

**Informationspapier  
und Einladung zum Interessendialog**

**zur Vorbereitung der  
Vergabe von Planungs- und Bauleistungen  
für die  
Bauteilversuche in der Schleuse Oberesslingen**



Stand: 17.02.2021

## Inhalt

	Seite
0	Summary ..... 3
1	Vorbemerkung ..... 4
2	Gesamtprojekt: „Instandsetzung unter Betrieb (IuB)“ ..... 4
3	Pilotprojekt: Bauteilversuche in Oberesslingen ..... 5
4	Rahmenbedingungen für die Bauteilversuche in Oberesslingen ..... 6
5	Geplante bautechnische Verfahren ..... 7
5.1	Für die Trockenlegung ..... 9
5.2	Für den Abbruch ..... 10
5.3	Für die Reprofilierung ..... 10
	5.3.1 Ortbeton von Sohle bis Planie ..... 11
	5.3.2 Fertigteile von Sohle bis Planie ..... 11
	5.3.3 Fertigteile von 1m unter UW bis Planie ..... 11
	5.3.4 Spritzbeton von 1m unter UW bis Planie ..... 11
	5.3.5 Spundwand mit bewehrter Ortbetonhinterfüllung von Sohle bis Planie .. 12
6	Vergabe und Ausführung im Partnering-Paket-Modell ..... 12
7	Themen für den Interessendialog ..... 14
8	Ablauf und Zeitplan des Interessendialogs ..... 14
9	Vorbehalt ..... 15

## 0 Summary

Die Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) und das Wasserstraßen-Neubauamt Heidelberg (WNA) laden Bauunternehmen und Planungsbüros mit fundierten Erfahrungen im Schleusenbau (Massivbau und Stahlwasserbau) zu einem Interessendialog ein. Die Gespräche dienen dazu, die Vergabe der Planungs- und Bauleistungen für das innovative Pilotprojekt „Bauteilversuche in Oberesslingen“ vorzubereiten, um die Herausforderungen des Projekts von Anfang an partnerschaftlich zusammen mit der Bauindustrie zu lösen.

Die Planungs- und Bauleistungen für die Bauteilversuche in Oberesslingen werden im Anschluss an den Interessendialog voraussichtlich Mitte 2021 in einem Verhandlungsverfahren mit vorherigem europaweiten Teilnahmewettbewerb ausgeschrieben.

Im Pilotprojekt sollen Bauteilversuche an der rechten Kammer der Schleuse Oberesslingen als Musterschleuse durchgeführt werden. BAW und WNA möchten mit den Bauteilversuchen bautechnischen Verfahren in der Praxis erproben, die sie im Rahmen des Gesamtprojekts „Instandsetzung unter Betrieb“ (IuB) als Alternativen zu herkömmlichen Bauweisen speziell entwickelt haben, um Einkammerschleusen künftig unter laufendem Schifffahrtsbetrieb instandzusetzen.

Ziel des Gesamtprojektes IuB ist es, die bautechnischen Verfahren in der Praxis zu testen, Leistungsdaten zu ermitteln und die Ergebnisse anschließend als modulare Lösungen für typische Instandsetzungsaufgaben in einer Handlungsempfehlung („Modulbaukasten“) für alle zukünftigen Instandsetzungen unter Betrieb zusammenzustellen.

Interessierte Unternehmen können bis zum 31.03.2021 per E-Mail an die BAW ([bauteilversuche@baw.de](mailto:bauteilversuche@baw.de)) melden, um an dem Interessendialog teilzunehmen.

Details zu den Zielen und geplanten technischen Verfahren der Bauteilversuche sowie zum Ablauf des Interessendialogs und des nachfolgenden Vergabeverfahrens sind dem Informationspapier zu entnehmen.

