



Projekt: **Südermarkt und Umfeld Flensburg
Sanierungsgebiet Westliche Altstadt**

Betr.: **Vergabe der Leistungen des Leistungsbildes Verkehrsanlagenplanung**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt Flensburg, vertreten durch IHR Sanierungsträger, möchte Sie hiermit um Abgabe eines Angebotes in oben genanntem Verfahren auffordern.

1. Ausgangslage

Die Stadt Flensburg plant die Umgestaltung des zentral in der Altstadt gelegenen Südermarkt-Quartiers.

Im Verlauf der Zeit erfuhr der Südermarkt samt seinem umliegenden Quartier zahlreiche Umgestaltungen, welche teils erhebliche städtebauliche und freiraumplanerische Defizite hinterlassen haben. Die Funktionalität und Aufenthaltsqualität des Platzes sowie seines unmittelbaren Umfelds haben spürbar abgenommen. Voruntersuchungen bestätigten deutliche städtebauliche und funktionale Missstände, insbesondere hinsichtlich Infrastruktur, Zugänglichkeit und Gestaltung des öffentlichen Raums. Um diesen Herausforderungen wirksam zu begegnen, wurde das Gebiet 2019 in das Sanierungsgebiet „Westliche Altstadt“ (RV 21.03.2019) aufgenommen. Weitere Informationen zum Sanierungsgebiet finden Sie unter www.ihrsan.de/stadterneuerung/westliche-altstadt.

2025/2026 wurde ein europaweiter nicht-offener zweiphasiger freiraumplanerisch-hochbaulicher Ideen- und Realisierungswettbewerb ausgelobt (s. Anlage 1), aus welchem der Entwurf der Planungsgemeinschaft bestehend aus den Büros Planorama GmbH, Berlin (Freianlagen) und MONO Architekten Greubel & Schilp & Schmidt PartGmbH, Berlin (Hochbau), erfolgreich hervorging. Die Protokolle der Preisgerichtssitzungen sind Anlage 2 zu entnehmen. Gegenstand des Wettbewerbs war die Entwicklung eines Konzepts für die Neugestaltung des Südermarkt-Quartiers. Der Betrachtungsraum umfasste dabei neben der Platzfläche des Südermarkts als zentralem Marktplatz der Stadt auch angrenzende Straßenräume sowie den Nikolaikirchhof. Die Flächen des Ideenteils befinden sich im Eigentum von St. Nikolai und sind nicht Bestandteil dieser Ausschreibung.

im innerstädtischen Gefüge. Der Platz selbst, gekennzeichnet durch die markante Kirche St. Nikolai, zählt zu den historischen Keimzellen der Stadt und ist sowohl kulturell als auch stadthistorisch von zentraler Bedeutung.

Eine wesentliche Qualität des Südermarkt-Quartiers liegt in seiner herausragenden Erreichbarkeit und Vernetzungsfunktion. Die Nähe zu wichtigen Infrastrukturen wie dem Bahnhof, dem Rathaus, Bildungseinrichtungen, sozialen Institutionen sowie Einkaufsmöglichkeiten und medizinischen Versorgungseinrichtungen wie Apotheken und Arztpraxen unterstreicht seine Bedeutung als zentraler Knotenpunkt der Stadt. Diese vielfältigen Funktionen machen das Quartier zu einem entscheidenden Bindeglied innerhalb Flensburgs.

Darüber hinaus spielt die Verbindung zur Flensburger Förde eine wichtige Rolle, insbesondere im Kontext des Tourismus. Die zentrale Achse vom Bahnhof zur Innenstadt verläuft unmittelbar auf den Südermarkt zu und betont dessen Rolle als Eingangsportal zur Fußgängerzone und zur Altstadt.

Verkehrlich betrachtet ist der Südermarkt durch seine zentrale Lage ein entscheidender Transitraum. Zahlreiche Verkehrsbeziehungen aus allen Richtungen der Stadt laufen hier zusammen. Die Haltestellen in der Dr.-Todsens-Straße und am Südermarkt selbst bilden den zweitwichtigsten Knotenpunkt des ÖPNV in Flensburg. Damit ist der Platz nicht nur ein zentraler Umsteige- und Verteilerpunkt für den ÖPNV, sondern auch eine wesentliche Schnittstelle zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt.

