



Die Folien werden Ihnen im Nachgang der
Veranstaltung zur Verfügung gestellt.

Herzlich Willkommen!

Schön, dass Sie da sind! Die Veranstaltung beginnt gleich.
Bitte haben Sie noch einen Moment Geduld.

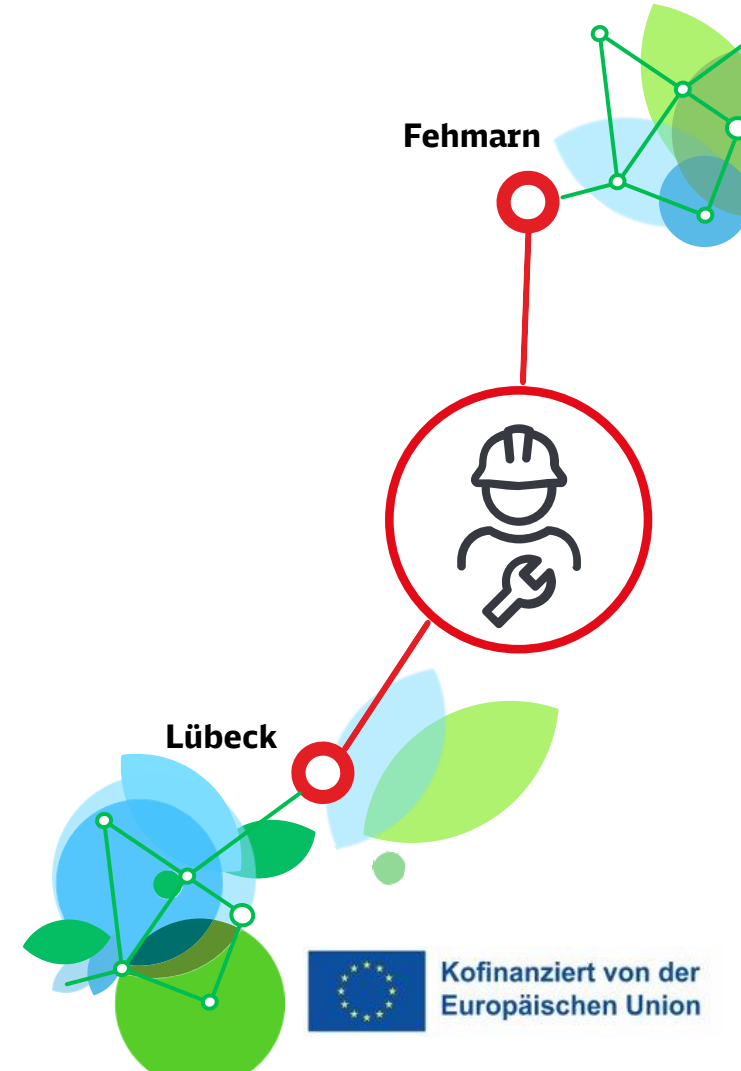




Schienernanbindung FBQ

Marktinformation für die Realisierung im
Partnerschaftsmodell Schiene

DB Netz AG | Marktinformation | 21.06.2023





Gemeinsam partnerschaftlich neue Wege beschreiten



Vorstellung



Frank Limprecht
Leiter Infrastrukturprojekte
Regionalbereich Nord



Steffen Hantschick
Leiter Vertragsmanagement
& Verbände



Jutta Heine-Seela
Leiterin Technik Schienenanbindung
Fehmarnbeltquerung



Antje Boldt
Rechtsanwältin & Partnerin
Rittershaus



Bernd Preußner
Leiter Technik Süd



Claus Scherbarth
Leiter Technik Nord



Corinna Hohls
Strategische Einkäuferin



Dagmar Poethke
Leiterin PFA 1 & Lübeck



Marktinformation Schienenanbindung FBQ



| Zeit | Agendapunkt | Referent |
|--|--|---|
| 10:00 - 10:05 | Begrüßung | Frank Limprecht Leiter Infrastrukturprojekte Regionalbereich Nord |
| Vorstellung genehmigter Abschnitte im Projekt Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) | | |
| 10:05 - 10:10 | Kurz-Übersicht zum Projekt Schienenanbindung FBQ | Jutta Heine-Seela Leiterin Technik Schienenanbindung FBQ |
| 10:10 - 10:25 | Planfeststellungsabschnitt 1.1 Planfeststellungsabschnitt 1.2 | Dagmar Poethke Leiterin PFA 1 & Lübeck |
| 10:25 - 10:40 | Planfeststellungsabschnitt 2 Planfeststellungsabschnitt 3 | Bernd Preußner Leiter Technik Süd |
| 10:40 - 10:55 | Planfeststellungsabschnitt FSQ | Claus Scherbarth Leiter Technik Nord |
| 10:55 - 11:05 | Mögliche Allianzen im Partnerschaftsmodell Schiene im Projekt Schienenanbindung FBQ Mögliche Vergabepakete für die Realisierung im Partnerschaftsmodell Schiene | Jutta Heine-Seela Leiterin Technik Schienenanbindung FBQ |
| Vorstellung Modell Partnerschaftsmodell Schiene | | |
| 11:05 - 11:30 | Vorstellung PM Schiene (3 & 5) | Steffen Hantschick Leiter Vertragsmanagement und Verbände |
| 11:30 - 11:45 | Allianzvertrag | Antje Boldt Fachanwältin und Partnerin Ritterhaus |
| Vergabeverfahren und Ausblick | | |
| 11:45 - 11:55 | Vergabeverfahren | Corinna Hohls Strategischer Projekteinkauf |
| 11:55 - 12:00 | Ausblick Marktdialog + Schlusswort | Jutta Heine-Seela Leiterin Technik Schienenanbindung FBQ |

Schienernanbindung FBQ

Kurz-Übersicht zum Projekt

Schienernanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung

Das Projekt auf einen Blick



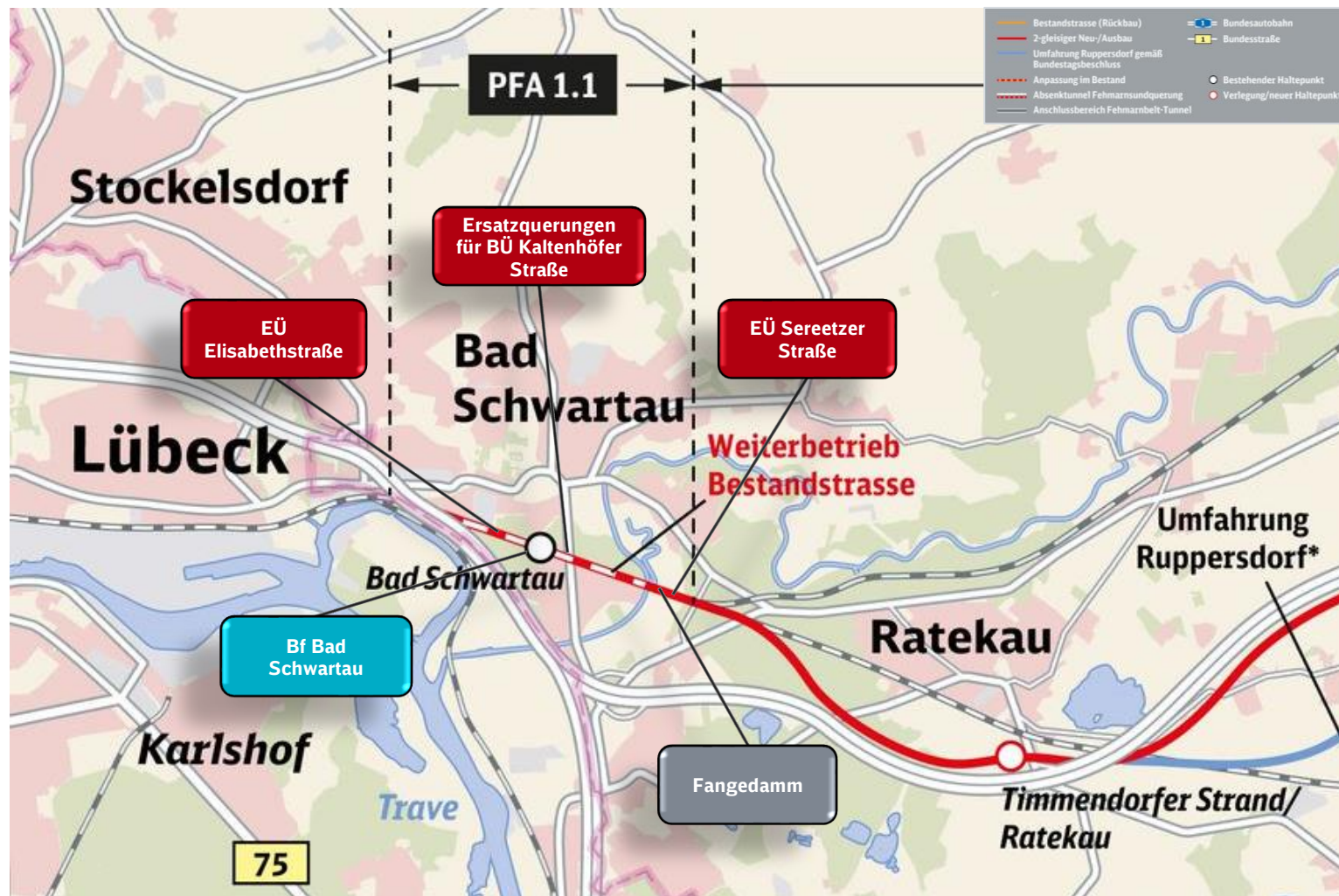
- Grundlage Staatsvertrag von 2008
- Zweigleisiger elektrifizierter Aus- und Neubau
- Streckenlänge: 88 km, davon 55 km Neubaustrecke
- Entwurfsgeschwindigkeit bis 160 km/h - 200 km/h
- 10 Planfeststellungsabschnitte (PFA), hiervon werden 5 mit dem Partnerschaftsmodell Schiene umgesetzt (○)
- Alle Abschnitte sind in unterschiedlichen Planungsphasen (Baubeginn vsl. im Herbst 2023 auf Fehmarn)
- Ziel: Inbetriebnahme aller 10 Abschnitte bis Ende 2029

