

Interessenbekundungsverfahren

**„B 16 Ersatzneubau zweier Brücken über die DB
sowie St 2230 Ersatzneubau einer Brücke über
den Hopfenbach“**

INHALTSVERZEICHNIS

1.	PROJEKTDESCHEIBUNG	3
1.1.	Allgemeine Beschreibung der Leistungen	3
1.1.1.	Auszuführende Leistungen im Straßenverlauf der B 16	3
1.1.2.	Auszuführende Leistungen im Straßenverlauf der St 2230	3
1.1.3.	Leistungsumfang	4
1.2.	Angaben zur Baustelle	4
1.2.1.	Lage der Baustelle	4
1.2.2.	Bahnlinien und Gleisanlagen	5
1.3.	Angaben zur Ausführung, Bauablauf	6
2.	VERTRAGSMODELL „IPA KOMPAKT“	7
2.1.	IPA kompakt-Ansatz	7
2.2.	Die Auswahl des Partners	7
2.3.	Partnerschaftliche Projektorganisation	8
2.4.	Gemeinsame Risikotragung und Vergütungsmodell	8
3.	VORSCHAU AUF DAS VERGABEVERFAHREN	10
3.1.	Voraussichtliche Zuschlagskriterien	10
3.2.	Voraussichtlicher Ablauf des Verfahrens	10

1. PROJEKTbeschreibung

1.1. Allgemeine Beschreibung der Leistungen

1.1.1. Auszuführende Leistungen im Straßenverlauf der B 16

Die Maßnahme umfasst die Erstellung inklusive Abbruch zweier Spannbetonbrücken im Straßenverlauf der B 16 sowie einer temporären Behelfsumfahrung in Seitenlage inklusive zweier Hilfsbrücken. Folgende Bauwerke sind zu errichten:

- Bauwerk 01 (BW 01): Abbruch und Ersatzneubau der Brücke B 16 über die DB (Strecke 5851) (ASB-Nr.: 7037500 0)
- Bauwerk 02 (BW 02): Abbruch und Ersatzneubau der Brücke B 16 über die St 2230, Geh- und Radweg und DB (Strecke 5853) (ASB-Nr.: 7037501 0)
- Hilfsbauwerk 03 (BW 03): Neubau und Rückbau der Hilfsbrücke B 16 Behelfsumfahrung über die DB (Strecke 5851)
- Hilfsbauwerk 04 (BW 04): Neubau und Rückbau der Hilfsbrücke B 16 Behelfsumfahrung über die St 2230, Geh- und Radweg und DB (Strecke 5853)

Im Zuge der Baumaßnahme sind auch folgende Straßenbaumaßnahmen durchzuführen:

- Straßenbauarbeiten für die Gradientenanhebung, Oberbaurerneuerung und Herstellung der Ein- und Ausfädelspuren der B 16 auf einer Länge von etwa 1.300 m zuzüglich Anschluss Abbiegeäste der St 2230
- Straßenbauarbeiten für die Herstellung der Behelfsumfahrung der B 16 in Seitenlage inklusive Erdbauwerke auf einer Länge von etwa 550 m

Die Leistungen im Zuge der B 16 erfolgen in mehreren Bauphasen. Für den Neubau der Brücken sind temporäre Verkehrsumlegungen/-einengungen sowie Vollsperrungen vorgesehen. Die beiden Brücken im Endzustand (BW01 & BW02) sollen in Spannbetonfertigteiltbauweise errichtet werden.

1.1.2. Auszuführende Leistungen im Straßenverlauf der St 2230

Die Maßnahme umfasst die Erstellung inklusive Abbruch einer Stahlbetonbrücke im Straßenverlauf der St 2230. Folgendes Bauwerk ist zu errichten:

- Bauwerk 05 (BW 05): Abbruch und Ersatzneubau der Brücke St 2230 über den Hopfenbach und Privatstraße (ASB-Nr.: 7037510 0)

Im Zuge der Baumaßnahme sind auch folgende Straßenbaumaßnahmen durchzuführen:

- Straßenbauarbeiten für die Oberbaurerneuerung der St 2230 auf einer Länge von etwa 1.450 m zuzüglich Anschluss der Abbiegeäste der B 16 sowie Anschluss der Abbiegeäste der Privatstraße
- Straßenbauarbeiten für die Oberbaurerneuerung des straßenbegleitenden Geh- und Radwegs auf einer Länge von etwa 1.000

Die Leistungen im Zuge der St 2230 erfolgen in einer Bauphase. Für die St 2230 ist während der gesamten Bauzeit eine Vollsperrung mit Verkehrsumlegung vorgesehen.

