

## Erläuterungsbericht

### Stadt Friedberg

### - Brückenneubau BW 2.2.032 Stätzling, Ablassweg



Stadt Friedberg  
Marienplatz 5  
86316 Friedberg

Donauwörth, 10.11.2022  
aufgestellt:

Friedberg, .....

.....

.....

©Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigungen und Weitergabe an Dritte  
nur mit Zustimmung der EIBL INGENIEUR GmbH

## **Inhaltsverzeichnis**

|                                                                         | Seite     |
|-------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Allgemeines</b>                                                   | <b>3</b>  |
| 1.1 Notwendigkeit der Maßnahme                                          | 3         |
| 1.2 Lastannahmen                                                        | 3         |
| 1.3 Lage im Straßennetz und Verkehrsbedeutung, örtliche Randbedingungen | 3         |
| 1.4 Bauwerksgestaltung                                                  | 3         |
| <b>2. Bestand technische Beschreibung</b>                               | <b>4</b>  |
| 2.1 Technische Beschreibung                                             | 4         |
| 2.2 Schadensbild, -ursache und –bewertung                               | 5         |
| 2.3 Nachrechnung                                                        | 5         |
| 2.4 Bereits durchgeführte Erhaltungsmaßnahmen                           | 5         |
| 2.5 Abbruch                                                             | 5         |
| 2.6 Bauzeitliche Verkehrsführung                                        | 5         |
| <b>3. Bodenverhältnisse, Gründung</b>                                   | <b>6</b>  |
| 3.1 Bodenverhältnisse                                                   | 6         |
| 3.2 Grundwasser, Wasserhaltung                                          | 6         |
| 3.3 Gründung                                                            | 6         |
| 3.4 Altlasten, Kampfmitteluntersuchung                                  | 6         |
| <b>4. Unterbauten</b>                                                   | <b>7</b>  |
| 4.1 Widerlager, Flügel                                                  | 7         |
| 4.2 Pfeiler                                                             | 7         |
| 4.3 Sichtflächen                                                        | 7         |
| 4.4 Bestehende Unterbauten                                              | 7         |
| <b>5. Überbau</b>                                                       | <b>7</b>  |
| 5.1 Tragkonstruktion                                                    | 7         |
| 5.2 Lager, Gelenke                                                      | 8         |
| 5.3 Fahrbahn-Übergangskonstruktionen                                    | 8         |
| 5.4 Abdichtung, Belag                                                   | 8         |
| 5.5 Korrosionsschutz, Schutz gegen Umwelteinflüsse                      | 8         |
| <b>6. Entwässerung</b>                                                  | <b>9</b>  |
| 6.1 Überbauten                                                          | 9         |
| 6.2 Widerlager                                                          | 9         |
| <b>7. Rückhaltesysteme, Schutzeinrichtungen</b>                         | <b>9</b>  |
| <b>8. Zugänglichkeit der Konstruktionsteile</b>                         | <b>10</b> |
| <b>9. Sonstige Ausstattung und Einrichtungen</b>                        | <b>10</b> |

|            |                                       |           |
|------------|---------------------------------------|-----------|
| <b>10.</b> | <b>Baudurchführung, Bauzeit</b>       | <b>10</b> |
| 10.1       | Bauablauf, Bauzeit                    | 10        |
| 10.2       | Schutzmaßnahmen                       | 11        |
| 10.3       | Zugänglichkeit                        | 12        |
| 10.4       | Verkehrsführung                       | 12        |
| <b>11.</b> | <b>Kosten</b>                         | <b>12</b> |
| <b>12.</b> | <b>Baurechtsverfahren, Beteiligte</b> | <b>12</b> |

## **1. Allgemeines**

### **1.1 Notwendigkeit der Maßnahme**

Aufgrund der festgestellten Schäden und Mängel am bestehenden Bauwerk und der zu geringen Bemessung aufgrund der geänderten Nutzungsanforderungen, ist ein Ersatzneubau stromaufwärts vorgesehen.

Dieser soll im Zuge der Maßnahme realisiert werden.

Die Hauptabmessungen bezüglich des Durchflusses werden bei der Erneuerung in Bezug auf das Bestandsbauwerk nicht geändert. Lediglich der Überbauquerschnitt erhöht sich geringfügig, aufgrund der angestrebten Gesamtlasterhöhung und der dazugehörigen statischen Berechnung. Die Unterkante des Überbaues wird jedoch höhengleich mit dem Bestandsbauwerk ausgeführt.