Fußläufig bietet das Südermarkt-Quartier ebenfalls eine Vielzahl an Verbindungen in alle Richtungen. Nördlich schließt unmittelbar der Museumsberg an. Östlich liegt der ZOB in kurzer fußläufiger Distanz. Richtung Süden befinden sich der Bahnhof, das Deutsche Haus, das Rathaus und Einrichtungen für altersgerechtes Wohnen. Im Westen wiederum schließen Wohnquartiere sowie wichtige Bildungsstandorte an. Insgesamt stellt das Südermarkt-Quartier aufgrund seiner zentralen Lage, seiner verkehrlichen Bedeutung und der engen Verzahnung mit zahlreichen städtischen Funktionen einen essenziellen Bestandteil des stadtstrukturellen und sozialen Gefüges der Stadt Flensburg dar.

Der Südermarkt selbst ist ein bedeutendes städtebauliches Ensemble. Geschätzt wird das Quartier nicht nur für sein reiches kulturelles Angebot, sondern auch für sein historisches Stadtbild. Zusätzlich erfüllt der Südermarkt eine zentrale gesellschaftliche Funktion als Treffpunkt und Veranstaltungsort, an dem zweimal wöchentlich der Wochenmarkt stattfindet.

Das Gebiet umfasst gem. aktuellem Planungsstand eine Fläche von rund 1,4 ha (Anmerkung: Vermessung wird von Seiten der Auftraggeberin beauftragt) und ist in unterschiedliche Funktionsbereiche aufgeteilt. Fotos der Funktionsbereiche sind den Anlagen der Auslobung zu entnehmen. Orientierende Bodenuntersuchungen sowie eine dwg-Grundlage entnehmen Sie bitte ebenfalls den Anlagen der Auslobung. Die Gesamtmaßnahme soll in zeitlich aufeinander folgenden Bauabschnitten geplant und umgesetzt werden. Im Rahmen des Wettbewerbes wurden **fünf Bauabschnitte** entwickelt (s. Anlage 4). Eine Konkretisierung erfolgt ggf. mit Abschluss der Leistungsphase 2 der Objektplanung Freianlagen.

Neben der nachfolgenden Beschreibung der Funktionsbereiche beachten Sie bitte auch Kapitel 6.2 der Auslobung „Mobilität und Erschließung“ (s. Anlage 1).