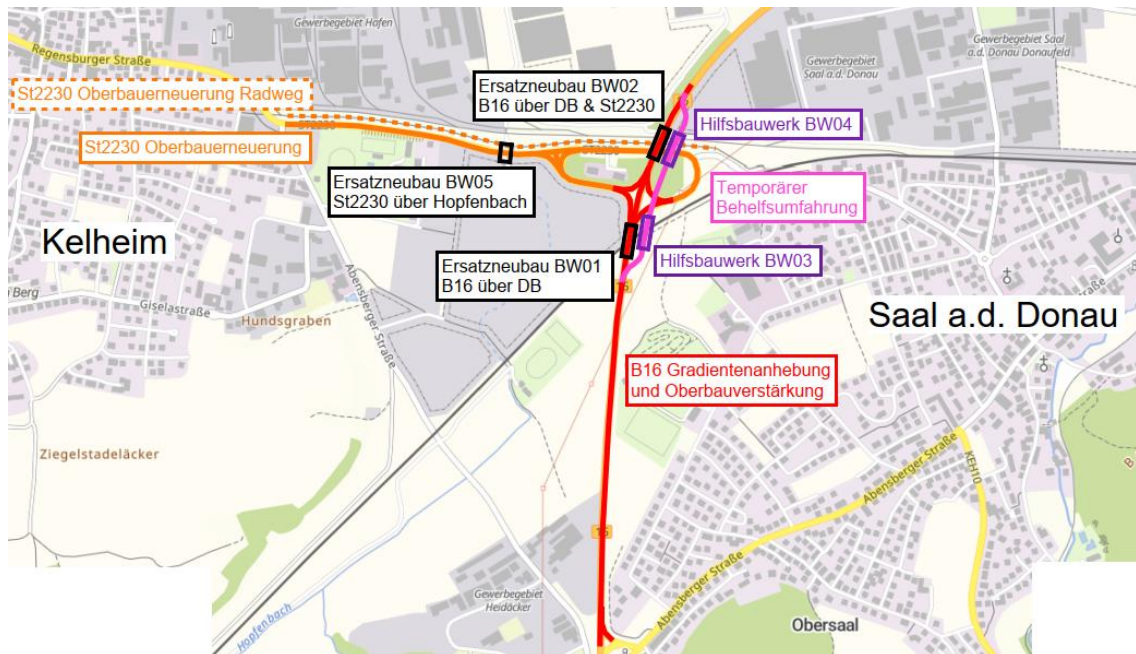


Abbildung 1: Detaillierter Lageplan der Baumaßnahme

1.1.3. Leistungsumfang

Folgende Leistungen sind vorgesehen:

- Baustellenvorbereitung
- Baustelleneinrichtung
- Sicherung, Lenkung und Führung des Verkehrs
- Freimachen des Baugeländes
- Bahnspezifische Arbeiten (Anpassung Oberleitung auf Str. 5851 inkl. Kabeltiefbau)
- Oberbodenarbeiten
- Erd- und Oberbauarbeiten
- Entwässerungsarbeiten
- Herstellen von Versickerungseinrichtungen
- Brückenbau
- Straßenbau
- Landschaftsbau
- Wasserhaltungsarbeiten
- Abbrucharbeiten
- Ausstattungsarbeiten
- Sonstige Arbeiten

1.2. Angaben zur Baustelle

1.2.1. Lage der Baustelle

Die zwei Bauwerke über die DB liegen im Straßenverlauf der Bundesstraße 16 bei Abschnitt 2630 Station 1.197 km und 1.432 km zwischen Abensberg und Regensburg in der Nähe von Kelheim und Saal a. d. Donau. Das Bauwerk über den Hopfenbach liegt im Straßenverlauf der Staatsstraße 2230 bei Abschnitt 1060 Station 1.598 km. Der nächste Ort ist Saal a. d. Donau im Landkreis Kelheim im Regierungsbezirk Niederbayern.