### **1.2 Lastannahmen**

Der Überbau wird gemäß Lastmodell 1 nach DIN EN 1991-2 einschl. dem nationalen Anhang dimensioniert.

Das neue Bauwerk wird für eine zulässige Gesamtmasse von 90 to bemessen.

### **1.3 Lage im Straßennetz und Verkehrsbedeutung, örtliche Randbedingungen**

Das bestehende Bauwerk befindet sich im Süden von Stätzling am Ablassweg im Einmündungsbereich zum „Am Kirchenfeld“.

Beim Ablassweg handelt es sich um eine Ortsstraße zu Aussiedlerhöfen.

Die bestehende Trassierung des Ablassweges wird im Zuge der Bauwerkserneuerung im Anbindungsbereich der neuen Brücke geringfügig verändert. Der Straßenquerschnitt auf dem neuen Bauwerk entspricht den Abmessungen für einen Flurweg mit 4,5 m Straßenbreite und wurde gegenüber dem Bestandsbauwerk nur unwesentlich verändert.

Die bestehende Straße „Am Kirchfeld“ wird im Zuge der Baumaßnahme an das neue Bauwerk angepasst bzw. verlegt.

### **1.4 Bauwerksgestaltung**

Das Ersatzbauwerk wird in Form einer Einfeldbrücke ausgeführt.

Der Querschnitt besteht dabei aus Fertigteilelementen aus Beton mit Ortbeton Ergänzung. Eine Vorspannung sowie der Einsatz von Spannbeton oder Verbundbauweisen sind aufgrund der geringen Stützweiten nicht vorgesehen.

An den Fahrbahnrändern befinden sich beidseitig Kappen mit einer Breite von 50 cm.

Als Absturzsicherung sind Füllstabgeländer mit einer Höhe von 1,10 m oberhalb der Kappe vorgesehen.

Die Entwässerung des Bauwerkes erfolgt über das Längs- und Quergefälle. Direkte Entwässerungseinrichtungen auf dem Bauwerk sind nicht vorgesehen.

Die Gründung des Bauwerkes erfolgt gemäß Empfehlungen des Baugrundgutachtens und wird als Bohrpfahlgründung ausgeführt.

Der Ufer- und Böschungsbereich an den Gründungsbauteilen wird an den Bestand angepasst.

Das neue Bauwerk weist eine Fahrbahnbreite von 4,50 m auf. An den Fahrbahn- rändern sind Kappen mit einer Höhe von 22 cm vorgesehen.

Aufgrund des Bauwerkes und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind keine weiteren Schutzeinrichtungen nach den derzeit gültigen Richtlinien notwendig.

Die lichte Weite senkrecht zwischen den Widerlagern beträgt 5,70 m

Der Kreuzungswinkel am Bauwerk zwischen Bauwerksachse und Gewässerachse beträgt ca. 63,50°.

Die Stärke des Überbaues wurde in der Bauwerksmitte mit 45 cm vordimensioniert und wird gemäß Vorstatik ggf. angepasst.

Als Abdichtung auf dem Überbau ist eine 0,5 cm starke Epoxidharzschicht mit Bitumenschweißbahn vorgesehen. Darauf ist eine ca. 3,5 cm starke Schutzschicht aus Gußasphalt und eine ca. 4 cm starke Asphaltbetondeckschicht geplant.

Am Bauwerksabschluss ist ein Fahrbahnübergang mit Bitumenabdichtung gemäß ZTV-ING, RIZ Abs. 4 vorgesehen.

Beim Ersatzneubau wird eine naturnahe Gestaltung im Böschungsbereich mit Flussbausteinen und dergleichen fokussiert. Die sichtbaren Betonflächen sind in Sichtbetonbauweise vorgesehen.

## **2. Bestand technische Beschreibung**

### **2.1 Technische Beschreibung**

Bei dem bestehenden Bauwerk handelt es sich um eine Stahl-, Holz-, Verbundbrücke mit einem Füllstabgeländer aus Holz als Absturzsicherung.

Der Überbau wurde auf Brunnenringe gegründet.  
Das Bauwerk wurde entsprechend der regelmäßigen Unterhaltsarbeiten gewartet.

## 2.2 Schadensbild, -ursache und -bewertung

Aufgrund der festgestellten Schäden und Mängel am Bauwerk, sowie des Alters und der zu geringen Tragfähigkeit für den Neubau des RÜB / RRB am Ablassweg soll ein Ersatzneubau stromaufwärts erstellt werden.