Planfeststellungsabschnitt 1.1

Bad Schwartau

PFA 1.1: Bad Schwartau

Die Neubauten auf einen Blick



- Aktueller Planungsstand, vorbehaltlich weiterer Änderungen -

PFA 1.1: Bad Schwartau

Steckbrief - Maßnahmen für beide Varianten



Allgemeines:

- Stadtgebiet Bad Schwartau
- Bau-km 104,970 bis Bau-km 107,532



Strecke 1100:

- ca. 2,6 km Strecke
 - zweigleisiger Neubau inkl. Elektrifizierung, Entwässerung und Ausrüstung (ESTW inkl. 2 ESTW-A)



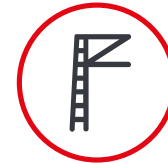
Ingenieurbau:

- ca. 4 km Lärmschutzmaßnahmen beidseitig (inkl. Einhausungen und Galeriebauwerken)
- ca. 400 m Fangedamm als Dammsicherungsmaßnahme
- Erschütterungstrog



Rückbau:

- 3 Eisenbahnüberführungen
- 2 Bahnübergänge



Ausrüstungstechnik:

- Oberleitungsanlagen (OLA)
- 50 Hz Anlagen
- Telekommunikationsanlagen (TK)
- Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik (LST)

Zusätzlich:

- Straßenbaumaßnahmen

PFA 1.1: Bad Schwartau

Vorplanung wird für 2 Varianten ausgeführt



| | Variante 1: Geländeoberkante | Variante 2: 3,20 m Tieferlegung |
|---------------------------|---|---|
| Verkehrsstationen: | <ul style="list-style-type: none">• Neubau Bahnhof Bad Schwartau• Erweiterung um drittes Gleis und einen Mittelbahnsteig | <ul style="list-style-type: none">• Neubau und Tieferlegung Bahnhof Bad Schwartau• Erweiterung um drittes Gleis und einen Mittelbahnsteig |
| Bauwerke: | 5 neue Querungsbauwerke: <ul style="list-style-type: none">• 3 Eisenbahnüberführungen• 2 Personen- und Radüberführungen | 4 neue Querungsbauwerke: <ul style="list-style-type: none">• 2 Eisenbahnüberführungen• 1 Straßenüberführung• 1 Personen- (und Rad)überführungen |
| Ingenieurbau: | <ul style="list-style-type: none">• ca. 2 km Erschütterungstrog• Stützwände in Verlängerung der Straßentröge auf beiden Seiten der Bahn in Verlängerung der EÜ | <ul style="list-style-type: none">• ca. 1 km Trogbauwerk für die Tieferlegung• ca. 1 km Erschütterungstrog |

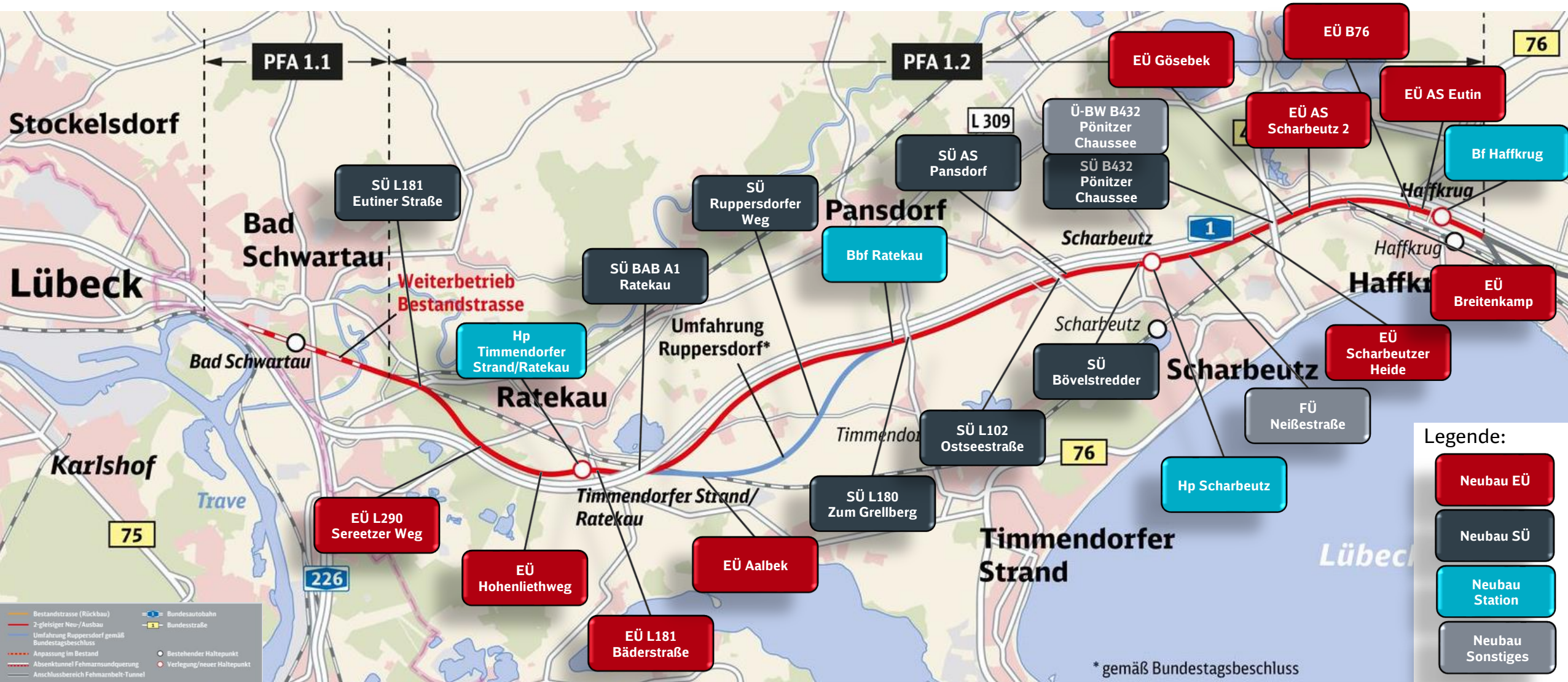


Planfeststellungsabschnitt 1.2

Ratekau, Timmendorfer Strand, Scharbeutz

PFA 1.2: Ratekau, Timmendorfer Strand, Scharbeutz

Die Neubauten auf einen Blick



PFA 1.2: Ratekau, Timmendorfer Strand, Scharbeutz



Steckbrief



Allgemeines:

- Gemeinde Ratekau bis Gemeinde Scharbeutz
- Bau-km 107,532 bis 123,576



Strecke 1100:

- ca. 16 km Strecke
 - Zweigleisiger Neubau inkl. Elektrifizierung, Entwässerung und Ausrüstung (ESTW inkl. 2 ESTW-A)
 - Betriebsbahnhof Ratekau



Verkehrsstationen:

- Neubau von 2 Haltepunkten und einem Bahnhof



Bauwerke:

- 19 Neubauwerke als Eisenbahnüberführung (EÜ), Straßenüberführung (SÜ) und Fußgängerüberführung (FÜ)



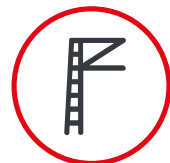
Ingenieurbau:

- ca. 14 km Lärmschutzmaßnahmen
- ca. 1 km Erschütterungströge
- ca. 100 m Tunnel in offener Bauweise



Rückbau:

- Rückbau Bestandsstrecke
- Rückbau 3 Verkehrsstationen
- Rückbau 8 Bahnübergänge



Ausrüstungstechnik:

- Oberleitungsanlagen (OLA) // 50 Hz Anlagen // Telekommunikationsanlagen (TK) // Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik (LST)

Zusätzlich:

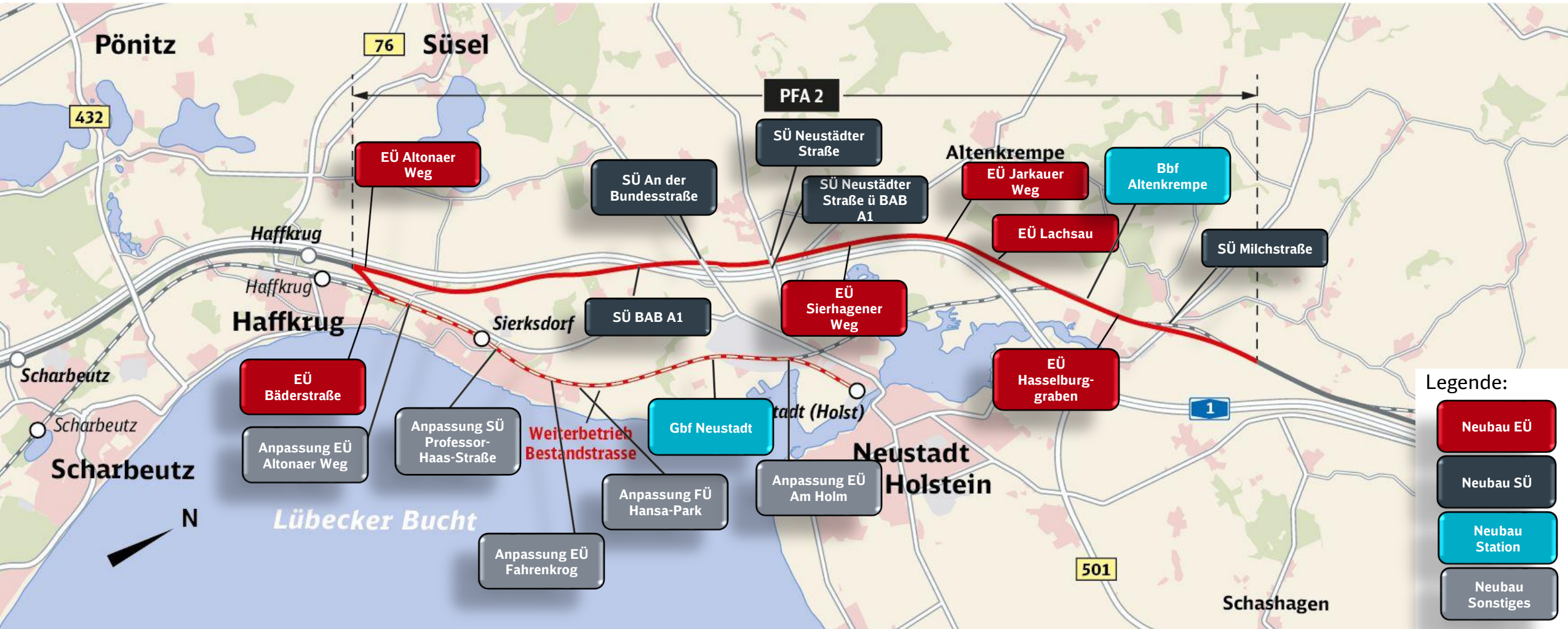
- ca. 15 Regenrückhaltebecken
- Diverse Durchlässe
- 2 Fahrwegtieferündungen und hydraulisch gebundene Rüttelstopfsäulen (HSS) als Bodenverbesserungsmaßnahmen
- Straßenbaumaßnahmen