Abbildung 2: Lage der Baumaßnahme

Die Baustelle ist über die vorhandene Bundesstraße 16 bzw. über die Behelfsumfahrung aus Richtung Abensberg und Regensburg zu erreichen. Von Kelheim und Saal a. d. Donau ist die Baustelle über die St 2230 erreichbar.

1.2.2. Bahnlinien und Gleisanlagen

Das Bauwerk 01 sowie das Behelfsbauwerk 03 queren die Bahnstrecke 5851 von Regensburg nach Ingolstadt als Straßenüberführung (SÜ). Die eingleisige Strecke 5851 der Streckenkategorie R 120 und Streckenklasse D4 ist im Baubereich mit 15 kV, 16,7 Hz elektrifiziert. Die Höchstgeschwindigkeit auf der Strecke beträgt 120 km/h. Es sind Kettenwerke gem. Regelbauart Re160 vorhanden. Die Kettenwerke sind mit Hilfe von Rohrschwenkauslegern gem. Ebs-Zeichnungswerk aufgehangen. Die Regelfahrdrahthöhe beträgt FH = 5,75 m. Im Bereich kreuzender Bauwerke existieren bereits Fahrdrahtabsenkungen. Im Baufeld der B 16 beträgt die minimale Fahrdrahthöhe unter Eislast 5,10 m.

Das Bauwerk 02 sowie das Behelfsbauwerk 04 queren die Bahnstrecke 5853 von Saal nach Kelheim sowie das Gleis 101 mit Gleisanschluss der Fa. Fichtl im Bhf. Saal a. d. Donau als Straßenüberführung (SÜ). Die eingleisige Strecke 5853 sowie das Gleis 101 sind nicht elektrifiziert und als Bahnhofsgleis kategorisiert und der Streckenklasse C4 zugeordnet. Die Gleise werden mit einer Rangiergeschwindigkeit von 25 km/h befahren.

Arbeiten im Bereich der Bahnanlagen können nur in Sperrpausen der DB-Betriebsstrecken durchgeführt werden. Für die durchzuführenden Arbeiten (Neubau, Abbruch, etc.) wurden Sperrpausen beantragt und stehen unter dem Vorbehalt der DB.

1.3. Angaben zur Ausführung, Bauablauf

Der Baubeginn der Gesamtmaßnahme ist für März 2027 vorgesehen, die Fertigstellung für Dezember 2028.

Die Leistungen im Zuge der B 16 erfolgen in 2027 und 2028 in mehreren Bauphasen, die nachfolgend grob erläutert werden.

- Bauphase 1:
 - Verkehr fließt in Bestandslage
 - Baustelleneinrichtung
 - Herstellen der Erdbauwerke und des Straßenbaus für die Behelfsumfahrung in den Bereichen, die nicht unter Verkehr stehen
- Bauphase 2:
 - Verkehr fließt in Bestandslage
 - Behelfsbrücken BW03 und BW04 einheben
 - Behelfsumfahrung fertigstellen
 - Umverlegen des Verkehrs auf Behelfsumfahrung
 - Abbruch / Rückbau der Bestandsbauwerke 01 und 02
 - Gradientenerhöhung und Dammverbreiterung der B 16
- Bauphase 3:
 - Verkehr fließt auf Behelfsumfahrung
 - Herstellen der Gründung und Unterbauten von BW01 und BW02
- Bauphase 4:
 - Verkehr fließt auf Behelfsumfahrung
 - Einhub der Spannbetonfertigteile inkl. Kappengerüst für BW01 und BW02
 - Fertigstellung der Bauwerke 01 und 02
 - Fahrbahnaufbau herstellen
 - Oberbauverstärkung unter Vollsperrung
- Bauphase 5:
 - Verkehr fließt auf Behelfsumfahrung
 - Fertigstellung des Straßenbaus für den Endzustand
 - Verkehr in Endlage verlegen
 - Hilfsbrücken BW03 und BW04 ausheben
 - Rückbau der provisorischen Behelfsumfahrung
 - Wiederherstellen des Bestands und Restarbeiten
 - Baufeldräumung und Abschluss der Baustelle

Die Leistungen im Zuge der St 2230 erfolgen im Jahr 2028 in einer Bauphase.