## 2.3 Nachrechnung

Durch das Alter des Bestandsbauwerkes und der zu erwartenden Restnutzungsdauer von nur noch wenigen Jahren sowie der begrenzten Tragfähigkeit des Bauwerkes ist das Bauwerk auch aus wirtschaftlicher Sicht durch einen Ersatzneubau zu ersetzen bzw. zu erneuern.

## 2.4 Bereits durchgeführte Erhaltungsmaßnahmen

Durch die geplante kurzfristige Erneuerung des Bauwerkes sind derzeit keine aufwendigen Unterhaltsmaßnahmen vorgesehen.

In der Vergangenheit wurden an dem Bauwerk regelmäßig Unterhaltsmaßnahmen, zur Erhöhung der Dauerhaftigkeit durchgeführt.

## 2.5 Abbruch

Das vorhandene Bauwerk ist nach Fertigstellung des Ersatzbauwerkes nach den anerkannten Regeln der Technik abzubrechen.

Die Baumaterialien sind fachgerecht zu entsorgen. Auch die Gründungsbauteile sind auszubauen.

Eine übermäßige Belastung des Gewässers und der Umwelt durch Schadstoffe und Emissionen ist zu verhindern.

Ggf. sind vor Abbruch der Gründungsbauteile Wasserhaltungsarbeiten, z.B. in Form einer Absperrung oder dergleichen anzubringen, um ein Verschlämmen des Baugrundes zu verhindern.

## 2.6 Bauzeitliche Verkehrsführung

Aufgrund der unterschiedlichen Lage des Neubaus zum bestehenden Bauwerkes kann die Verkehrsführung eingeschränkt über das bestehende Bauwerk erfolgen. Während der Bauarbeiten ist der Verkehr alternativ nähräumig umzuleiten.

### **3. Bodenverhältnisse, Gründung**

#### **3.1 Bodenverhältnisse**

Als Grundlage für die Planung des Ersatzbauwerkes wurde durch das Büro „Geotechnische Ingenieurgesellschaft Schuler / Gödecke mbH, Salzmannstraße 29/1, 86163 Augsburg“ ein geotechnisches Gutachten erstellt. – siehe Gutachten vom 18.02.2022 (Anlage).

Gemäß geotechnischem Gutachten liegen im Bereich der Brücke Deckböden sowie nicht tragfähige Schichten (Schluff) bis in eine Tiefe von ca. 4,5 m unterhalb der bestehenden Straßenoberfläche. In tieferen Lagen konnte tragfähiger Baugrund in Form von Lechkiesen angetroffen werden.

Einzelheiten über die anstehenden Bodenverhältnisse mit entsprechenden Angaben über die Bodenkennwerte sind dem o.g. Bodengutachten zu entnehmen.

#### **3.2 Grundwasser, Wasserhaltung**

Grundwasser wurde im Zuge der Bodenuntersuchungen ab einer Höhe von 4,60 m angetroffen.

Für die Planung der Brücke ist von Wasservorkommen in Abhängigkeit von den Wasserständen der Friedberger Ach auszugehen.

Gemäß Planung ist, wie bereits erwähnt, eine Tiefgründung in Form einer Bohrpfahlgründung vorgesehen.

Die Unterkante Widerlager liegt ca. auf Höhe der Bachsohle.

Entsprechende Wasserhaltungsmaßnahmen bzw. die Verrohrung der Friedberger Ach (einschl. Fangedamm) werden ausgeschrieben.

Zu beachten ist, dass im Bereich der Brücke, in geringen Entfernungen eine bestehende Kanalleitung sowie ein Bauwerk vorhanden sind.

#### **3.3 Gründung**

Wie bereits erwähnt, wird als Gründungselement eine Bohrpfahlgründung vorgesehen. Die Gründungskote gemäß Planung liegt bei ca. 464,00 m ü.NN.

Genaue Angaben über Länge der Bohrpfähle werden im Zuge der durchzuführenden statischen Berechnungen festgelegt.

#### **3.4 Altlasten, Kampfmitteluntersuchung**

Auf Grundlage der durchzuführenden weiteren Baugrunduntersuchungen werden im Bauwerksbereich festgestellte, entsorgungspflichtig Altlasten oder dergleichen fachgerecht entsorgt.

Dies ist jedoch nach derzeitigem Stand nicht zu erwarten.

