei der Beurteilung durch das Preisgericht nicht berücksichtigt.

280 Wettbewerbsarbeiten mit Minderleistungen können vom Preisgericht zugelassen werden, wenn eine Beurteilung möglich ist.



Abb. 21 Lage der Billebrücke zwischen Stadteingang und Billebogen.

4.9 Ablauf und Termine

4.9.1 Freiwillige Registrierung der Teilnehmenden

281 Den Teilnehmenden wird empfohlen, sich mit einer E-Mail-Adresse unter **https://c4c-berlin.de/projekte/bil**

für den Wettbewerb anzumelden. Die Kommunikation mit den Teilnehmenden z.B. über Veröffentlichungen auf der Webseite zu ergänzenden Informationen, Protokollen und wichtigen Verfahrensentscheidungen erfolgt über diese registrierten Adressen.

4.9.2 Preisgerichtskolloquium

282 Die Vorbesprechung des Preisgerichts findet am selben Tag des Auftaktkolloquiums am 11.07.2025 von 13:30 Uhr bis 15.00 Uhr statt. Der Ort wird noch bekanntgegeben.

4.9.3 Ausgabe der Unterlagen – Auftaktkolloquium

283 Am Freitag, den 11.07.2025 in der Zeit von 15.30 Uhr bis 18 Uhr findet zum Start des Wettbewerbsverfahrens ein Auftaktkolloquium statt. Der Ort wird noch bekanntgegeben.

284 Es ist erforderlich, an dem Kolloquium teilzunehmen, um die Wettbewerbsteilnehmenden über die Aufgabenstellung ausreichend zu informieren und um die Anforderungen an die Planung und die ortsspezifischen Rahmenbedingungen zu erläutern. Im Anschluss wird es unter Vorbehalt eine Ortsbegehung geben.

285 Die Ausgabe der Auslobungsbroschüre erfolgt im Rahmen des Kolloquiums. Der Auslobungstext und die übrigen Unterlagen werden den Teilnehmenden darüber hinaus auf der Verfahrensplattform **https://c4c-berlin.de/projekte/bil** ab dem 11.07.2025 kostenfrei zur Verfügung gestellt.

286 Die Wettbewerbsunterlagen können nur auf diesem Weg abgerufen werden. Eine Zusendung per Post erfolgt nicht.

4.9.4 Rückfragen

287 Rückfragen können bis zum 24.07.2025 im Rückfragenbereich auf der Verfahrensplattform **https://c4c-berlin.de/projekte/bil**

gestellt werden.

288 Die Fragesteller oder Fragestellerinnen werden gebeten, eindeutigen Bezug auf die vorliegende Auslobung zu nehmen (Absatznummer, Angabe von Kapitel, etc.), um Missverständnisse zu vermeiden.

289 Alle Fragen werden zeitnah nach Eingang auf der Wettbewerbshomepage hochgeladen und beantwortet.

290 Das Rückfragenprotokoll mit der Beantwortung der Fragen wird im Anschluss und an den Rückfragenzeitraum versendet und wird Bestandteil der Auslobung.

4.9.5 Abgabe der Arbeiten

291 Abgabe der Unterlagen: 02.10.2025, 23.59 Uhr. Es gilt die mitteleuropäische Zeitzone (MEZ).

292 Die Abgabe der Unterlagen erfolgt durch fristgerechte anonyme Einsendung der in Papierform und auf einem Datenträger einzureichenden Wettbewerbsbeiträge und zusätzlich durch entsprechenden Upload über die Verfahrensplattform **https://c4c-berlin.de/projekte/bil**

293 Die Vorgaben aus Kapitel 4.08.1 „Formale Vorgaben“ sind zu beachten.

294 Die Einlieferungsadresse für die physisch einzureichenden Wettbewerbsleistungen ist:

C4C / competence for competitions

Lützowstraße 93

10785 Berlin

295 Als Zeitpunkt der Abgabe gelten – im Falle der Abgabe bei Post oder Kurier – die Angaben auf dem offiziellen Einlieferungsschein der Post (Poststempel) bzw. dem Begleitschein des Kuriers (Tagesstempel entsprechend das Datum des 02.10.2025 unabhängig von der Uhrzeit).

296 Bei persönlicher Abgabe sind die auf der Empfangsbestätigung vermerkten Angaben relevant. Die Annahme ist von 9:00 – 17:00 MEZ unter oben genannter Adresse möglich.

297 Die Einlieferung muss für den Empfänger porto-, zoll- und zustellungsfrei erfolgen. Die Teilnehmenden haben für die rechtzeitige und richtige Einlieferung aller Teile Sorge zu tragen. Einlieferungsbelege sind bis zum Abschluss des Verfahrens aufzubewahren und auf Anforderung vorzulegen.

298 Bei Sendungen aus Staaten, die nicht Mitglied der EU sind, ist auf der Zollerklärung der Inhalt als „DOX“ (documents) zu bezeichnen, der Wert ist auf „0“ (no commercial value) zu setzen.