2. VERTRAGSMODELL „IPA KOMPAKT“

Das gegenständliche Bauvorhaben soll als Pilotprojekt des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr mit dem Vertragsmodell „IPA kompakt“ abgewickelt werden.

2.1. IPA kompakt-Ansatz

„IPA kompakt“ ist ein Ansatz zur partnerschaftlichen Projektabwicklung (IPA = integrierte Projektabwicklung), der vergleichbar mit den „Allianzverträgen“ in Österreich ist. Das Vertragsmodell „IPA kompakt“ sieht einen bilateralen Vertrag mit einem Auftragnehmer (dies kann ein Einzelunternehmen oder auch eine Arbeitsgemeinschaft sein) vor – im Gegensatz zu Mehrparteienverträgen, welche in einer IPA üblich sind.

Dies ermöglicht einen kompakteren Ablauf, da am Ende des Vergabeverfahrens bereits alle Vertragsbedingungen inklusive der Zielkosten vereinbart sind – eine zeit- und ressourcenintensive Partneringphase entfällt somit.

Ziele des Pilotprojektes sind unter anderem eine Steigerung der Projekteffizienz (Zeit, Kosten und Qualität) und der damit verbundenen Kostensicherheit. Weiters sollen durch die partnerschaftliche Abwicklung die Einbeziehung des AN und seines Knowhows und eine verbesserte Projektkultur gefördert werden.

Die IPA kompakt stützt sich auf folgende fünf wesentliche Säulen:

- Findung eines geeigneten Partners
- Partnerschaftliche Projektorganisation
- Gemeinsame Entscheidungsfindung, Problem- und Konfliktlösung
- Gemeinsame Risikotragung
- Anreizbasiertes Vergütungsmodell und Abrechnung nach dem „open books“-Prinzip
-

2.2. Die Auswahl des Partners

Die Auswahl des Partners fußt – nach Feststellung der allgemeinen Eignung – auf zwei wesentlichen Aspekten, welche im Vergabeverfahren bewertet werden:

- Im Rahmen des Preiskriteriums werden abrechnungsrelevante Parameter wie Verrechnungssätze für unproduktives Personal und Geräte sowie der Gesamtzuschlag für AGK und Gewinn bewertet. Kernpunkt des Preiskriteriums ist die Findung der Zielkosten, welche sich aus einem kalkulierten Anteil auf Basis des Leistungsverzeichnisses („Herstellkosten Teil LV“), einem Risikobudget sowie einem Anteil für Preissteigerungen während der Bauausführung zusammensetzen. Die angebotenen Zielkosten sind der „Nullpunkt“ des Anreizsystems, bei Unterschreitung der Zielkosten erhält der AN einen Bonus, bei Überschreitung hat er sich in Form eines begrenzten Malus an der Kostenüberschreitung zu beteiligen.
- Im Rahmen des Qualitätskriteriums werden Konzepte für den Umgang mit entscheidenden Problemstellungen des Bauvorhabens sowie das am Bauvorhaben eingesetzte Schlüsselpersonal bewertet.

2.3. Partnerschaftliche Projektorganisation

Das Vertragsmodell „IPA kompakt“ sieht eine partnerschaftliche, flache Projektorganisation ähnlich der Organisationshierarchie einer ARGE vor, jedoch paritätisch besetzt durch Vertreter des AG und des AN. Diese gemeinsame Projektorganisation führt das Bauvorhaben gemeinsam nach dem Leitgedanken „Best for Project“. Entscheidungen sollen möglichst einstimmig getroffen werden.

Probleme und Konflikte sollen möglichst auf der Hierarchieebene ihrer Entstehung, immer jedoch innerhalb der Projektallianz gelöst werden. Dabei steht immer der gemeinsame Projekterfolg im Vordergrund.