Kampfmittel oder dergleichen sind aufgrund der Lage des Bauwerkes, im Bereich eines Bestandsbauwerkes, im Baufeld nicht zu erwarten. Eine Kampfmitteluntersuchung wird hierzu bei Bedarf im Vorfeld durchgeführt.

#### **4. Unterbauten**

##### **4.1 Widerlager, Flügel**

Bedingt durch die gewählte bzw. gewünschte Mischbauweise mit Bohrpfahlgründung, werden nach Abteufen der erforderlichen Bohrpfähle, 2 Kopfbalken betoniert, um die Fertigteilelemente auflagern zu können.

Im Anschluss erfolgt die Betonierung der Ortbetonergänzung.

##### **4.2 Pfeiler**

Das Bauwerk ist als Einfeldbauwerk konzipiert. Pfeiler oder dergleichen sind nicht vorhanden.

##### **4.3 Sichtflächen**

Das Bauwerk soll an den Oberflächen mit Sichtbeton ausgeführt werden. Die Betonsichtflächen werden mit einer gehobelten Holzschalung erstellt.

Die Anforderung einer ordentlichen Oberflächenstruktur ergibt sich aus der Lage des Bauwerkes und der Anpassung an das gesamte Landschaftsbild.

##### **4.4 Bestehende Unterbauten**

Alle Unterbauten des bestehenden Bauwerkes sind für den Abbruch vorgesehen.

#### **5. Überbau**

##### **5.1 Tragkonstruktion**

Als Überbau wurde ein einfacher Plattenquerschnitt gewählt.

Dabei besteht die Überbauplatte incl. Kappen aus 2 Fertigteilelementen aus Beton sowie einer Ortbetonergänzung.

Die Konstruktionshöhe und die Abmessungen werden gemäß Vorstatik festgelegt.



Die Kopfbalken werden in C30/37 mit den Expositionsklassen XC4, XD1, XF2 betoniert.

Die Fertigteilplatten bestehen aus Beton der Güte C45/55 mit den Expositionsklassen XC4, XD1, XF2.

Der Beton für die Ortbetonergänzung ist als C35/45 mit den Expositionsklassen XC4, XD1, XF2 auszuführen.

## 5.2 Lager, Gelenke

Aufgrund des statischen Systemes als steifer Rahmen sind keine Gelenke oder Lager vorgesehen.

## 5.3 Fahrbahn-Übergangskonstruktionen

Der Bauwerksabschluss wird gemäß ZTV-Ing, RIZ Abs. 4 ausgeführt.

Der Asphaltbelag ist oberhalb des Abschlußprofiles einzuschneiden und mit Bitumenverguss abzudichten.

Aufgrund der geringen Stützweite kann auf den Fahrbahnübergangskonstruktion mit größeren Dehnwegen verzichtet werden.

## 5.4 Abdichtung, Belag

Die Abdichtung des Überbaues erfolgt mittels einer 0,5 cm starken Epoxidharzschicht mit darüber liegender Bitumenschweißbahn. Darüber befindet sich eine ca. 3,5 cm Schutzschicht aus Gußasphalt sowie eine 4 cm starke Asphaltbetondeckschicht im Fahrbahnbereich.

Die Abdichtung ist gem. ZTV-Ing, RIZ Dicht 3 auszuführen.

## 5.5 Korrosionsschutz, Schutz gegen Umwelteinflüsse

Die Geländer sind nach ZTV-Ing. 3-lagig zu beschichten.

Die Geländer selbst werden verzinkt ausgeführt. Bei der Beschichtung ist eine Grundbeschichtung, eine Zwischenbeschichtung und eine Deckbeschichtung auszuführen. Die Deckbeschichtung soll dann in einem vorher festgelegten Farbton nach RAL oder DB ausgeführt werden.

Optional ist im Bereich der Kappen aufgrund des Tausalzeintrages eine Hydrophobierung der Kappenoberfläche möglich.

Aufgrund der Lage des Bauwerkes und der damit verbundenen Fahrgeschwindigkeiten sind größere Sprühnebel oder Aufwirbelungen nicht zu erwarten.

Ein ungehindertes Eindringen von Tausalzen oder dergleichen in die Unterbauten und in den Überbau ist über die Straßenoberfläche und die fachgerechte Ausführung auszuschließen.

## **6. Entwässerung**

### **6.1 Überbauten**

Aufgrund der geringen Abmessungen des Bauwerkes sind keine Entwässerungsmaßnahmen vorgesehen.