## **1 Vorbemerkung**

Mit diesem Informationspapier stellen die Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) und die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) das Pilotprojekt „Bauteilversuche in Oberesslingen“ vor. Die WSV wird im Projekt der Bauteilversuche durch das Wasserstraßen-Neubauamt Heidelberg (WNA) vertreten. Auf Basis der in diesem Papier zur Verfügung gestellten Informationen möchten die BAW und das WNA vor dem eigentlichen Vergabeverfahren einen Interessendialog mit interessierten Planungs- und Bauunternehmen mit Kompetenzen im Wasser- und Schleusenbau starten.

Angesprochen werden Bauunternehmen entweder mit eigener, interner Planungsabteilung oder mit der Bereitschaft, sich mit einem externen Planungsbüro (einzeln oder Ingenieurgemeinschaft) zusammenzutun, das idealerweise ebenfalls an dem Interessendialog teilnimmt. Das Planungsbüro muss ebenfalls über langjährige Erfahrungen im Schleusenbau (Massivbau und Stahlwasserbau) verfügen. Nach Abschluss des Interessendialogs werden die Planungs- und Bauleistungen für die Bauteilversuche in Oberesslingen europaweit ausgeschrieben und im Paket an einen Totalunternehmer vergeben. Der Interessendialog mit den interessierten Unternehmen dient dazu, das Vergabeverfahren vorzubereiten.

Dieses Informationspapier soll mögliche interessierte Bewerber über die Überlegungen der BAW und des WNA zu den wesentlichen bautechnischen Anforderungen und den Ablauf des Vergabeverfahrens sowie der nachfolgenden Planungs- und Bauphase unterrichten, damit die BAW und das WNA die technischen, wirtschaftlichen und organisatorischen Anforderungen für die Erstellung der Vergabeunterlagen besser abschätzen können. Denn Ziel ist es im gesamten Projekt, dass die BAW und das WNA die Herausforderungen des Pilotvorhabens zusammen mit der Bauindustrie partnerschaftlich lösen.

Das Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb wird voraussichtlich Mitte 2021 durch europaweite Bekanntmachung gestartet und steht allen interessierten Unternehmen offen, unabhängig davon, ob sie am Interessendialog teilgenommen haben oder nicht. Gleiches gilt im Übrigen für künftige Instandsetzungsmaßnahmen unter Betrieb nach erfolgreichen Bauteilversuchen.

## **2 Gesamtprojekt: „Instandsetzung unter Betrieb (IuB)“**

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) ist verantwortlich für den Betrieb sowie den Aus- und Neubau der Bundeswasserstraßen. Dazu zählt

auch die Unterhaltung von Schleusenanlagen. Insgesamt unterhält und betreibt die WSV 315 Schleusenanlagen, davon ca. 260 Einkammerschleusen.

Ca. drei Viertel der Einkammerschleusen bedürfen bereits jetzt oder in näherer Zukunft der Instandsetzung, um die Standsicherheit und Gebrauchstauglichkeit der Anlagen langfristig sicherzustellen.

Zu diesem Zweck entwickeln die BAW und das WNA im Gesamtprojekt „Instandsetzung unter Betrieb“ (IuB) Alternativen zu den herkömmlichen Bauweisen. Die BAW hat das Institut für Technologie und Management im Baubetrieb (TMB) projektbegleitend beauftragt. Die Alternativen zu den herkömmlichen Bauweisen sollen so konzipiert sein, dass im Wechsel mit dem Schifffahrtsbetrieb in entsprechenden Sperrpausen instandgesetzt wird, so dass die Schleuse dem Schifffahrtsbetrieb mit möglichst geringen Einschränkungen zur Verfügung steht. Angestrebt werden 12/12-h-Intervalle. Die Instandsetzung im laufenden Betrieb stellt höchste Anforderungen an die Planung und Durchführung des baubetrieblichen Ablaufs und erfordert ein strenges Sicherheitskonzept.