2.4. Gemeinsame Risikotragung und Vergütungsmodell

Im Sinne der partnerschaftlichen Projektabwicklung wird der Großteil der Projektrisiken durch die Projektallianz gemeinsam getragen. Es gibt daher sehr eng gefasste Risikosphären für AG und AN und eine sehr weitreichende gemeinsame Risikosphäre. Verwirklichen sich im Zuge der Projektabwicklung gemeinsam getragene Risiken, werden dem AN sämtliche daraus entstehenden Herstellkosten nach tatsächlichem Aufwand vergütet, die Zielkosten werden jedoch nicht angepasst. Steigen durch den Eintritt des Risikos die Herstellkosten, so sinkt der Bonus bzw. steigt der Malus des AN. Sinken hingegen durch das Nutzen einer Chance die Herstellkosten, so steigt der Bonus bzw. sinkt der Malus des AN. Daraus ergeben sich immer Szenarien, in welchen AG und AN gemeinsam am Projekterfolg teilhaben („Win-Win“ oder „Lose-Lose“), somit sind die Interessen beider Seiten gleich gerichtet.

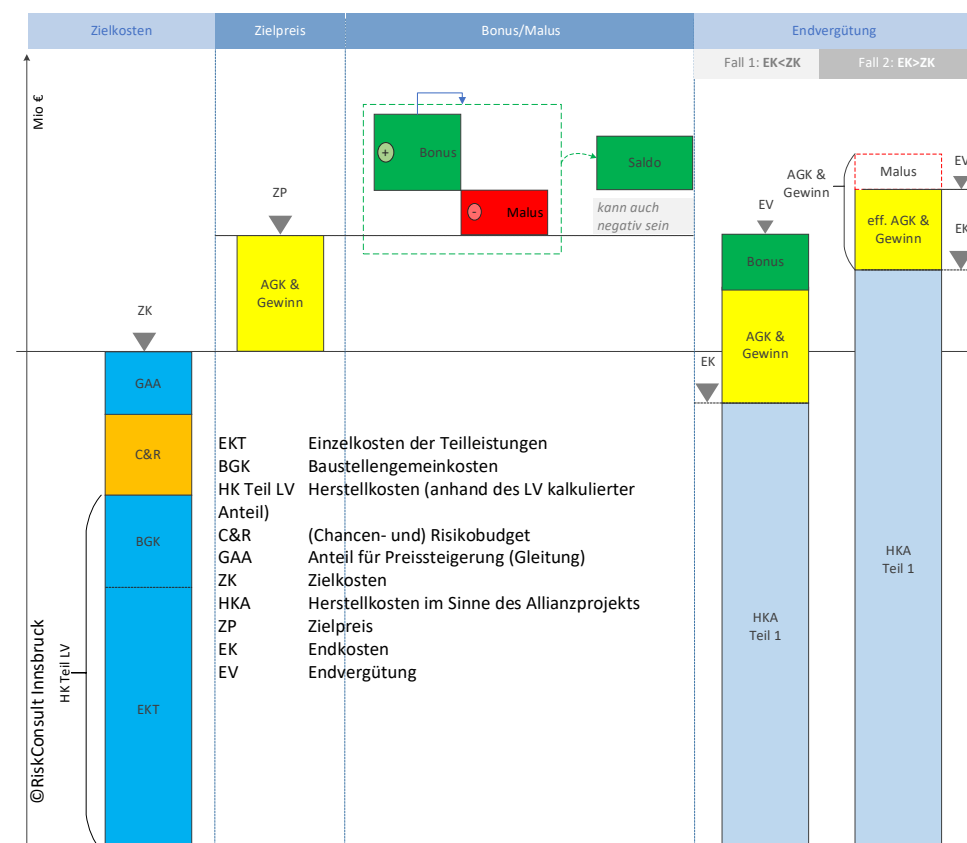


Abbildung 3: Vergütungssystem

Das Vergütungsmodell der IPA kompakt besteht aus drei Kernelementen („cost plus incentive fee“, vgl. Abbildung 3):