Die Entwässerung erfolgt über das Quer- oder Längsgefälle des Fahrbahnbelages in das anstehende Gelände.

### **6.2 Widerlager**

Der Hinterfüllbereich soll mit Schotter aufgefüllt und befestigt werden. Oberhalb des Schotterbelages ist der Straßenkoffer geplant.

Nach dem keine größeren Wassereinträgen in den Hinterfüllbereich auch aufgrund des vorhandenen Längs- und Quergefalles am Bauwerk zu erwarten sind, kann auf den Einbau von Drainagen oder dergleichen verzichtet werden.

Hangwasser oder drückendes Grundwasser ist im Bauwerksbereich ebenfalls nicht vorhanden.

## **7. Rückhaltesysteme, Schutzeinrichtungen**

Die Kappen am Fahrbahnrand werden mit einer Anschlagshöhe von 22 cm ausgeführt.

Aufgrund der Lage des Bauwerkes sowie der damit verbundenen Entwurfsgeschwindigkeiten sind keine weiteren passiven Schutzeinrichtungen oder dergleichen nach den Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS) notwendig.

Als Absturzsicherung ist ein Füllstabgeländer aus Stahl mit einer Höhe von ca. 1,10 m vorgesehen. Das Füllstabgeländer wird mit einer 3-lagigen Beschichtung gemäß ZTV-Ing. zur Erhöhung der Dauerhaftigkeit versehen. Die Befestigung des Füllstabgeländers erfolgt nach ZTV-Ing. RIZ GEL14.

## **8. Zugänglichkeit der Konstruktionsteile**

Aufgrund der geringen Abmessungen des Bauwerkes bedarf es keiner weiteren Vorkehrungen zur Besichtigung der Konstruktionsteile.

Lager oder dergleichen sind aufgrund der Bauwerkskonstruktion, wie bereits erwähnt, nicht vorgesehen.

Ausgebildete Böschungstreppen oder dergleichen werden nicht angebracht, wobei durch die Gestaltung der Böschungssicherung die Zugänglichkeit zum Bauwerk zu erleichtern ist.

## **9. Sonstige Ausstattung und Einrichtungen**

Im Bereich des Bestandsbauwerkes ist eine Versorgungsleitung mit Schutzrohr unterhalb des Überbaues vorhanden. Diese Versorgungsleitung wird im Zuge der Brückenerneuerung gesichert und voraussichtlich an der Überbauseite bzw. im Kappenbereich angebracht.

Versorgungsleitungen und dergleichen sind nicht vorhanden. Zugangsmöglichkeiten zu den Widerlagern und dem Überbau sind konstruktionsbedingt nicht vorhanden.

## **10. Baudurchführung, Bauzeit**

### **10.1 Bauablauf, Bauzeit**

Die vorgesehene Ausführungszeit einschl. des Abbruches des Bestandsbauwerkes beträgt ca. 10 - 14 Wochen.

Zu Beginn der Maßnahme werden die Gründungsbauteile eingebaut. Oberhalb der Bauelemente zur Tiefgründung wird ein Jochbalken bzw. Kopfbalken erstellt.

Die erforderliche Wasserhaltung erfolgt im Zuge einer Verrohrung mit Fangedamm.

Aufgrund der erleichterten Zugänglichkeit sollte im Anschluss an die Erstellung der Jochbalken bzw. Kopfbalken, die Böschungs- und Uferbefestigung unterhalb des Überbaues in Form von in Mörtelbett verlegten Natursteinen erfolgen.

Nach Fertigstellung des Kopf- bzw. Jochbalkens aus Stahlbeton werden die Betonfertigteile eingehoben. Ein unterstützendes Traggerüst ist parallel zum Einhub der Fertigteilelemente je nach statischer Erfordernis einzubauen. Im Anschluss erfolgt der Einbau der Ortbetonergänzung.

Nach Austrocknung der Ortbetonergänzung erfolgt das Anbringen des Oberflächenschutzsystemes in Form einer Epoxidharzschicht sowie Bitumenschweißbahn.

Parallel kann der Hinterfüllbereich einschl. des erforderlichen Straßenkoffers bis auf Höhe des Planums aufgefüllt und verdichtet werden. Auf die Einhaltung der erforderlichen Mindestverdichtung am Hinterfüllbereich ist zu achten.