Im Ergebnis sollen die unter laufendem Betrieb durchgeführten Instandsetzungsmaßnahmen zu einem genauso guten Ergebnis führen wie konventionell mit dauerhafter Sperrung durchgeführte Instandsetzungsmaßnahmen. Insbesondere sollen sie eine gleichlange Restnutzungsdauer der Schleusenanlage gewährleisten.

Die BAW hat zusammen mit dem WNA bautechnische Verfahren für die Instandsetzung der wesentlichen Bestandteile einer Schleuse unter Betrieb entwickelt. Teilweise kommen pro Arbeitsschritt der Instandsetzung (z. B. beim Abtrag oder der Reprofilierung von Kammerwänden) mehrere alternative bautechnische Verfahren in Betracht.

Ziel des Gesamtprojektes IuB ist es, die bautechnischen Verfahren in der Praxis zu testen, Leistungsdaten zu ermitteln und die Ergebnisse anschließend als modulare Lösungen für typische Instandsetzungsaufgaben in einer Handlungsempfehlung („Modulbaukasten“) für alle zukünftigen Instandsetzungen unter Betrieb zusammenzustellen.

### **3 Pilotprojekt: Bauteilversuche in Oberesslingen**

Als Pilotprojekt sollen Bauteilversuche an einer Musterschleuse durchgeführt werden, um die von der BAW und dem WNA ausgewählten bautechnischen Verfahren zu erproben.

Die Bauteilversuche sollen die Machbarkeit der bautechnischen Verfahren nachweisen und dokumentieren. Dazu werden die alternativen bautechnischen Verfahren an verschiedenen Kammerblöcken der Schleuse erprobt.

Für die Bauteilversuche wurde die rechte Kammer der Zweikammerschleuse in Oberesslingen ausgewählt. In dieser sollen die Bauteilversuche unter Bedingungen wie in einer Einkammerschleuse durchgeführt werden, wobei der Schifffahrtsbetrieb über die linke Schleusenkammer auch während des experimentellen Pilotprojekts sichergestellt werden muss. Die Baumaßnahmen sind so zu planen und auszuführen, dass der Schleusenbetrieb in der linken Kammer zu keiner Zeit gefährdet oder beeinträchtigt wird.

#### **4 Rahmenbedingungen für die Bauteilversuche in Oberesslingen**

- (a) Da die rechte Schleusenkammer der Schleuse Oberesslingen bisher nur als Sparkammer verwendet worden ist, sind die Instandsetzungsarbeiten unter theoretischem / fiktivem Schifffahrtsbetrieb mit folgenden Randbedingungen zu realisieren:
- Arbeitstägliche Zeitfenster ohne Schifffahrtsbetrieb: 12 h / Tag in der Zeit von 07:00 Uhr bis 19:00 Uhr
  - Längere Sperrzeiten: bis 60 h (max. 12x insgesamt, maximal 2x pro Quartal)
  - Alle Regelungen bis auf 12h / Tag nur nach Absprache mit AG
- (b) Sämtliche Arbeiten sollen nach Möglichkeit innerhalb der arbeitstäglichen theoretischen Schifffahrtssperren ausgeführt werden.
- (c) Bauzeitliches Lichtraumprofil der Schleusenkammer muss außerhalb der Schifffahrtssperre mind. 11,80 m betragen.
- (d) Die in den einschlägigen Vorschriften zugelassenen Toleranzen sind einzuhalten
- (e) Verankerung und Bewehrung sind nach der ZTV W LB 219 vorzusehen.