- Teil 1 der Vergütung sind die tatsächlich angefallenen Kosten der Baustelle. Diese werden im Regelfall auf Basis eines geeigneten Kostennachweises nach dem „open books“-Prinzip (z.B. Rechnungen und Lieferscheine, Lohnbuchhaltung) vergütet. In Ausnahmefällen können Verrechnungssätze zur Vergütung herangezogen werden, z.B. für unproduktives Personal oder Geräte.
- Teil 2 der Vergütung umfasst den Gesamtzuschlag für AGK und Gewinn. Dieser wird als Pauschalbetrag vergütet, welcher der Höhe des angebotenen Prozentsatzes für AGK und Gewinn auf die angebotenen Zielkosten entspricht, dies jedoch unabhängig von den tatsächlichen Endkosten.
- Teil 3 der Vergütung besteht aus dem Anreizsystem für den Zielbereich Kosten („Bonus-Malus-Funktion“) und allfällige andere Zielbereiche. Über dieses System wird der Projekterfolg incentiviert. Für den Zielbereich Kosten bedeutet dies: Bei Unterschreitung der Zielkosten teilen sich AG und AN den Unterschreibungsbetrag, im Falle einer Zielkostenüberschreitung tragen AG und AN den Überschreibungsbetrag gemeinsam. Dabei werden dem AN jedoch immer die nachweislich angefallenen Kosten vergütet, der Malus geht nur zulasten des Gesamtzuschlags für AGK und Gewinn. Weiters können durch die Performance des AN in anderen Zielbereichen (z.B. Einhaltung von bestimmten Terminen oder Sperrzeiten) weitere Boni oder Mali erzielt werden.

3. VORSCHAU AUF DAS VERGABEVERFAHREN

Beim gegenständlichen Vergabeverfahren handelt es sich um ein zweistufiges Verhandlungsverfahren (Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb) mit vorgeschaltetem Interessenbekundungsverfahren. Mit der Vorinformation werden alle interessierten Unternehmen aufgefordert, ihr Interesse zu bekunden. Anschließend werden alle Unternehmen, die ihr Interesse bekundet haben, aufgefordert, ihr Interesse zu bestätigen und am Teilnahmewettbewerb teilzunehmen.

3.1. Voraussichtliche Zuschlagskriterien

Es ist vorgesehen, eine Verhandlungsrunde mit allen Bietern nach Abgabe der Erstangebote abzuhalten, danach erhalten alle Bieter die Möglichkeit, ein verbessertes Zweitangebot abzugeben. Der Zuschlag wird basierend auf Preis- und Qualitätskriterien erteilt, wobei voraussichtlich ca. 70% bis 80% der erzielbaren Punkte auf das Kriterium Preis entfallen werden.

Das Preiskriterium besteht aus Subkriterien für die Zielkosten, einen separat auszuweisenden Prozentsatz für AGK und Gewinn sowie Verrechnungssätzen für unproduktives Personal und Geräte. Die Bewertung des Preiskriteriums erfolgt auf mathematischer Grundlage. Die mit dem Erstangebot für die einzelnen Komponenten des Preiskriteriums angebotenen Werte dürfen mit dem Zweitangebot voraussichtlich nicht mehr erhöht werden.

Das Qualitätskriterium setzt sich voraussichtlich aus zwei Subkriterien zusammen:

- Konzepte zu den Themen Baustellenlogistik (mit Fokus auf den Ablauf zeitkritischer Tätigkeiten wie Anlieferung und Einheben der Spannbetonfertigteile sowie auf die Abwicklung von Sondertransporten zum/vom Hafen Kelheim) sowie Abrechnung (mit Fokus auf die Abläufe/Workflow, allfälligen Software-Einsatz sowie einen Zahlungsplan), welche kommissionell bewertet werden, sowie
- Schlüsselpersonalreferenzen, welche anhand einer fixen Kriterienliste mit Punktezuzuordnung bewertet werden.

3.2. Voraussichtlicher Ablauf des Verfahrens

Der voraussichtliche Ablauf des Verfahrens wird im Folgenden kurz erläutert.

- Mit der Vorinformation wird die Absicht der geplanten Auftragsvergabe für das gegenständliche Bauvorhaben EU-weit bekannt gegeben. Der Auftrag wird im Anschluss an den Teilnahmewettbewerb im Verhandlungsverfahren ohne gesonderte Auftragsbekanntmachung vergeben.
- Im Rahmen des Interessenbekundungsverfahrens wird am **5.11.2025, 10:00 Uhr**, im Prüfungssaal des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr, Franz-Josef-Strauß-Ring 4, 80539 München, eine **Marktinformationsveranstaltung** stattfinden. Im Zuge dieser Veranstaltung wird das Bauvorhaben inklusive Vergabe- und Vertragsmodell vorgestellt sowie eine Diskussion zwischen der ausschreibenden Stelle und den Interessenten möglich sein. Aus organisatorischen Gründen wird gebeten, sich **spätestens bis zum 30.10.2025** mittels des Anmeldeformulars für die Informationsveranstaltung anzumelden. Das Anmeldeformular steht auf der Vergabepattform zum Download bereit.
- Alle Unternehmer, die ihr Interesse über die Vergabepattform der Bayerischen Staatsbauverwaltung bekundet haben, werden zum Teilnahmewettbewerb aufgefordert (Aufforderung zur Interessenbestätigung).