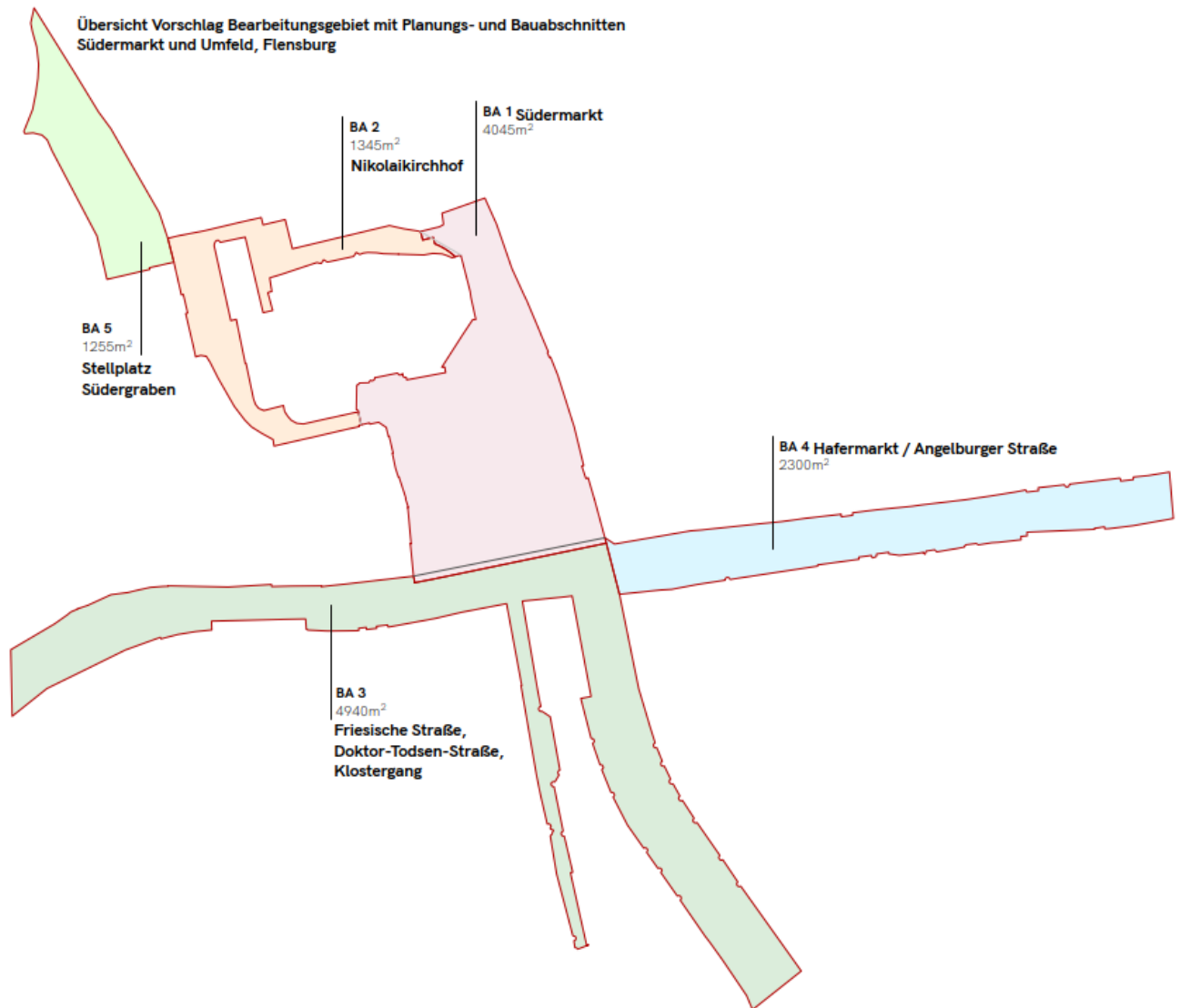


Abb. 2 Stand Planungs- und Bauabschnitte

2.1. Platzfläche Südermarkt

Obwohl die Identität des Südermarktes vordergründig durch den traditionellen Wochenmarkt geprägt wird, fungiert der Platz aufgrund seiner Lage und räumlichen Anordnung häufig auch als Transitbereich. Besonders prägend ist die historische Randbebauung, allen voran die markante Kirche St. Nikolai. Der östliche Rand stellt für Anlieger*innen die Anlieferung zu den Geschäften des Holms und der westliche Rand für Anlieger*innen die Zufahrt zur Kirche und Volkshochschule sicher.

Die Platzkante zwischen Dr.-Todsen-Straße und Roter Straße wird durch die Straße Südermarkt und deren Bushaltestellen stark visuell und funktional getrennt. Zusätzlich ist die Bustaktung hoch, wodurch eine zusätzliche Barrierewirkung entsteht. Barrierefreiheit ist u.a. durch Kopfsteinpflaster und hohe Bordsteine aktuell nur eingeschränkt gegeben. Fahrradstellplätze fehlen.

Im Fokus der Umgestaltung stehen die Verbesserung der Barrierefreiheit sowie die attraktive Integration der ÖPNV-Haltestellen. Fahrradstellplätze in ausreichender Anzahl sind einzurichten. Notwasserwege sind zu sichern.

2.2. Nikolaikirchhof

Der Nikolaikirchhof ist ein ruhiger, historisch geprägter Stadtraum im Quartier. Als fußläufiger Verbindungsraum zwischen dem belebten Südermarkt, dem Südergraben und der Flensburg-Galerie sowie dem Holm übernimmt er eine wichtige Rolle innerhalb des innerstädtischen Wegenetzes. Trotz seiner zentralen Lage besitzt der Kirchhof einen zurückgezogenen, fast introvertierten Charakter, der ihm eine besondere Aufenthaltsqualität verleiht und ihn als Erholungs- und Wohnumfeld mit hoher Entwicklungsperspektive qualifiziert.