- (f) Es ist davon auszugehen, dass schnell erhärtende Betone/Spritzbetone zur Anwendung kommen können, welche nach Abschluss der täglichen Sperrzeit soweit erhärtet sind, dass eine Schalung als flächiger Schutz der Oberflächen nicht mehr erforderlich ist.
- (g) Das statische System ist anzupassen, wenn die Lösungsvarianten dieses erforderlich machen.
- (h) Für Arbeiten auf Sohlniveau wird eine temporäre Trockenlegung eines Arbeitsbereichs simuliert. Die Planungen für die Arbeiten in diesem Teilabschnitt sind so zu planen, dass der Zeitbedarf für die arbeitstägliche Trockenlegung berücksichtigt wird.
- (i) Arbeiten zwischen Unterwasserspiegel und Oberwasserspiegel sind grundsätzlich von einem Ponton aus zu planen.
- (j) Die unter Betrieb zu realisierenden Instandsetzungsverfahren sollen im Hinblick auf die Verlängerung der Restnutzungsdauer des instand zu setzenden Bauteils bzw. Bauwerks gleichwertig zu vergleichbaren, unter konventionellen Randbedingungen durchgeführten Instandsetzungsmaßnahmen sein. Konkret:
- Massivbauteile incl. Einbauteile und ggf. Einbauteile 80 -100 Jahre
  - Stahlwasserbauteile 70 Jahre
- (k) Der Schleusenbetrieb in der linken Kammer darf zu keinem Zeitpunkt beeinträchtigt werden. Einschwimmen von Material oder Maschinen ist in Abstimmung mit dem Betreiber möglich.

## **5 Geplante bautechnische Verfahren**

Nach heutigem Stand planen die BAW und das WNA im Rahmen des Pilotprojektes „Bauteilversuche Oberesslingen“, folgende bautechnische Verfahren durch den obliegenden Bieter/Auftragnehmer des Vergabeverfahrens durchführen zu lassen:

**Tabelle 1:** Übersicht der Maßnahmen mit Erläuterung für die Bauteilversuche in Oberesslingen

Maßnahme	Erläuterung
5.1 Trockenlegung	
Revisionsverschluss	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Segmentweiser Aufbau aus Dammtafeln in Nischen in Kammerwänden</li> <li>• Erste(s) Segment(e) für Trockenlegung gegenüber UWS</li> <li>• Weitere Segmente für Betriebswasserspiegel innerhalb der Schleusenkammer für Arbeiten vom Ponton aus (bis ca. OWS)</li> </ul>
5.2 Abbruch	
HDW, Fräsen, ggf. weitere	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beide Varianten je an einem Kammerblock</li> <li>• Weitere Vorschläge möglich</li> <li>• Auswahl der geeignetsten Variante für alle weiteren Kammerblöcke</li> <li>• Verwendung Ponton im Bereich von UWS bis OWS</li> </ul>
5.3 Reprofilierung	
5.3.1 Ortbeton Sohle bis Planie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trockenlegung für Arbeiten auf Sohlniveau</li> <li>• Verwendung Ponton im Bereich von UWS bis OWS</li> <li>• Entwurf einer Schalkonstruktion die für beide Anwendungsfälle verwendbar ist</li> </ul>
5.3.2 Fertigteile Sohle bis Planie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trockenlegung für Arbeiten auf Sohlniveau</li> <li>• Verwendung Ponton im Bereich von UWS bis OWS</li> <li>• Verwendung der Abstützkonstruktion (siehe 5.3.1), um die Fertigteile während des Vergießens zu fixieren</li> <li>• Ausrichtung und Abmessung noch nicht bekannt</li> </ul>
5.3.3 Spritzbeton 1m UW bis Planie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine Trockenlegung der gesamten Kammer erforderlich</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arbeiten erfolgen von Ponton mit Schwalbennest aus</li> </ul>
5.3.4 Fertigteile 1m UW bis Planie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine Trockenlegung der gesamten Kammer erforderlich</li> <li>• Arbeiten erfolgen von Ponton mit Schwalbennest aus</li> <li>• Verwendung der Abstützkonstruktion (siehe 5.3.1), um die Fertigteile während des Vergießens zu fixieren</li> </ul>
5.3.5 Spundwand mit bewehrter Ortbetonhinterfüllung von Sohle bis Planie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trockenlegung für Arbeiten auf Sohlniveau</li> <li>• Verwendung Ponton im Bereich von UWS bis OWS</li> <li>• Konstruktion eines Widerlagers am Fußpunkt</li> <li>• Anschluss an Bestand über Anker</li> </ul>