Planfeststellungsabschnitt 2

Sierksdorf, Neustadt i.H., Altenkrempe

PFA 2: Sierksdorf, Neustadt i.H., Altenkrempe

Die Neubauten auf einen Blick



Legende:

- Neubau EÜ
- Neubau SÜ
- Neubau Station
- Neubau Sonstiges

PFA 2: Sierksdorf, Neustadt in Holstein und Altenkrempe

Steckbrief



Allgemeines:

- Gemeinde Sierksdorf bis Gemeinde Altenkrempe
- Bau-km 123,495 bis Bau-km 135,496 (Strecke 1100)
- Bau-km 200,306 bis Bau-km 207,340 (Strecke 1100 Abzweig)



Strecke 1100:

- ca. 12 km Strecke
 - Zweigleisiger Neu-/Ausbau der Bestandsstrecke inkl. Elektrifizierung



Bauwerke:

- 11 Neubauwerke als Eisenbahnüberführung (EÜ) und Straßenüberführung (SÜ)



Ingenieurbau:

- ca. 2,4 km Lärmschutzmaßnahmen
- 6 Regenrückhaltebecken
- 3 Hebeanlagen
- 5 Durchlässe



Rückbau:

- Bahnübergänge



Anpassung Bestandsbrücken:

- 3 Eisenbahnüberführungen
- 1 Straßenüberführung
- 1 Fußgängerüberführung



Ausrüstungstechnik:

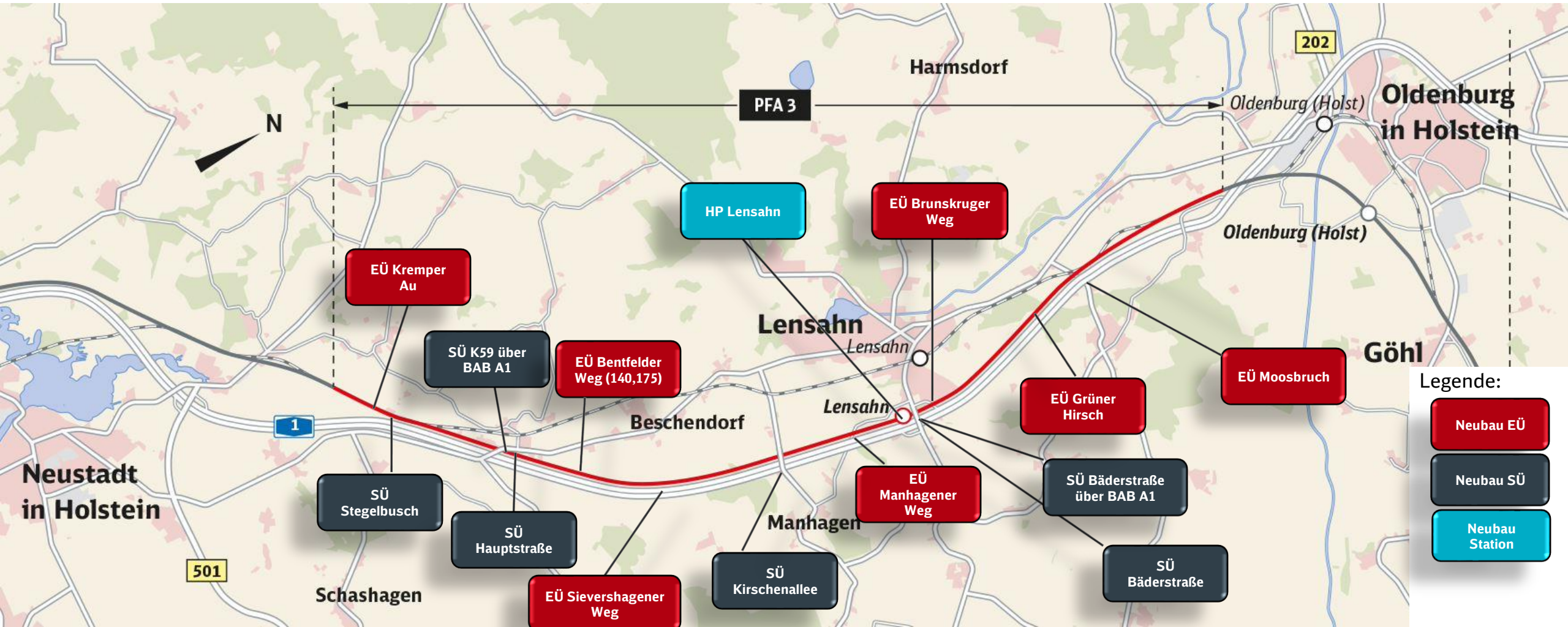
- Oberleitungsanlagen (OLA) //
50 Hz Anlagen //
Telekommunikationsanlagen (TK)

Planfeststellungsabschnitt 3

Schashagen, Beschendorf, Manhagen, Lensahn, Damlos

PFA 3: Schashagen, Beschendorf, Manhagen, Lensahn, Damlos

Die Neubauten auf einen Blick



- Aktueller Planungsstand, vorbehaltlich weiterer Änderungen -

PFA 3: Schashagen, Beschendorf, Manhagen, Lensahn, Damlos

Steckbrief



Allgemeines:

- Gemeinde Altenkrempe bis Gemeinde Damlos
- Bau-km 135,496 bis 150,752 Bau-km (Strecke 1100)



Strecke 1100:

- ca. 15,1 km Strecke
 - 12 km zweigleisiger Neubau
 - ca. 3 km zweigleisiger Ausbau



Verkehrsstationen:

- Ersatzneubau Haltepunkte in Lensahn



Bauwerke:

- 13 Neubauwerke als Eisenbahnüberführung (EÜ) und Straßenüberführung (SÜ)



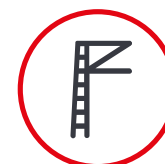
Ingenieurbau:

- ca. 2,7 km Lärmschutzmaßnahmen
- 11 Regenrückhaltebecken
- 8 Hebeanlagen
- 10 Durchlässe



Rückbau:

- Rückbau von 11 BÜ, 9 davon ersatzlos



Ausrüstungstechnik:

- Oberleitungsanlagen (OLA) // 50 Hz Anlagen // Telekommunikationsanlagen (TK)

Zusätzlich:

- Straßenbaumaßnahmen
- Neubau Rastanlage Hasselburger Mühle

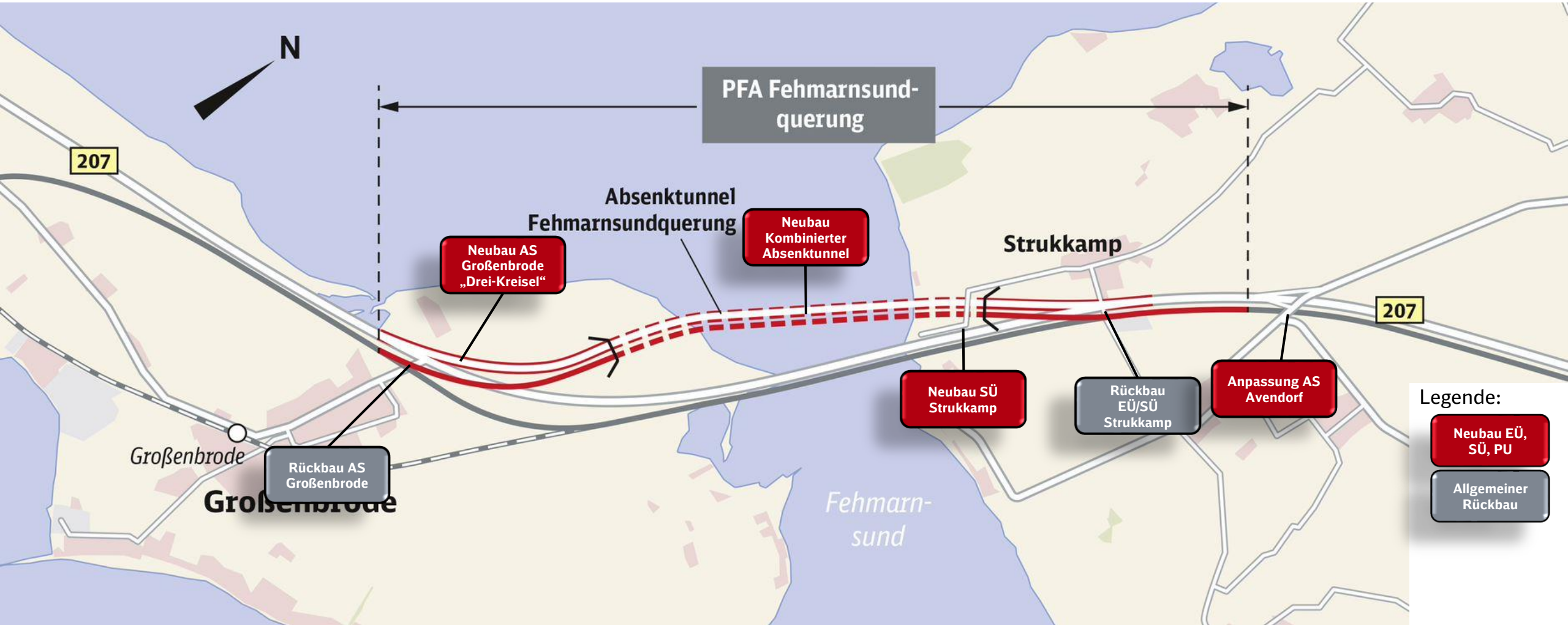


Planfeststellungsabschnitt Fehmarnsundquerung (FSQ)