Ein vorhandener Behindertenstellplatz in unmittelbarer Nähe zum Eingang der VHS gewährleistet zumindest punktuell eine barrierearme Erreichbarkeit, deren Qualität jedoch im Sinne eines inklusiven Stadtraums weiter verbessert werden soll.

2.3. Parkplatz VHS

Rückwärtig der Kirche im Nikolaikirchhof befindet sich die VHS neben der sich eine Fläche zwischen dem höherliegenden Südergraben und dem Nikolaikirchhof aufspannt. Das Gelände wird heute vorwiegend als Parkplatz für die Mitarbeitenden der VHS (Zufahrt via Schranke) genutzt.

Die Anzahl der Parkplätze für die VHS soll in Zukunft mindestens bei 12 Parkplätzen liegen, davon einer barrierefrei. Ggf. können die sechs nicht-barrierefreien Parkplätze der Kirche in Zukunft zusätzlich hier untergebracht werden. Der barrierefreie Parkplatz der VHS liegt aktuell nicht auf der eigentlichen Parkplatzfläche, sondern neben dem Eingang der VHS.

2.4. Friesische Straße

Die Friesische Straße bildet seit dem Mittelalter die Verbindung von Flensburg in Richtung Nordfriesland. Der Abschnitt zwischen Südermarkt und Reutergang wurde 1972 verbreitert. Dabei wurden einzelne Altbauten abgebrochen, um zwei asphaltierte Fahrspuren, Bushaltestellenbuchten und Radfahrstreifen unterzubringen. Heute prägen Linienbusse, dichter Radverkehr sowie ausgewiesene Park- bzw. Ladezonen den „klassischen“ Straßenquerschnitt mit beidseitig schmalen Gehwegen. Die Fahrbahn steigt von Osten nach Westen deutlich an und wirkt damit topografisch dominierend.

Das Ziel der zukünftigen Entwicklung besteht darin, die Friesische Straße **zwischen Reutergang und Südermarkt** als wichtige innerstädtische Verbindungsachse funktional aufzuwerten. Im Fokus stehen die Verbreiterung der Gehwege, die Verbesserung der Barrierefreiheit sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität entlang der stark durch Busse und Radfahrende frequentierten Straße. Dabei sind das steile Längsgefälle, Anforderungen an das Regenwassermanagement sowie die Umgestaltung der Übergangsbereiche zum Südermarkt und zur Roten Straße zu berücksichtigen.

2.5. Kloostergang

Der Kloostergang ist eine schmale, leicht geknickt verlaufende Straße am Platzrand des Südermarkts. Der Name erinnert an das mittelalterliche Franziskanerkloster, in dem heute eine Senior*innenwohnanlage untergebracht ist. Der Kloostergang ist daher eine wichtige Fußwegeverbindung.

Das Ziel der zukünftigen Entwicklung besteht darin, den Kloostergang als wichtige innerstädtische Wegebeziehung gestalterisch aufzuwerten und sicherer erlebbar zu machen. Im Fokus stehen eine verbesserte Beleuchtung, eine einheitliche Oberflächengestaltung sowie barrierefreie Zugänge.

2.6. Dr.-Todsens-Straße

Die 1927/28 angelegte Dr.-Todsens-Straße ist heute ein vergleichsweise breiter, asphaltierter Durchgangsraum, in dem der motorisierte Individual-, Liefer- und Linienverkehr zwischen Südermarkt und Bahnhofstraße abgewickelt wird. Auf der Westseite befindet sich eine Bushaltestelle mit aufgeweitetem Gehweg inklusive Wartebereich; auf der Ostseite schließt ein Taxistand an.

Ziel ist es, den Verkehrsraum zugunsten der Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit neu zu ordnen, Haltestelle und Taxistand funktional zu integrieren und klare Wartezonen auszubilden, sodass Nutzungskonflikte minimiert werden. Begrünung, neue Beläge sowie die Verbesserung des Sicherheitsempfindens – v. a. im Bereich der Arkaden – sollen zur Aufwertung als Übergang in Richtung Bahnhof beitragen.