Im Anschluss erfolgt der Einbau der Gußasphaltschutzschicht auf dem Überbau sowie die Herstellung der Tragschicht im Bereich der Fahrbahnanbindung. Die Deckschicht ist im Anschluss an die Unterbauarbeiten in einem Zug entsprechend der vorgegebenen Profilierung einzubauen.

Nach den Asphaltierungsarbeiten sind die Längsfugen aus Bitumenverguß fachgerecht herzustellen. Außerdem ist die Asphaltdeckschicht oberhalb des Abschlussprofils einzuschneiden und ebenfalls mit Bitumenverguß fachgerecht abzudichten.

Seitlich der Kappen werden die Füllstabgeländer angebracht. Die Füllstabgeländer werden dabei über Platten seitlich an den Kappenbeton montiert. (RIZ-GEL 14)

Im Anschluss zur Geländermontage erfolgt die Beschichtung des Geländers, ebenfalls nach den Vorgaben des ZTV-Ing.

Nach Fertigstellung des Umbaus sind Angleichungsmaßnahmen an der Böschung sowie Nachhumusierungsarbeiten vorgesehen.  
Der Humusbereich ist anzusäen.

Im Seitenbereich der Brücke sollte die Böschungsbefestigung mit in Mörtelbett verlegten Natursteinen ausgeführt werden.

Ggf. erforderliche Beschilderungen oder dergleichen sind zum Abschluss der Maßnahme anzubringen.

Anschließend wird das bestehende Brückenbauwerk komplett abgebrochen. Das Abbruchgut ist fachgerecht zu entsorgen. Erhöhte Schadstoffbelastungen sind aufgrund der Lage des Bauwerkes und der Nutzung des bestehenden Bauwerkes nicht zu erwarten.

Die Arbeiten sollen möglichst ohne Beeinträchtigung angrenzender Flächen und Anliegergrundstücke ausgeführt werden. Emissionsbelastungen und dergleichen sind auf ein Minimum zu reduzieren. Maßnahmen und Bestimmungen zum Schutz des angrenzenden Gewässers sind einzuhalten.

## 10.2 Schutzmaßnahmen

Besondere Schutzmaßnahmen sind im Zuge der Erneuerung des Bauwerkes nicht vorgesehen, wobei wie bereits erwähnt Emissionsschutzmaßnahmen und Gewässerschutzmaßnahmen bei entsprechender Erfordernis gemäß den gültigen Vorschriften einzuhalten sind.

### 10.3 Zugänglichkeit

Das Bauwerk liegt im Süden von Stätzling und ist über den Ablassweg oder die Straße „Am Kirchfeld“ beidseitig anfahrbar. Entsprechende Beschilderungen bzgl. Zufahrtsbegrenzungen sind zu beachten.

Besondere Zufahrten und Zugänge zum geplanten Bauwerk sind aufgrund der geringen Abmessungen nicht erforderlich.

### 10.4 Verkehrsführung

Während des Neubaus bleibt das Bestandsbauwerk erhalten.

Eine nähräumige Umleitung ist ggf. einzurichten.

## 11. Kosten

Die Kosten für den Ersatzneubau und den Abbruch des bestehenden Bauwerkes wurden gemäß beigefügter Kostenermittlung (Beilage 3) auf Grundlage vergleichbarer Ausschreibungen und Baumaßnahmen in der Vergangenheit ermittelt.

Die Kosten wurden auf Grundlage des Amtsentwurfes ermittelt.

Die Vergabe der Brückenerneuerung wird öffentlich ausgeschrieben.

Der Zuschlag erfolgt an das für den Auftraggeber technisch und wirtschaftlich günstigste Angebot.

Sondervorschläge und Nebenangebote können nach Rücksprache mit dem Auftraggeber zugelassen werden, wobei die Höhenkoten und Abmessungen des Bestandsbauwerkes im Bereich der für den Durchfluss relevanten Bauteile zwingend einzuhalten sind.

## 12. Baurechtsverfahren, Beteiligte

Im Zuge der Entwurfsplanung werden Stellungnahmen bei den zuständigen Behörden eingeholt.

Nachdem die Hauptabmessungen des Bauwerkes nicht verändert werden, ist voraussichtlich keine wasserrechtliche Genehmigung erforderlich. Der Bestandszustand bezüglich der Durchflussmengen und dgl. wird nicht verändert.

Weitere Rechtsverfahren oder Beteiligte sind im Zuge der Baumaßnahme nicht erforderlich.

aufgestellt: Donauwörth, 10.11.2022  
Herr Stadelmann/Hu