Großenbrode, Fehmarn

Planfeststellungsabschnitt FSQ

Die Neubauten auf einen Blick



Legende:

- Neubau EÜ, SÜ, PU
- Allgemeiner Rückbau

Ein Abschnitt mit besonderem Tiefgang

Kombinierter Absenktunnel als neue Fehmarnsundquerung

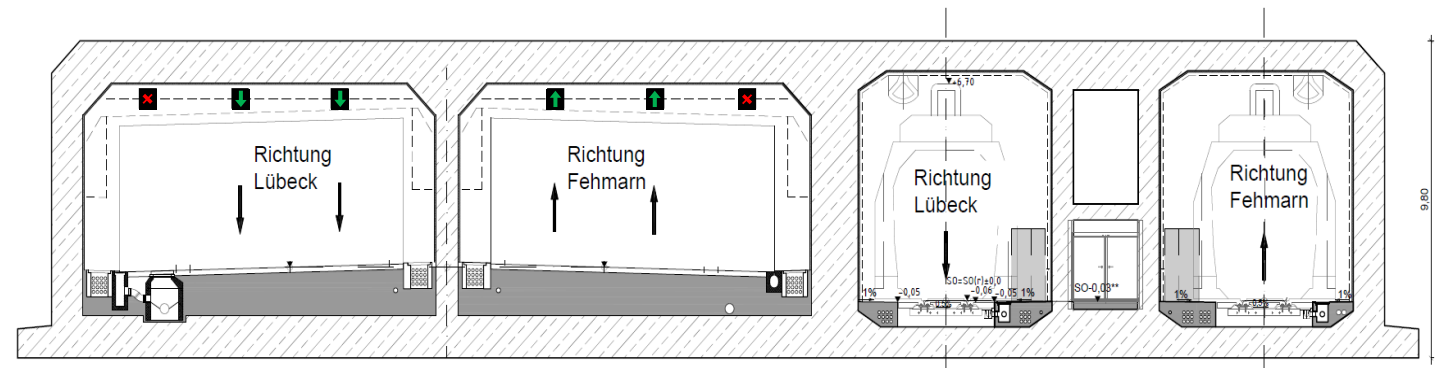


- Ergebnis des umfangreichen Variantenvergleichs: Gemeinsamer Absenktunnel für Schiene und Straße
- Neben dem Absenktunnel wurden drei weitere Konzepte geprüft: eine kombinierte Brücke für Schiene und Straße, getrennte Brücken und ein Bohrtunnel mit einzelnen Röhren
- Seit Ende 2020 läuft die Entwurfs- und Genehmigungsplanung zusammen mit dem Planungspartner DEGES
- Die bestehende Brücke wird für den langsamen Straßenverkehr sowie Radfahrende und Fußgänger:innen erhalten



- Der **Bauabschnitt** umfasst eine Gesamtlänge von **6,3 Km**
 - Das Herzstück wird **ein kombinierter Absenktunnel** mit einer **Länge von 2200 m**
 - Dieser besteht aus **12 Elementen** mit einer maximalen **Länge von 160 m**
 - Die Strecke auf beiden Seiten des Tunnels wird jeweils noch **ca. 1 Km** in einem **Trogbauwerk** geführt
 - Vorgezogen zur Hauptbaumaßnahme wird ein **Trockendock** westlich der Bestandstrasse auf dem Festland gebaut
- Die **Planung** des Bauabschnittes erfolgt **mittels BIM**

- Festland- und inselseitig schließt der Tunnel mit jeweils kombinierten **Portalbauwerken** ab
- Die Verkehrsanlage Bahn im Tunnel verläuft auf **fester Fahrbahn** und ist **elektrifiziert**



Mögliche Allianzen im Partnerschaftsmodell Schiene

Mögliche Allianzzuschnitte im Partnerschaftsmodell Schiene

Gliederung in 2 bis 3 Allianzen



Allianz 1: Modell PM 3+

- PFA 1.1: Bad Schwartau
- PFA 1.2: Ratekau, Timmendorfer Strand, Scharbeutz

Allianz 2: Modell PM 5+

- PFA 2: Sierksdorf, Neustadt i.H., Altenkrempe
- PFA 3: Altenkrempe, Manhagen, Beschendorf, Schashagen, Lensahn, Damlos

Allianz Süd: Modell PM 5+

- PFA 1.1
- PFA 1.2
- PFA 2
- PFA 3

Allianz FSQ: Modell PM 5+

- PFA FSQ/ Sundquerung (Kombinierter Absenktunnel Fehmarnsund)

Übersicht mögliche Allianzzuschnitte

Zahlen, Daten und Fakten



| | Allianz 1 | | Allianz 2 | | Allianz FSQ |
|-------------------------------------|---|--|--|--|---|
| | Allianz Süd | | | | |
| | PFA 1.1: Bad Schwartau | PFA 1.2: Ratekau, Timmendorfer Strand, Scharbeutz | PFA 2: Sierksdorf, Neustadt i.H., Altenkrempe | PFA 3: Altenkrempe, Manhagen, Beschendorf, Schashagen, Lensahn, Damlos | PFA FSQ/ Sundquerung (Kombinierter Absenktunnel Fehmarnsund) |
| Allgemeines | Stadtgebiet Bad Schwartau | Gemeinde Ratekau bis Haffkrug | Gemeinde Sierksdorf bis Altenkrempe | Gemeinde Schashagen bis Damlos (PFA 3) | Absenktunnel (BIM-Projekt) |
| Strecke | 2,6 km Ausbau | 16 km Neubau | 12 km Neu- und Ausbau | 12 km Neubau und 3,1 km Ausbau | 1,8 km Neubau |
| Verkehrs- stationen | Neubau Bahnhof Bad Schwartau (Tieferlegung, drittes Gleis und Mittelbahnsteig) | Neubau Haltepunkt Timmendorfer Strand / Ratekau, Scharbeutz und Bahnhof Haffkrug | Sierksdorf und Neustadt i.H. | Neubau Haltepunkt Lensahn | - |
| Bauwerke | 4 Brückenbauwerke | 19 Brückenbauwerke | 10 Brückenbauwerke | 13 Brückenbauwerke | 4 Brückenbauwerke |
| Ingenieurbau | 4 km Lärmschutzmaßnahmen (inkl. Einhausungen und Galeriebauwerke), 1 km Trogbauwerk, 1 km Erschütterungstrog, 400m Fangedamm | 14 km Lärmschutzmaßnahmen, partiell Erschütterungströge, zusätzlich Regenrückhaltebecken, Hebeanlagen, Durchlässe | 2,4 km Lärmschutzmaßnahmen, zusätzlich Regenrückhaltebecken, Hebeanlagen, Durchlässe | 3 km Lärmschutzmaßnahmen, zusätzlich Regenrückhaltebecken, Hebeanlagen, Durchlässe | Trockendock, 12 Tunnelemente |
| Rückbau | 2 Bahnübergänge und 3 Brückenbauwerke | Bestandsstrecke, 3 Verkehrsstationen und 8 Bahnübergänge | Bahnübergänge | 11 Bahnübergänge (9 ersatzlos) | - |
| vsI. Kosten (€) Stand VP | ca. 200 Mio. Euro | ca. 500 Mio. Euro | ca. 300 Mio. Euro | ca. 300 Mio. Euro | ca. 700 Mio. Euro |