2.7. Untere Angelburger Straße

Die Untere Angelburger Straße bildet die südöstliche Zuwegung zum Südermarkt und verknüpft den Platz mit der historischen Ost-West-Achse in Richtung Angeln. Verkehrlich fungiert die Straße als einzige direkte Anlieferstrecke für den Südermarkt (Einbahnregelung Ost nach West). Trotz eindeutiger Markierung wird der Bereich häufig von PKW ordnungswidrig befahren. Der Abschnitt ist Teil der innerstädtischen Fußgängerzone,

wird jedoch gleichzeitig von Linienbussen im Taktverkehr (bis zu 34 Busse pro Stunde) sowie von Radfahrenden genutzt. Mehrere Fahrradbügel konzentrieren sich vor den Läden, die Auslastung ist hoch.

Die Fahrbahn weist einen segmentierenden Natursteinbelag auf, der in Teilbereichen gewölbt und abgesackt ist. Eine gegenwärtige Baustelle engt das Querschnittsprofil zusätzlich ein und führt temporär zu Engstellen für Fuß- und Radverkehr. Von Belang ist der Notwasserweg bei Starkregenereignissen.

3. Zusammenarbeit mit AN Freianlagenplanung

Die Verkehrsanlagenplanung (§§ 45-48 HOAI) und die Freianlagenplanung (§§ 38-40 HOAI) sind bei diesem Bauvorhaben planerisch, funktional und gestalterisch eng miteinander verzahnt. Die planerische Zusammenarbeit bei der Straßengestaltung mit dem für die Freianlagenplanung beauftragten Büro Planorama GmbH, Berlin wird vorausgesetzt.

Die Abgrenzung der Verkehrsanlagenplanung zu den Leistungen der Freianlagenplanung ergibt sich gemäß HOAI und den in § 1 Vertragsentwurf (s. Anlage 5) aufgeführten Konkretisierungen. Anlage 4 ist die Flächenzuweisung mit den unterschiedlichen Leistungsumfängen von Verkehrsanlagen- und Freianlagenplanung zu entnehmen. Da sämtliche Flächen des Projekts „Südermarkt und Umfeld“ gemeinschaftlich durch die Objektplanung Verkehrsanlagen und die Objektplanung Freianlagen zu bearbeiten sind, erfolgt die Anwendung des § 38 Abs. 2 Nr. 2 HOAI für das gesamte Plangebiet.

Dem **Leistungsbild Verkehrsanlagen (§ 45 HOAI)** werden die Kosten für den Straßen-, Rad- und Gehwegunterbau, die Asphalt- oder Standardpflasterdecken der Fahrbahnen, die Straßenentwässerung (Gullis, Rinnen, Rohrleitungen im Straßenkörper) sowie die verkehrstechnische Ausstattung (Beschilderung, Markierung) zugeordnet. Dem **Leistungsbild Freianlagen (§ 39 HOAI)** werden die Kosten für sämtliche Vegetationsflächen (Baumgruben, Substrate, Pflanzungen, Rasen), landschaftspfegerische Begleitmaßnahmen, die Oberflächengestaltung von reinen Aufenthaltsflächen, Treppen- und Rampenanlagen außerhalb des Straßenkörpers sowie die gesamte Möblierung (Bänke, Abfallbehälter, Spielgeräte) zugeordnet.

Kosten für Bauteile, die von einem Planer technisch oder gestalterisch maßgeblich bearbeitet werden, aber formell in die Kostengruppe des anderen Leistungsbildes fallen (z. B. die Integration von Straßenbäumen in den Straßenquerschnitt), werden bei der Ermittlung der anrechenbaren Kosten im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben der HOAI als mitzuverarbeitende Bausubstanz berücksichtigt, sofern sie den Planungsaufwand nachweislich erhöhen. Dies ist vor Beginn der jeweiligen Leistungsphase schriftlich zu vereinbaren.