299 Rechtzeitig aufgegebene Arbeiten, die später als 14 Tage nach Abgabetermin zugestellt werden, können gegebenenfalls nicht mehr in der Vorprüfung berücksichtigt werden. Sie werden ungeprüft dem Preisgericht vorgelegt.

4.9.6 Sitzung des Preisgerichts

300 Das Preisgericht tagt am 17.11.2025 in Hamburg von 9 Uhr bis ca. 17 Uhr, der genaue Ort wird noch bekanntgegeben.

4.9.7 Bekanntgabe des Ergebnisses

301 Das Ergebnis des Planungswettbewerbs wird den Teilnehmenden unmittelbar nach der Entscheidung per E-Mail oder telefonisch mitgeteilt. Ein ausführliches Sitzungsprotokoll wird zeitnah zugesandt.

4.9.8 Ausstellung der Arbeiten

302 Die Ausloberin beabsichtigt, die Arbeiten mit den Namen der Verfassenden unter Benennung der Mitarbeitenden öffentlich auszustellen. Der genaue Ausstellungstermin sowie der Ausstellungsort werden rechtzeitig bekannt gegeben.

303 Eine Veröffentlichung oder Weitergabe von jeglichen Informationen (Text, Bild und Wort) fällt unter das Erstveröffentlichungsrecht der Ausloberin. Daher werden die Verfahrensbeteiligten bis zur Veröffentlichung des Wettbewerbsergebnisses durch die Ausloberin über das Ergebnis Stillschweigen bewahren.

Abbildungsverzeichnis

Titelbild: Urheber Burkhard Kuhn

Abb. 1 Blick von der Schwarzen Brücke in Richung Osten zum zukünfitgen Brückenstandort, im Hintergrund die Brücke der Deutschen Bahn | Foto: C4C

Abb. 2 Verortung der Billebrücke im Alster-Bille-Elbe-Grünzug: Urheber:in: Freie und Hansestadt Hamburg - Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung; Inhalt Billebogen Entwicklungsgesellschaft mbH & Co.KG

Abb. 3 Schwarzplan mit Markierung des Brückenstandortes | Grafik: C4C

Abb. 4 Schrägluftbild, Blick in Richtung Nordosten, Schraffur zeigt Umgriff des Stadtenwicklungsraums Billebogen | Urheber:in: Burkhard Kuhn

Abb. 5 Ausschnitt Wettbewerbsbeitrag „Park am Hochwasserbassin“, 1. Preis, le balto

Abb. 6 Schräglutbild „Neuer Huckepackbahnhof“ | Urheber:in: Burkhard Kuhn

Abb. 7 Rahmenplanung Billepark | Freie und Hansestadt Hamburg |

Abb. 8 Blick auf die Schwarze Brücke, Drohnenflug Copyright: ©FotoFrizz

Abb. 9 Blick nach Osten auf die Brücke der Deutschen Bahn, Drohnenflug ©FotoFrizz

Abb. 10 Blick nach Norden auf die Bullerdeich-Brücke, Drohnenflug | ©FotoFrizz

Abb. 11 Lageplan und Umgebung der zukünfitigen Brücke | Grafik: C4C

Abb. 12 Blick auf die Kaimauer am Bullerdeich mit Kunstwerk | ©FotoFrizz

Abb. 13 Blick nach Nordosten, Böschungskante | Foto: C4C

Abb. 14 Blick nach Osten, links das Nordufer mit Kaimauer, rechts das Südufer mit Böschung und Lieger | ©FotoFrizz

Abb. 15 Querschnitt des Weges im Süden zwischen Brücke und Billstraße | Urheber:in: SBI, graphische Anpassung C4C

Abb. 16 Brückenquerschnitt mit Leitungen | Urheber:in: SBI, graphische Anpassung C4C

Abb. 17 Gradientenverlauf | Urheber:in: SBI, graphische Anpassung C4C

Abb. 19 Luftbild mit Ausblick auf den Billhafen, den Oberhafenkanal und die Norderelbe | Urheber:in: Burkhard Kuhn

Abb. 20 Luftbild mit Blick aus dem Süden auf den Standort der neuen Brücke | Urheber:in: Burkhard Kuhn

Abb. 21 Lage der Billebrücke zwischen Stadteingang und Billebogen | Urheber:in: Burkhard Kuhn

Terminübersicht

Veröffentlichung EU-Bekanntmachung	16.05.2025
Abgabe Teilnahmeanträge	16.06.2025
Ausgabe der Auslobung/Beginn der Bearbeitungszeit	11.07.2025
Preisgerichtskolloquium Auftaktkolloquium	11.07.2025
Frist schriftliche Rückfragen	24.07.2025
Abgabe der Arbeiten	02.10.2025
Preisgerichtssitzung	17.11.2025