## 5.1 Für die Trockenlegung

Die rechte Kammer der Schleusenanlage Oberesslingen ist als Sparkammer ohne Stemmtore erstellt worden. Statt der Stemmtore wurden Spundwände eingebaut. Daher ist das Einschwimmen eines Pontons und Aufstauen des Betriebswasserspiegels in der Kammer für die Bauteilversuche erst möglich, nachdem die unterwasserseitige Spundwand ausgebaut ist. Diese soll durch einen mobilen Revisionsverschluss ersetzt werden, der im Bereich des Unterhauptes eingebaut werden soll. Der als Dammtafelverschluss zu konstruierende Revisionsverschluss ist darüber hinaus wesentlicher Teil der Bauteilversuche. Seine grundsätzliche Funktion soll nachgewiesen und Kenndaten für Ein- und Ausbau sollen gewonnen werden. Für die Bauteilversuche ist es notwendig, verschiedene Wasserspiegellagen zwischen dem Oberwasserspiegel und dem Unterwasserspiegel zu simulieren, um Arbeiten von einem eingeschwommenen Ponton aus durchzuführen. Daher ist der Revisionsverschluss für die beiden Lastfälle der Betriebswasserspiegel a) von Sohle bis Unterwasser und b) von Sohle bis Oberwasser, zu planen. Weitere Wasserspiegellagen sind denkbar.

Im Allgemeinen werden bei Grundinstandsetzungen zwei Revisionsverschlüsse zur Trockenlegung eines Schleusenkamerbereichs erforderlich. Aus Kostengründen wird im Rahmen der Bauteilversuche auf den 2. Revisionsverschluss verzichtet, wodurch in den entsprechenden Arbeitsschritten die gesamte Schleusenkamer trocken gelegt bzw. auf den jeweiligen Wasserspiegel eingestellt werden muss.

Die Rückverankerung der Dammtafeln wird über zu erstellende Nischen in den Kammerwänden erfolgen. Diese sind an die gegebene Situation anzupassen und entsprechend auszulegen. Aus Gewichtsgründen sind die Dammtafeln segmentweise zu planen, und zwar so, dass die untersten ein bis zwei Segmente für die Trockenlegung gegenüber dem Unterwasserspiegel ausreichend sind und weitere Segmente für den Einstau bis Oberwasserstand ausgelegt werden.

## **5.2 Für den Abbruch**

Der großflächige Betonabtrag an den Kammerwänden soll mittels Walzenfräsen oder Hochdruckwasserstrahlen getestet werden. Zu beachten ist dabei das Entfernen der Einbauteile, welche in der Regel durch Stemmen ausgebaut werden sollen. Die Abbrucharbeiten sollen sowohl von der Bauwerkssohle als auch von einem eingeschwommenen Ponton aus durchgeführt werden.

Die Bewehrung der Kammerwände ist gemäß Bewehrungsplan höhengestaffelt. So ist im Bereich von der Sohle bis zu einer Höhe von ca. 1,0 m eine Vertikalbewehrung  $\varnothing$  16 mit einem Abstand von 25 cm vermerkt. In einem Bereich zwischen 1,0 m bis 3,0 m über Sohle ist eine Vertikalbewehrung  $\varnothing$  16 mit einem Abstand von 50 cm eingetragen. Oberhalb von 3,0 m ist keine Bewehrung eingezeichnet. Die Horizontalbewehrung ist laut Bewehrungsplan in den Bereichen mit Vertikalbewehrung mit  $\varnothing$  10 mit einem Abstand von 30 cm verlegt. Derzeit werden die Materialkennwerte des Betons ermittelt. Sobald diese bekannt sind (voraussichtlich Mitte 2021), werden sie im Rahmen des Vergabeverfahrens mitgeteilt.