4. Beauftragung

Zu vergeben sind die Leistungsphasen 1-9 für Verkehrsanlagen gemäß § 47 HOAI. Der Abruf erfolgt stufenweise. Voraussetzung für den Abruf eines Planungs-/Bauabschnitts ist ein kommunalpolitisch gefasster Beschluss sowie jeweils ab Leistungsstufe 3 die Zustimmung des Fördermittelgebers zum Mitteleinsatz. Ein Rechtsanspruch auf die Beauftragung weiterer Leistungsstufen besteht nicht.

Stufe 1: LPH 1-2 für alle Bauabschnitte

Ab Stufe 2 erfolgt die Bearbeitung pro Bauabschnitt. Sobald alle Leistungsphasen für einen Bauabschnitt abgeschlossen sind, erfolgt der Abruf von Stufe 2 für den nachfolgenden Bauabschnitt.

Stufe 2: LPH 3 als Grundlage für die Erarbeitung qualifizierter Förderanträge im Sinne der Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein in der jeweils gültigen Fassung

Stufe 3: LPH 4-6

Stufe 4: LPH 7

Stufe 5: LPH 8-9

Besondere Leistungen sind der Anlage 6 zu § 6 zum Vertragsentwurf (s. Anlage 5) zu entnehmen. Bitte geben Sie dort Ihre Vorstellungen zur Honorierung der **Besonderen Leistungen** an (nach Zeitaufwand zum Nachweis, v. H. Satz vom Honorar oder alternativ pauschal).

Die **anrechenbaren Kosten** für die Verkehrsanlagenplanung werden gem. Honorarformblatt auf 2.500.000 € geschätzt (s. Anlage 6). Zur Herleitung der vorläufigen anrechenbaren Kosten beachten Sie Anlage 7. Die zu erbringenden Leistungen werden hinsichtlich Anlage 13 HOAI 2021 der **Honorarzone IV** zugeordnet. Im Honorarformblatt sind die Honorare pro Bauabschnitt anzugeben. Bitte machen Sie dort Angaben zu **Stundensätzen** und geben Sie bitte die Höhe der **Nebenkosten** an.

5. Vergabeverfahren

Zur Vergabe der oben beschriebenen Leistungen wird ein **Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb nach § 17 VgV** durchgeführt.

5.1. Teilnahmewettbewerb

Interessierte Bewerber*innen erarbeiten auf Grundlage des beigefügten Bewerbungsbogens (s. Anlage 8) Teilnahmeanträge. Zum Nachweis Ihrer fachlichen Eignung bitten wir Sie, ein vergleichbares Referenzprojekt aus den letzten fünf Jahren zu benennen. Eine Projektbeschreibung soll Angaben zu Projektart, Leistungsumfang, Bearbeitungszeitraum sowie zum Auftraggeber enthalten. Zudem soll das Projekt die fachübergreifende Zusammenarbeit mit beteiligten Disziplinen widerspiegeln. Als vergleichbar gelten insbesondere Projekte aus dem Bereich der Planung von Verkehrsanlagen gemäß HOAI mit ähnlichem Komplexitätsgrad und Kontext (s. Anlage 8 Nr. 4.4). Als Bestandteil des Teilnahmeantrages ist die Eigenerklärung in Anlage 9 auszufüllen.

Teilnahmeanträge sind ausschließlich mittels des Vergabeportals DTVP einzureichen.

Bei der Eignungsprüfung der Teilnahmeanträge bildet die Auftraggeberin eine Rangliste der Bewerber*innen auf der Grundlage einer entsprechenden Punkteverteilung für die vorgesehenen Eignungskriterien (s. Anlage 10). Die Bewerber*innen mit den höchsten Punktzahlen werden zur Angebotsabgabe und zur Teilnahme am Verhandlungsgespräch aufgefordert (4 Bewerber*innen). Bei gleich qualifizierten Bewerber*innen entscheidet das Los.

5.2. Form und Frist der Angebotsabgabe

Die Angebotsabgabe gliedert sich in die Bereiche **Honorarangebot** und digital einzureichende **Präsentation**.