Mögliche Vergabepakete im Partnerschaftsmodell Schiene

Übersicht Vergabepakete – Allianz 1, 2 oder Süd

Übersicht



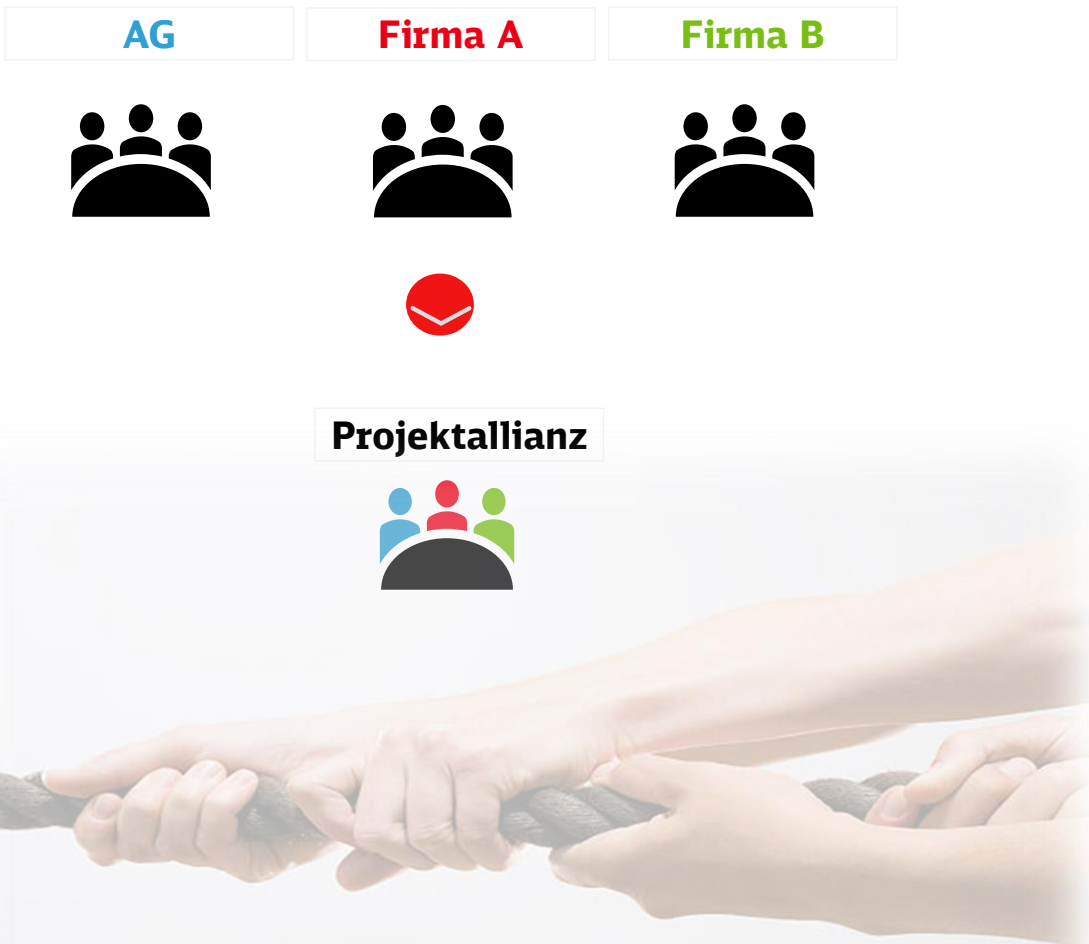
| Planungsphase | Bauphase | | | |
|--|---|---|--|--|
| VP 1 Generalplanung | VP 2 Erdbau/ Tiefbau/ Straßenbau | VP 3 Oberbau | VP 4 KIB | VP 5 OLA, 50 Hz, TK |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fachplanung ▪ Fachplanung OLA, 50 Hz, TK ▪ Umweltplanung/ LBP | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erdbau/ Tiefbau (allgemein) ▪ Straßenbau ▪ Entwässerung ▪ Rückbauarbeiten ▪ Landschaftsbau | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Oberbau ▪ Bahnsteig-anlagen ▪ Bahnkörper | <ul style="list-style-type: none"> ▪ KIB ▪ Spezialtiefbau ▪ Spezial-Kabeltiefbau (Sonderkonstruktion) ▪ Stahlbau (evtl.) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bahntechnische AT |



Die Vergabestrukturierung für den kombinierten Absenktunnel FSQ befindet sich noch in der Definition

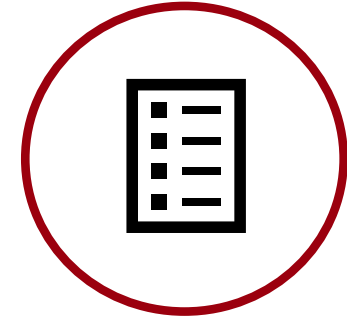
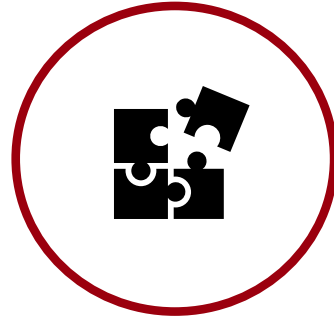
Vorstellung Modell PM Schiene

Vorstellung PM Schiene (PM 3 & 5)



- Frühzeitige Einbindung der relevanten **Wertschöpfungstreiber als Allianzpartner**
- **Teilhabe aller Allianzpartner an einem gesamtheitlichen Vergütungsmodell**
- Projektziele als **gemeinsamer Handlungs- und Erfolgsmaßstab**
- Der Fokus liegt auf dem **Kompetenz- statt dem Preiswettbewerb.**
- Entscheidungen werden nach dem Prinzip „**best for project**“ und dem **Einstimmigkeitsprinzip** getroffen
- **Gemeinsames Kosten- & Risikomanagement**
- Gemeinschaftliche **Erarbeitung der besten Lösung** im Sinne „Best for Project“
- **Stabilisierung der Projekte**

Das Partnerschaftsmodell Schiene ist ein wichtiger Baustein in der Strategie der DB



Projekte in der Realisierung

DB Fahrzeuginstandhaltung (FZI):

- Neues Werk Cottbus

Projekte in der Vergabe

DB FZI:

- Neues Werk Neumünster

DB Projekt Stuttgart-Ulm (PSU):

- Gäubahnausbau Nord

DB Netz:

- Eisenbahnüberführungen
Zülpicher/Luxemburger Str.
- Start Teilnahmewettbewerb am
30.06.2023

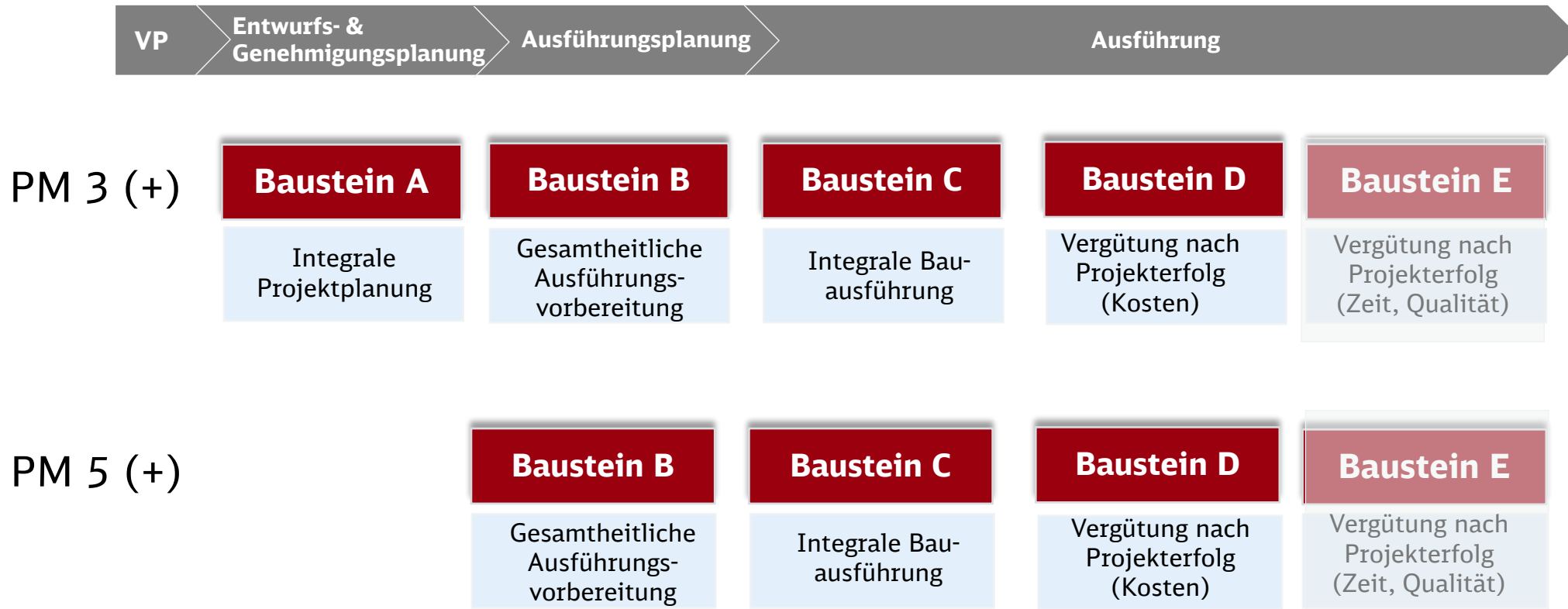
Projekte in der Vorbereitung*

DB Netz:

- Neubau der Linie S4 Ost (PFA 2,3)
- 740m Netz-Überholgleis Bf Pforzheim
- 2. Stammstrecke Tunnelabschnitt vom
Ostbahnhof zum östlichen Tunnelmund
- Einige Projekte aus dem
Hochleistungskorridor
- Liste aus der BKS

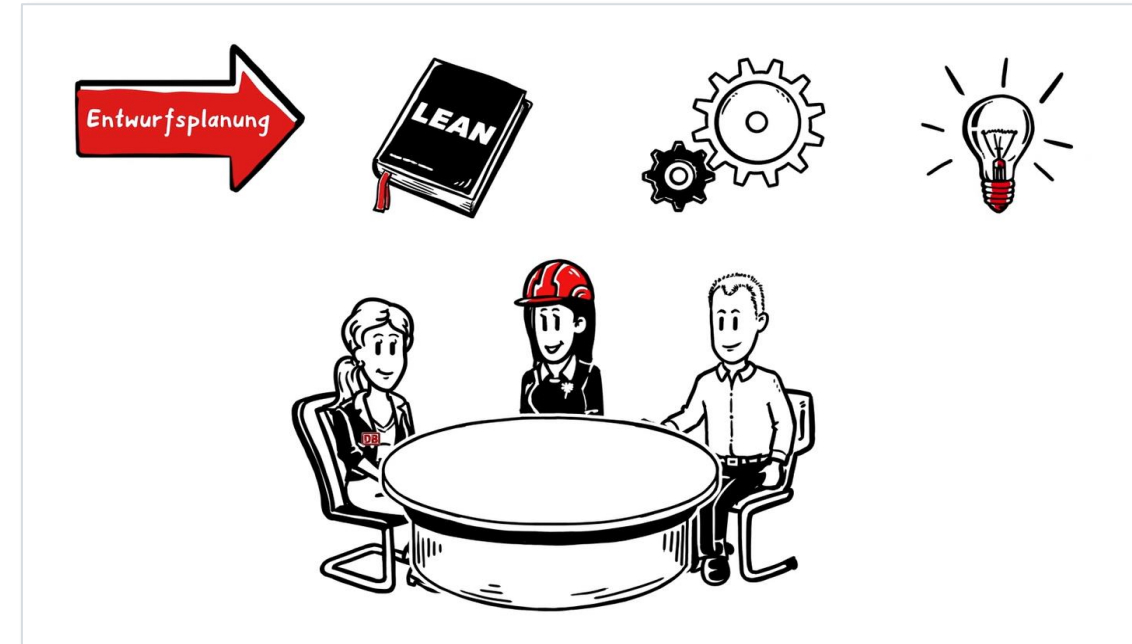
*einige noch in Abstimmung mit dem Bund

Vorstellung des Partnerschaftsmodells Schiene

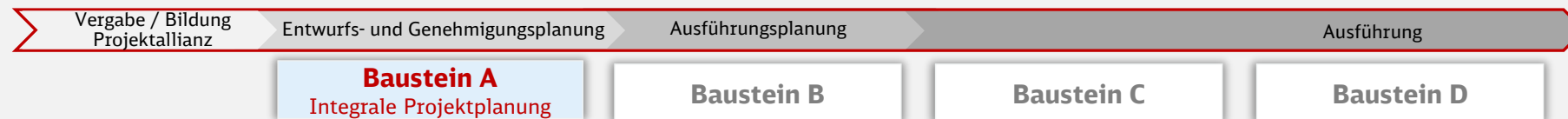


Zweck und Zielsetzung der integralen Planung

- Vermeidung von Planungslücken und -fehlern, **Risikominimierung**
- **Value Engineering:** Entwicklung der optimalen Baulösung einschl. Bauverfahren und Logistik unter Einbeziehung des Ausführungs-„Know-hows“
- **Projektoptimierung unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus‘**