Grundsätzlich sollen beide oben genannten Varianten mindestens an einem Kammerwandblock erprobt werden. Weitere Methoden können im Verhandlungsverfahren vorgeschlagen werden. Diese werden geprüft, bewertet und eventuell ebenfalls durchgeführt. Nach einer Abschätzung aller Einflussfaktoren wird die geeignetere Variante für die weiteren Blöcke verwendet.

## **5.3 Für die Reprofilierung**

Bei der Reprofilierung sind zum einen Abschnitte von Kammersohle bis Planie vorgesehen. Zum andern sind Abschnitte geplant, bei denen die Reprofilierung der Kammerwände von Planie bis einen Meter unter den Unterwasserspiegel reicht, was in den Fällen ausreichend ist, bei denen Betonschäden im Unterwasserbereich vernachlässigbar sind und auf eine komplette Trockenlegung der Kammer verzichtet werden kann. In diesen Fällen soll als Arbeitsgerüst ein spezieller Süllkasten, ein sogenanntes „Schwalbennest“, eingesetzt werden, der an einem Ponton angebracht wird.

Grundlegende Überlegungen sind seitens BAW bereits erfolgt und müssen mit der Bauindustrie ausführungsfähig weiterentwickelt werden.

Je nach der zu reprofilierten Kammerwandhöhe ist zur Trockenlegung des Arbeitsbereichs die erforderliche Anzahl an Segmenten des oben beschriebenen Revisionsverschlusses zu verwenden.

Die Reprofilierung umfasst den Wiedereinbau neuer Ausrüstungsgegenstände / Einbauteile, wie Poller, Steigleitern, etc. Verankerung und Bewehrung sind nach der ZTV-W LB 215 vorzusehen.

### **5.3.1 Ortbeton von Sohle bis Planie**

Für die Reprofilierung der Kammerwand im Ortbetonverfahren muss eine passende Schalkonstruktion entworfen werden, die sowohl auf der trockengelegten Sohle als auch auf einem Ponton zur Anwendung kommen kann. Der Umfang der Arbeitsabschnitte ist entsprechend dem zur Verfügung stehenden Zeitfenster von 12 Stunden zu wählen, dass eine ausreichende Grünstandfestigkeit zum Zeitpunkt des Ausschaltens vor Wiederaufnahme des Schleusenbetriebs gegeben ist.

### **5.3.2 Fertigteile von Sohle bis Planie**

Für die Reprofilierung mit Fertigteilen über die gesamte Kammerwandhöhe ist die temporäre Trockenlegung des entsprechenden Kammerbereichs vorgesehen. Entsprechend der bisherigen Vorplanungen soll die Bewehrung zu 2/3 im Fertigteil und zu 1/3 im Vergussbeton geplant werden. Ausrichtung und Abmessungen sollen im Verhandlungsverfahren mit den Bietern diskutiert werden.

### **5.3.3 Fertigteile von 1m unter UW bis Planie**

Vom Ponton mit „Schwalbennest“ aus sollen die Fertigteile von einem Meter unter Unterwasserspiegel bis zur Planie in der gleichen Ausformung und Anbindung an den Bestand, wie im vorangegangenen Kapitel beschrieben, eingebaut werden.

### **5.3.4 Spritzbeton von 1m unter UW bis Planie**

Ein Bauteilversuch soll mittels Spritzbetonvorsatzschale von Planie bis einen Meter unter Unterwasserspiegel durchgeführt werden.

Alle Arbeiten sollen von einem Ponton mit „Schwalbennest“ ausgeführt werden. Eine Festlegung, ob Nass- oder Trockenspritzbeton zu verwenden ist, erfolgt in Abhängigkeit der von den

Bieter vorgeschlagenen Spritzbetone und deren Angaben zu Materialkennwerten. Sofern der Spritzbeton langsamer als der in Kap. 5.3.1 genannte Ortbeton erstarrt und damit eine längere Sperrpause benötigt, würde dies in den Planungen akzeptiert werden. Die einzelnen Arbeitsschritte müssen allerdings so geplant und umgesetzt werden, dass ausgehend vom Erstarrungsverhalten des nach Kap. 5.3.1 verwendeten Ortbetons, eine Freigabe der Schleuse nach 12 Stunden erreicht werden kann.