- Die Teilnahmeanträge werden einer Eignungsprüfung anhand von in der Aufforderung zur Interessenbestätigung genannten Eignungskriterien unterzogen. Der Auftraggeber hält derzeit eine Angebotsphase mit mehr als fünf Bietern insbesondere im Hinblick auf Aufwand für Bieter und Auftraggeber für nicht sinnvoll durchführbar.
- Der Auftraggeber behält sich vor, die Angebotsphase auf maximal fünf Teilnehmer zu begrenzen und für den Fall, dass mehr als fünf Teilnahmeanträge von geeigneten Bewerbern eingehen, die Bewerber anhand der Eignungs- bzw. Auswahlkriterien zu bewerten und zu reihen. Nur die ersten fünf Bewerber würden dann zur Angebotsabgabe aufgefordert.
- Mit der Aufforderung zur Angebotsabgabe beginnt das Verhandlungsverfahren.
- Mit dem Erstangebot haben die Bieter ihre Zielkosten anhand eines bepreisten Leistungsverzeichnisses, eines Risikobudgets und eines Ansatzes für Preissteigerungen herzuleiten.
- Zur Herleitung des Risikobudgets werden die Bieter Projektrisiken identifizieren und quantitativ bewerten müssen. Die von den Bietern quantifizierten Risiken werden voraussichtlich mit einer Monte-Carlo-Simulation (Software-Tool RIAAT) verifiziert und die Höhe des Risikobudgets anhand des P50-Wertes (voraussichtlich zumindest auf 10.000 € genau aufgerundet) festgelegt. Anhand eines den Bietern zur Verfügung gestellten Excel-Tools (auf VBA-Basis) bekommen die Bieter die Möglichkeit, die Höhe des Simulationsergebnisses selbst einzuschätzen und erforderlichenfalls Anpassungen vorzunehmen.
- In der Verhandlungsrunde können technische Themen und Vertragsinhalte diskutiert werden. Der AG wird weiters im Rahmen der Verhandlungen Fragen zu von den Bietern abgegebenen Konzepten bzw. allgemein Aufklärungsfragen zu den Angeboten stellen.
- Die Ergebnisse der Verhandlungsrunde werden ggf. in einer zweiten Fassung der Ausschreibungs- und Vertragsunterlagen berücksichtigt werden.
- Die Bieter haben die Möglichkeit, auf Grundlage der Verhandlungsrunden und der zweiten Fassung der Ausschreibungs- und Vertragsunterlagen ein verbessertes Zweitangebot zu legen.
- Der Auftraggeber behält sich vor, dass das Verhandlungsverfahren in verschiedenen aufeinander folgenden Phasen abgewickelt wird, um so die Zahl der Angebote, über die verhandelt wird, oder die zu erörternden Lösungen anhand vorgegebener Zuschlagskriterien zu verringern.
- Die Zuschlagsentscheidung wird auf Grundlage der Zweitangebote sowie allfälligen bereits mit den Erstangeboten bewerteten Qualitätskriterien getroffen.

Voraussichtlicher grober zeitlicher Ablauf des Vergabeverfahrens:

Schritt	Datum
Frist Interessenbekundung	12. Dezember 2025
Aufforderung zur Interessensbestätigung	Januar 2026
Frist Teilnahmewettbewerb	Februar 2026
Aufforderung zur Angebotsabgabe	März 2026
Frist Erstangebote	Ende April 2026
Verhandlungsrunde	Anfang Juni 2026
Frist Zweitangebote	August 2026
Mitteilung Zuschlagsentscheidung	Herbst 2026
Baubeginn	März 2027
Bauende	Dezember 2028