Ergebnis: Vollständige Entwurfs- und Genehmigungsplanung



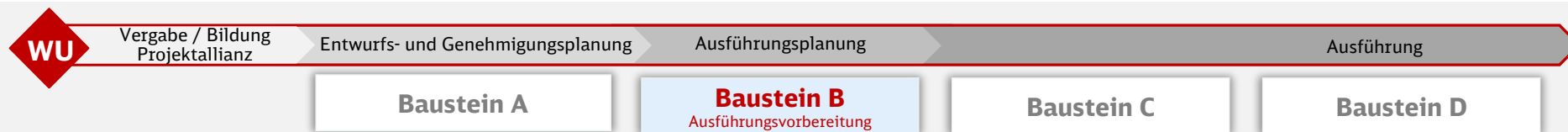
Zweck und Zielsetzung der gesamtheitlichen Ausführungsvorbereitung

- Vorhabenträger, Planer und Bauunternehmer erarbeiten **gemeinschaftlich** das **Bau-Soll**
- Finalisierung der **BE-, Logistik-, Bauablauf- und Bauverfahrenslösungen**
- **Fortschreibung von Planungslösungen** zur Leistungs- und Risikooptimierung

Ergebnis: Gemeinschaftlich abgestimmtes Bau-Soll mit Zielkostenfestlegung!

Einseitige Exit-Option für Auftraggeber gemäß vorab definierter und vertraglich festgehaltener Bedingungen

- Für Auftraggeber ist die **Wirtschaftlichkeit** (Einhaltung GWP) ausschlaggebende Prämisse für Fortführung der Allianz (Baurealisierung)
- Bei Ziehen der Exit-Option werden die Bauleistungen aufgrund der optimierten Allianzplanung ausgeschrieben



Die finale gemeinsame Zielkostenfestschreibung stellt einen Wendepunkt in der Zusammenarbeit dar



Phase 1: Planungs – und Kalkulationsphase

- detaillierte, konsistente Planung, sowie Kalkulation der zu erwartenden Herstellkosten einschließlich Risiken (Zielkostensumme)
- Planungskosten werden in die Zielkosten eingerechnet



Phase 2: Bauphase

- Alle Allianzmitglieder arbeiten gemeinsam dafür, definierte Zielkostensumme einzuhalten bzw. zu unterschreiten
- Bei Zielkostenunterschreitung profitieren alle Projektpartner anteilig; bei Zielkostenüberschreitung werden alle anteilig sanktioniert

Jeder Partner erreicht seine finanziellen Projektziele nur, wenn die gemeinsam definierten Projektziele erfüllt wurden!

Zweck der integralen Bauausführung

- **Integration der maßgeblichen Projektmanagement-, Planungs- und Ausführungskompetenz** in einem Projektteam
- **Gemeinsame Bauausführung und gemeinsames Projektcontrolling** für:
 - effizientere Bewältigung auftretender Störungen im Bauablauf
 - höhere Sperrpausenstabilität und Terminalsicherheit



Ergebnis: Gemeinsame Realisierung des Projektes!



Vergabe / Bildung
Projektallianz

Entwurfs- und Genehmigungsplanung

Ausführungsplanung

Ausführung

Baustein A

Baustein B

Baustein C
Bauausführung

Baustein D

Bestandteile des Vergütungsmodells gestalten sich für beide Phasen gleich



Herstellkosten

- Aufwandsbezogene Selbstkostenvergütung der jeweiligen Projektpartner per ‚Open-Book‘-Prinzip (Für Phase 1 im Wettbewerb)
- Auf Basis von Rechnungen oder gleichwertiger Nachweise



Deckungsbeitrag

- Zuschlagssätze (AGK, Gewinn) jedes Allianzpartners
- Ermittlung im Wettbewerb



Risikobeitrag (Bonus/Malus)

- Beitrag, mit dem sich ein Projektpartner am Projektrisiko beteiligt (wirkt als Malus oder Bonus)
- Ermittlung im Wettbewerb (Prozentwert als Teil des Preiskriteriums)



Vergabe / Bildung
Projektallianz

Entwurfs- und Genehmigungsplanung

Ausführungsplanung

Ausführung

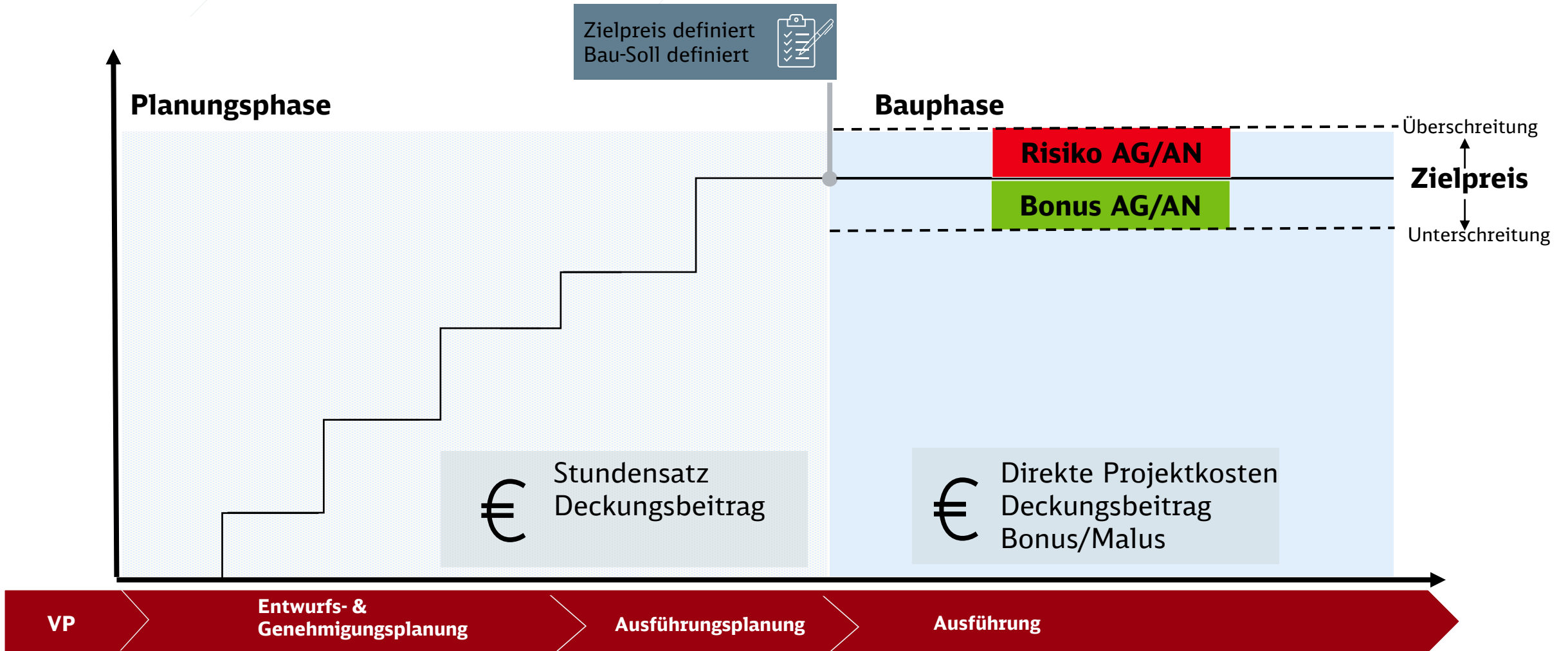
Baustein A

Baustein B

Baustein C

Baustein D
Vergütung

Prozess der Zielkostenermittlung & Vergütung innerhalb der Phasen



Vorstellung Modell PM Schiene

Vertrag



Ein Vertrag zwischen allen Allianzteilnehmern

- Regelungen der Zusammenarbeit
- Leistungsinhalt wird gemeinsam ausgefüllt und weiterentwickelt