### **5.3.5 Spundwand mit bewehrter Ortbetonhinterfüllung von Sohle bis Planie**

Für die Reprofilierung mit einer Spundwand als verlorene Schalung muss am Fußpunkt ein Widerlager konstruiert werden. Weitere Verankerungspunkte müssen über die Höhe der Schleusenkamerwand so gewählt werden, dass der Frischbetondruck der bewehrten Ortbetonhinterfüllung aufgenommen werden kann. Die Betonhinterfüllung muss in Schichtdicke und Bewehrung so geplant werden, dass sie die Dichtfunktion der Kamerwand übernimmt. Über Anker muss sie an den Bestand statisch angeschlossen werden. Arbeiten unter Unterwasserstand werden bei trockengelegter Kammer ausgeführt.

## **6 Vergabe und Ausführung im Partnering-Paket-Modell**

Das Pilotprojekt in Oberesslingen wird im Anschluss an den Interessendialog in einem innovativen Partnering-Paket-Modell beauftragt und ausgeführt, Vergabestelle wird die BAW sein. Das Partnering-Paket-Modell ist gekennzeichnet durch

1. die Paket-Vergabe der Planungs- und Bauleistungen an einen Totalunternehmer und
2. die anschließende partnerschaftliche Ausführung der Planungs- und Bauleistungen in Zusammenarbeit zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer.

Aufgrund der speziellen und hohen Anforderungen an die bautechnischen Verfahren und ihre baubetriebliche Ausführung soll die Bauindustrie nicht erst bei der Bauausführung, sondern bereits im Vergabeverfahren und nach Auftragserteilung partnerschaftlich in den Planungsprozess einbezogen werden. Für ihre Planungsleistungen im Rahmen des Vergabeverfahrens erhalten die Bieter dementsprechend eine pauschale Aufwandentschädigung.

### Vorläufiger Zeitplan für das Vergabeverfahren:

- Veröffentlichung Bekanntmachung

Juli 2021

- Europaweiter Teilnahmewettbewerb  
und Bewerberauswahl bis Ende August 2021
- Verhandlungsphase mit indikativen Angeboten und  
Verhandlungsrunden bis Ende Januar 2022
- Finale Angebote, Auswertung, Vorabinformation Februar 2022
- Zuschlag März 2022

Änderungen im Zeitplan werden auf der Homepage der BAW (<https://blog.baw.de/wp/?p=2097>) bekannt gegeben

Aufgrund des experimentellen Charakters des Pilotprojekts werden im Vergabeverfahren noch nicht alle Leistungen abschließend gefasst werden können. Punkte, die im Vergabeverfahren nicht festgelegt werden können oder die bewusst offenbleiben sollen, um sie anschließend auszuprobieren, konkretisieren BAW und WNA zusammen mit dem Auftragnehmer nach Zuschlagserteilung in der anschließenden Planungsphase oder – falls sinnvoll – auch erst während der Bauausführung.

Nach dem Zuschlag können die Parteien dann weitere Innovations- und Optimierungspotenziale ausschöpfen, indem der Auftragnehmer die Planungs- und Bauleistungen partnerschaftlich mit BAW und WNA erbringt. Der Auftragnehmer entwickelt Vorschläge zu allen Punkten, die im Vergabeverfahren noch nicht abschließend festgelegt wurden. Während der Planungsphase sind auch Tests und Erprobungen möglich, um die Entwurfs- und Ausführungsplanung für die Durchführung der technischen Verfahren bestmöglich zu konkretisieren.

Seine Vorschläge hinterlegt der Auftragnehmer mit Aussagen zu Preisen und Terminen, so dass die BAW und das WNA im zuvor festgelegten Procedere gemeinsam mit dem Auftragnehmer über die Umsetzung entscheiden können. Leistungen, deren Leistungs-Soll erst nach dem Zuschlag feststeht, werden auf Basis der nachgewiesenen Kosten vergütet. Dazu gibt der Auftragnehmer vor Ausführung der Leistung die Kosten prüffähig an. Kann eine zielkonform umsetzbare und wirtschaftliche Planung nicht erreicht werden, haben die BAW und das WNA das Recht, den Vertrag nach der Planungsphase zu beenden (Exit).

Während der Bauausführung gehen BAW und WNA mit dem Auftragnehmer ebenfalls partnerschaftlich vor, um Lösungen für Unvorhergesehenes und neue Ideen gemein-

schaftlich zu entwickeln und umzusetzen. Dazu macht der Auftragnehmer Lösungsvorschläge bei auftretenden Hindernissen oder neuen Optimierungsmöglichkeiten, die sich erst im Zuge der Bauausführung zeigen. Auch über diese Vorschläge entscheiden die BAW und das WNA gemeinsam mit dem Auftragnehmer, nachdem dieser die Auswirkungen auf die Kosten und Termine prognostiziert hat.

Die Federführung auf Auftraggeberseite liegt während der Planungsphase bei der BAW und während der Bauausführung beim WNA.

#### Vorläufiger Zeitplan Planung und Bau:

- (Entwurfs- und) geprüfte Ausführungsplanung für die Bauteilversuche direkt nach Zuschlag 2022
- Bauausführung Bauteilversuche Mitte 2022 bis Mitte 2023

### **7 Themen für den Interessendialog**

Im Rahmen des Interessendialogs sollen insbesondere folgende Fragen und Themen erörtert werden:

- Anforderungen und Machbarkeit der geplanten bautechnischen Verfahren
- Anforderungen und Verfügbarkeit der geplanten Spritzbetone
- Möglicher Umgang mit den Rahmenbedingungen, insbesondere Sperrzeiten
- Anzuwendende technische Vorschriften und Regelwerke, bzw. Mindestanforderungen der WSV
- Zeitplan des Vergabeverfahrens
- Zeitplan für Planung und Bau

### **8 Ablauf und Zeitplan des Interessendialogs**

BAW und WSV beabsichtigen, den Interessendialog mit den interessierten Unternehmen wie folgt durchzuführen:

Interessierte Unternehmen bekunden bis zum 31.03.2021 ihr Interesse, am Interessendialog teilzunehmen, per E-Mail an die BAW ([bauteilversuche@baw.de](mailto:bauteilversuche@baw.de)). Dabei können sie Fragen und Themen benennen, die aus ihrer Sicht im Interessendialog besprochen werden sollen.

Die BAW und die WSV laden die interessierten Unternehmen anschließend zu einem Gespräch ein (Einzelgespräche). Die Gespräche sind für März / April 2021 geplant. Etwaige Rückfragen der Unternehmen werden anonymisiert und zentral in einer FAQ-Liste beantwortet, die die BAW auf <https://blog.baw.de/wp/?p=2097> bereitstellt. Es obliegt den Unternehmen, die Website regelmäßig auf neue Informationen zu prüfen.

Das Vergabeverfahren soll nach Abschluss des Interessendialogs voraussichtlich im Juli 2021 beginnen.

BAW und WSV behalten sich vor, den Ablauf und Zeitplan des Interessendialogs anzupassen, wenn die Anzahl der interessierten Unternehmen, die Einschränkungen der Covid-19-Pandemie oder andere Umstände dieses erfordern.

## **9 Vorbehalt**

Die BAW und das WNA behalten sich ausdrücklich vor, die in diesem Informationspapier enthaltenen Informationen im nachfolgenden Verhandlungsverfahren zu präzisieren, zu ergänzen oder zu ändern.