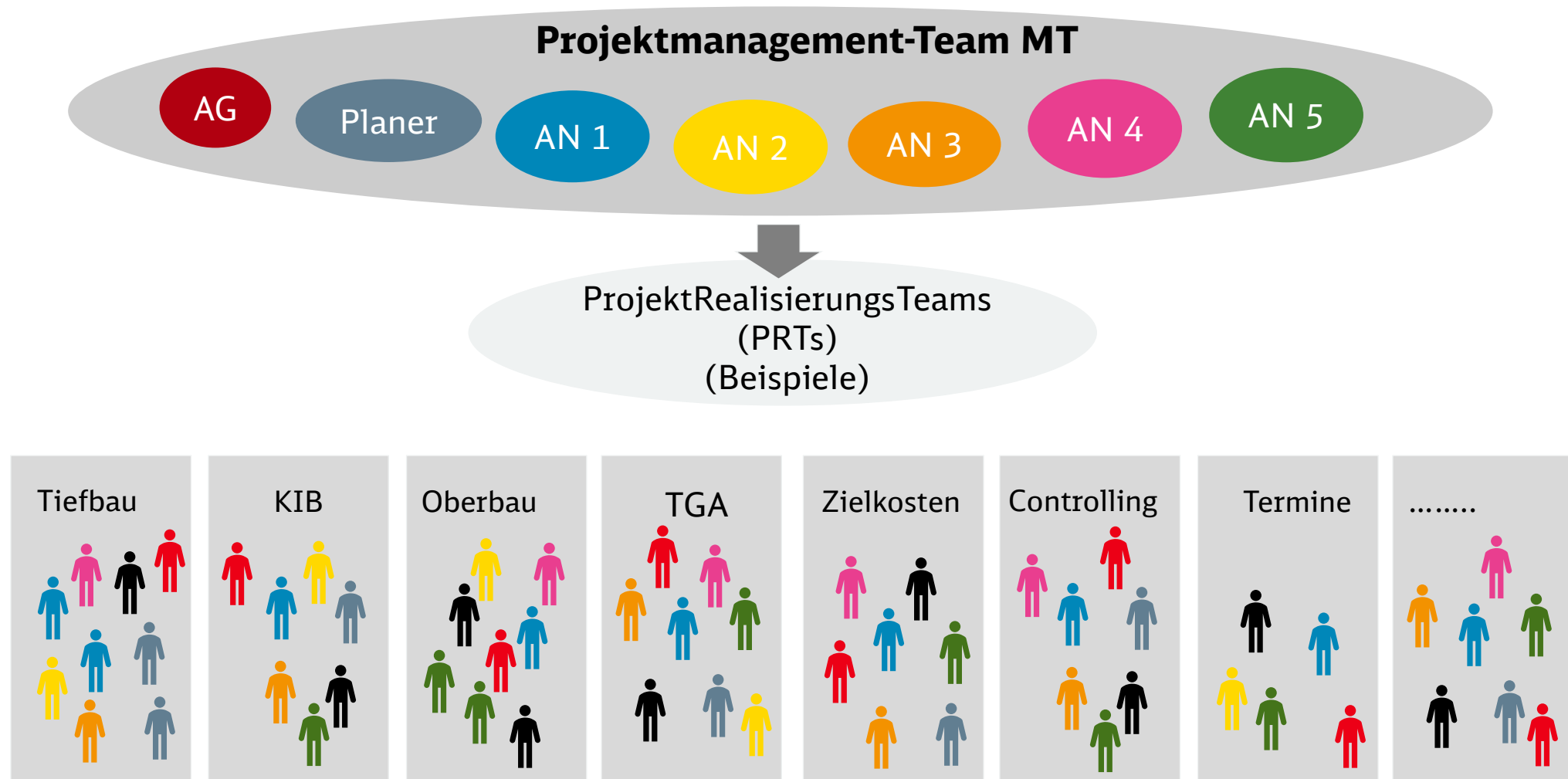
Entscheidungsmechanismen

- Zentrale Verantwortung liegt beim Projektmanagement-Team (PMT)
- Es gilt das Einstimmigkeitsprinzip

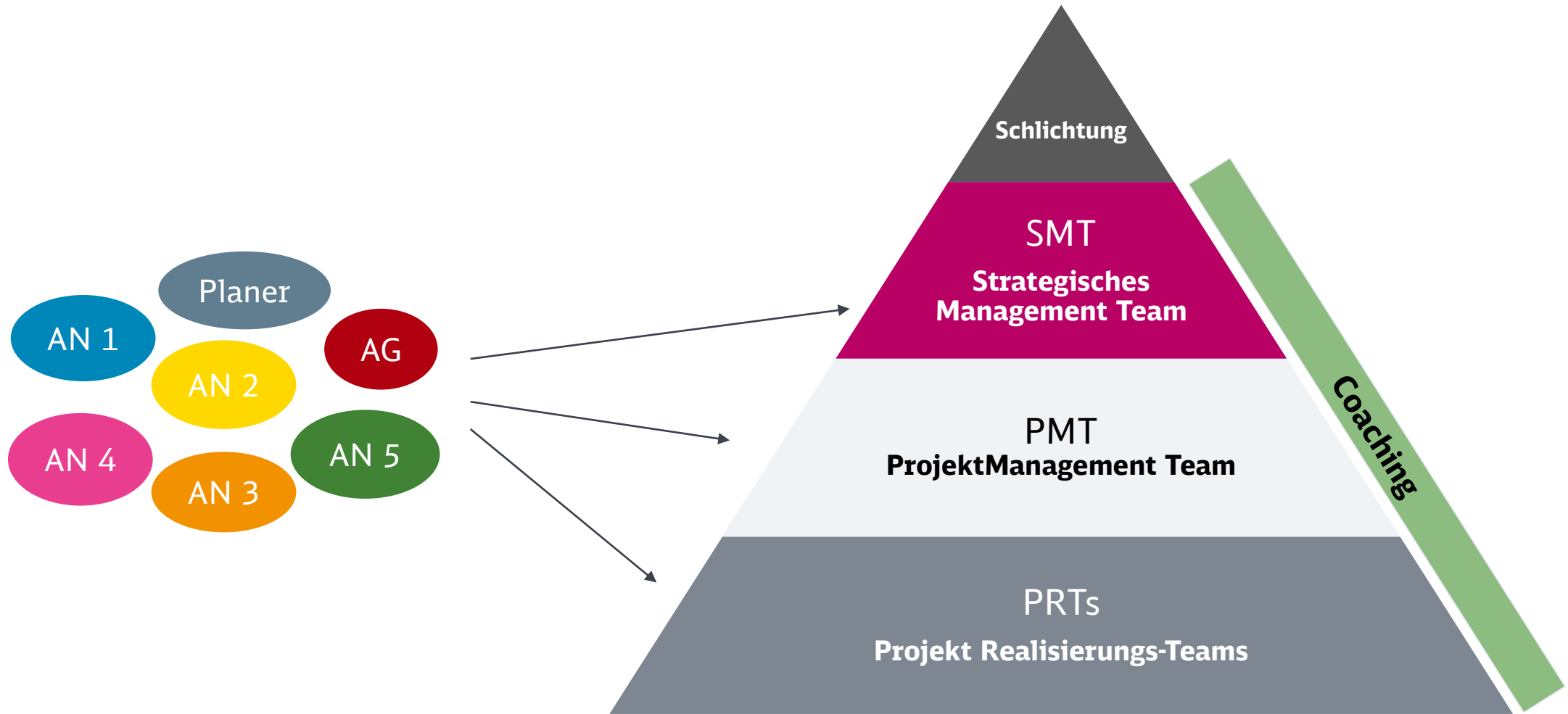
Konfliktlösung

- Begleitung durch Coach
- Strategisches Management-Team (SMT) als Konfliktlösungsgremium
- Schlichtung

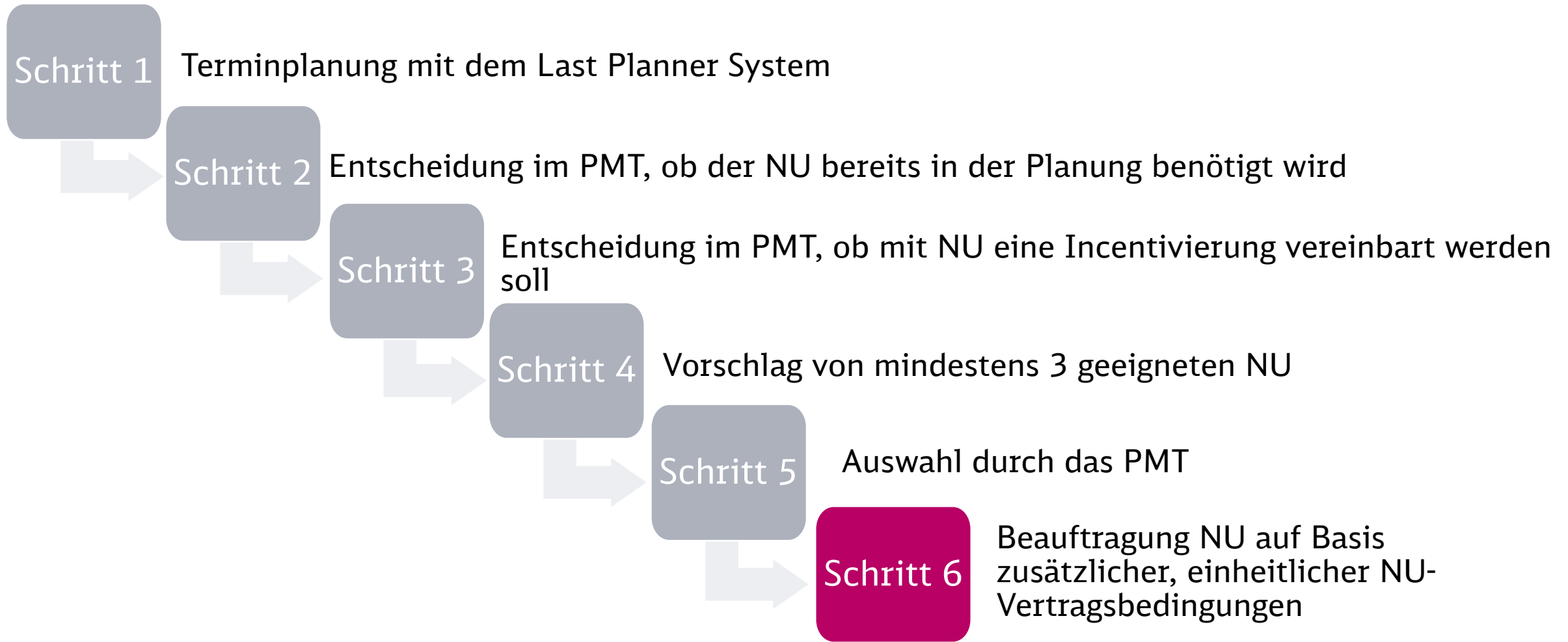
Wie läuft die Zusammenarbeit ab?



Streitvermeidung und Streitlösung



Wie werden Nachunternehmer eingebunden?



Was ist, wenn etwas nicht wie geplant läuft?

Mängel



Mängel werden von demjenigen **beseitigt**, in dessen Leistungsbereich der Mangel fällt



**Kosten-
steigerungen**



Regularien im
Vergütungssystem

Verzögerung



Grundsatz:

Verzögerungsbedingte Mehraufwendungen der Auftragnehmer werden erstattet und hierdurch vergemeinschaftet (Beteiligungs-Pool reduziert sich)

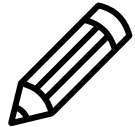
**ggf. individuelle
Sonderregelungen**

Wer trägt die Kosten bei Mängeln?



Prämisse: Verantwortlicher beseitigt den Mangel

Planungsmangel (vor Ausführung)



Planer überarbeitet
Planung

Aufwand zählt zu den
Erstattbaren Kosten

Planungs- und Baumangel



Beseitigung Baumangel

Versicherung trägt die
Kosten

Falls nein: Aufwand zählt
zu den Erstattbaren Kosten

Baumangel



Beseitigung Baumangel

Aufwand zählt zu den
Erstattbaren Kosten

Ggf. Ausnahme:
Baumangel ist **ausschließlich**
einem Partner zuzuordnen

**Folgen / Schäden aufgrund eines multikausalen Mangels:
Vergemeinschaftung über Erstattbare Kosten**

Vergabeverfahren

Vorstellung geplantes Vergabeverfahren

EU Verhandlungsverfahren mit vorgezogenem öffentlichen Teilnahmewettbewerb



1

Öffentlicher Teilnahmewettbewerb mit Auswertung

2

Angebotserstellung mit Auswertung

3

Auswahlverfahren über 3 Runden

- 1. Runde: Präsentation der Bieter und Ihrer Konzepte
- 2. Runde: Workshop zum Vertrag
- 3. Runde: Assessmentcenter

4

Finales Angebot mit Auswertung

5

Entscheidung über Vergabe und Vorabinformation

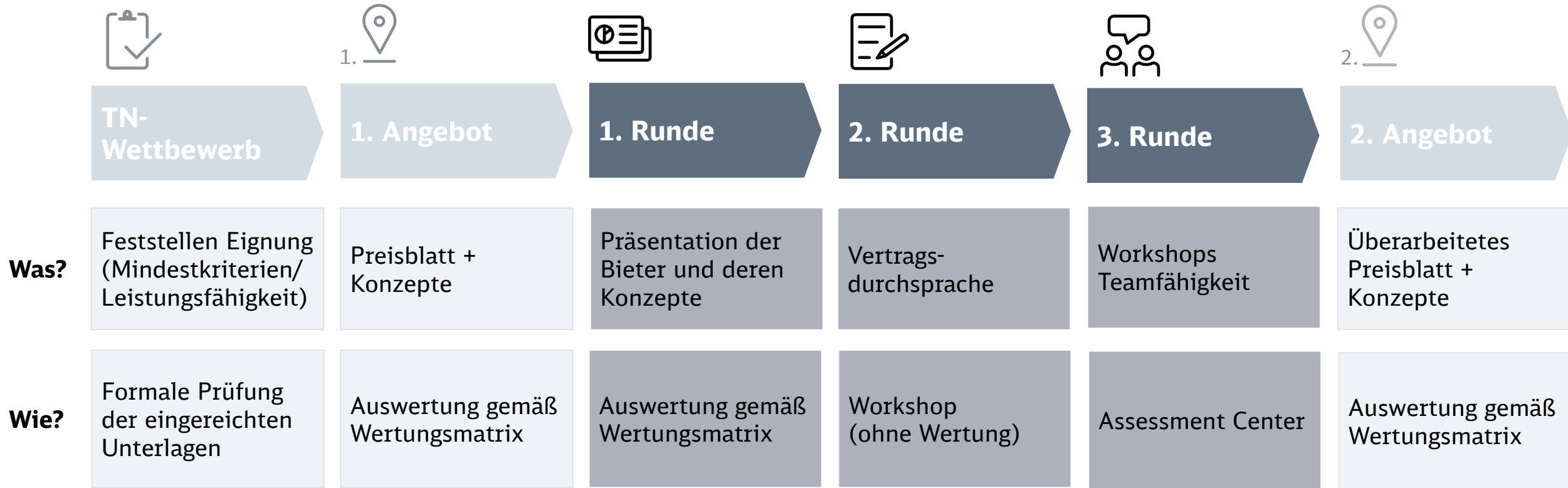
6

Auftragserteilung

Es werden mehrere
Vergabeverfahren
durchgeführt.



Grundlegender Ablauf des Auswahlverfahrens je Vergabepaket mit drei Gesprächsrunden bis zur Zuschlagserteilung



Vorstellung geplantes Vergabeverfahren

Dritte Runde: Workshop Teamfähigkeit im Rahmen eines Assessmentcenters



Warum ein
Assessmentcenter?

Neue Form der
Zusammenarbeit
für alle Partner

Kooperationsfähigkeit

Entscheidungsstärke

Lösungsorientierung

Im Rahmen eines Assessmentcenters finden Workshops statt, mit denen die Teamfähigkeit der Bieter bewertet wird.

Vorstellung geplantes Vergabeverfahren

Angebot: Unterschiede in den Angebotsinhalten



Angebot in einem **traditionellen Vergabeverfahren**

- Umfassendes, bepreistes Leistungsverzeichnis mit Einheitspreispositionen
- weitere Unterlagen (Erklärungen, Kalkulationsunterlagen, usw.)

Angebot in einem **Verfahren** nach dem **Partnerschaftsmodell Schiene**

- Prozentuale Zuschläge für Allgemeine Geschäftskosten (AGK) + Gewinn
- Angabe von Stundensätzen für die Mitarbeit in der Planungsphase
- Angabe von Stundensätzen für die Mitarbeit in der Projektleitung und der Teilprojektleitung
- Konzept zur Leistungserbringung im Partnerschaftsmodell Schiene
- weitere Angebotsunterlagen (Erklärungen, usw.)

Ausblick

So geht es weiter...

Am 4. Juli freuen wir uns auf einen persönlichen Austausch mit Ihnen!

Marktdialog – Gemeinsam partnerschaftlich neue Wege beschreiten



Courtyard by Marriott Hamburg Zentrum
Adenauerallee 52
20097 Hamburg



9:00 bis 17:00 Uhr

[Jetzt hier
anmelden!](#)



- **Bekommen Sie einen Einblick:**
Wir schauen mit Ihnen in die Werkstatt der Vorbereitungsphase.

- **Lernen wir uns kennen:**
Wir sind auf der Suche nach den richtigen Partnern für die bevorstehenden Herausforderungen. Diese wollen wir gemeinsam mit Ihnen bewältigen.

- **Gehen wir in den Austausch zu allen wichtigen Fragestellungen:**
Vom Start in unterschiedlichen Leistungsphasen, den Umgang mit Reisekosten, der Nutzung der Co-Location und viele mehr...



Sie wollen die gezeigten Infos nochmal nachlesen?

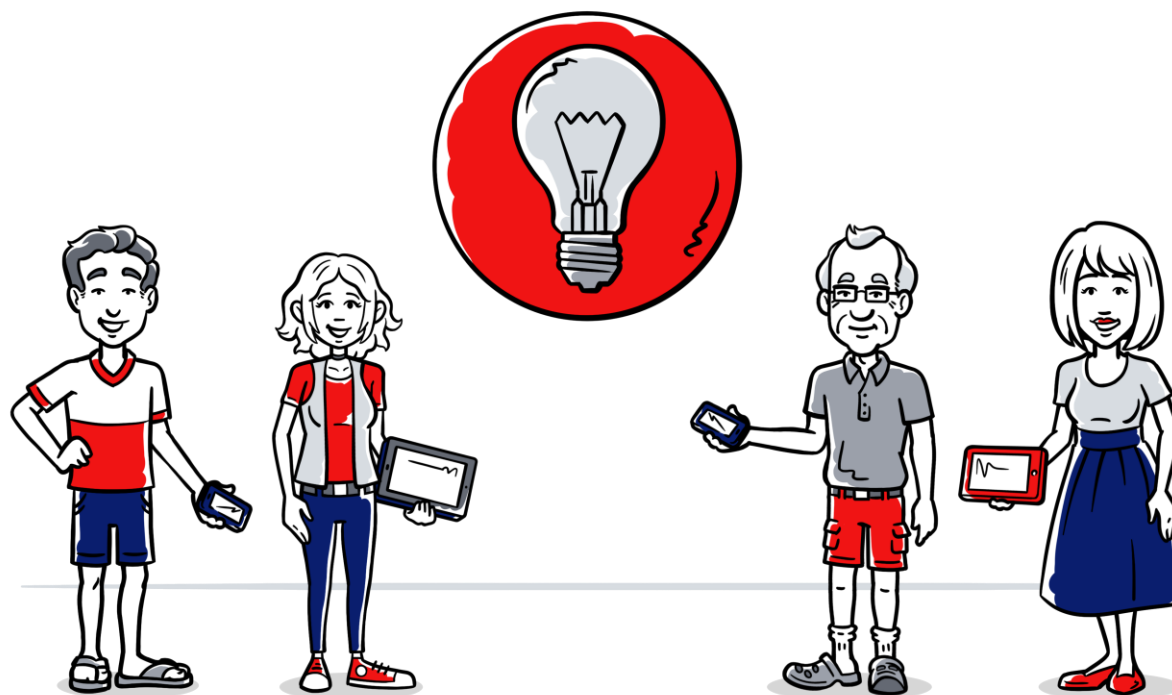
Kein Problem...



**Die Folien werden Ihnen im Nachgang der
Veranstaltung zur Verfügung gestellt.**



Weitere Informationen unter: www.anbindung-fbq.de



Sie wollen bei uns
mitarbeiten?
Offene Stellen
finden Sie hier!

Vielen Dank