Für das Honorarangebot nutzen Sie bitte das Honorarformblatt (s. Anlage 6). Bitte prüfen Sie ggf., ob die hinterlegten Formeln Ihren Zwecken entsprechen. Zur Erläuterung des Honorars können ergänzende Dateien eingereicht werden. Bei Abweichungen bilden die Inhalte des Formblatts die verbindliche Grundlage der Verhandlungen.

Bitte reichen Sie auch Ihre Präsentation (Format PDF oder vergleichbar, DIN A4 druckfähig) als ein Dokument (keine einzeln gescannten Seiten) in Farbe ein. Die Angaben in Ihrer Präsentation sollen sich inhaltlich und in der Reihenfolge an den Bewertungsmerkmalen der Zuschlagsmatrix orientieren und ausreichend selbsterklärend sind. **Anders als das Honorarangebot, welches dem Auftraggeber mit Ablauf der Angebotsfrist vorliegen muss, ist die Präsentation spätestens am Tag vor Beginn der Verhandlungsgespräche einzureichen. Der Termin wird mit der Einladung kommuniziert.**

Die Einreichung des Angebots ist ausschließlich mittels des Vergabeportals DTVP zugelassen. Eine Angebotsabgabe in Papierform ist nicht zugelassen. Kosten für die Erstellung des Angebots und der Präsentation sowie ggf. Fahrtkosten werden nicht erstattet.

Bindefrist: 60 Tage ab Einreichtermin der finalen Angebote.

Geplante Beauftragung: Schnellstmöglich nach Ablauf der Frist gem. § 134 GWB.

Fragen zu dieser Ausschreibung richten Sie bitte ausschließlich über die Bieterkommunikation in DTVP. Ihre Antworten erhalten Sie ebenfalls ausschließlich über die Bieterkommunikation. Die Frist zur Stellung von Rückfragen wird mit der Angebotsaufforderung kommuniziert.

Die Beauftragung erfolgt schriftlich gem. Vertragsentwurf (s. Anlage 5). Vertragsinhalte des Entwurfs, die nach Auffassung des Bieters einer Verhandlung bedürfen, sind bei der Abgabe des Angebotes zu benennen. Wir

weisen ausdrücklich darauf hin, dass an dem Vertragsentwurf beidseitig noch Anpassungen vorgenommen werden können.

Die Verhandlungsgespräche finden voraussichtlich in der **2. KW 2027** online über Zoom statt. Sie erhalten dazu eine gesonderte Einladung. Im Rahmen des Verhandlungstermins ist dem Gremium die eingereichte Präsentation vorzustellen. Änderungen an der eingereichten Präsentation sind nicht zulässig. Die Dauer der Präsentation einschließlich Erläuterung des Honorarangebots soll 30 Minuten nicht überschreiten. Weitere 15 Minuten sind für Nachfragen vorgesehen.

Im Anschluss an die Verhandlungsgespräche erhalten Sie ggf. die finale Angebotsaufforderung. Auch Fragen des Auswahlgremiums, die noch klärungsbedürftig sind, werden mit der finalen Angebotsaufforderung übermittelt.

Die Auftraggeberin trifft die Entscheidung über den Zuschlag anhand der formulierten Zuschlagskriterien (s. Anlage 11). Neben dem Preis gibt es weitere Kriterien, die der Bewertungsmatrix zu entnehmen sind. **Die Auftraggeberin behält sich das Recht vor, den Zuschlag auf Grundlage des Erstangebots zu vergeben (vgl. § 17 (11) VgV).** Teilnahmeanträge und Honorarangebote sind auf Deutsch einzureichen.

6. Zeitplan Planungsleistungen

Der Zeitplan sieht vor, dass die Planungsleistungen **unmittelbar nach Beauftragung vrsl. im Februar 2027** beginnen. Die Vorplanung soll möglichst bis Juni 2027 abgeschlossen sein. **Bitte teilen Sie uns in Ihrem Angebot mit, ob Sie diesen Zeitrahmen einhalten können.** Der Abruf weiterer Leistungsphasen erfolgt schriftlich in Abstimmung mit der Auftraggeberin.

Wir freuen uns über Ihr Interesse zur Teilnahme an unserem Vergabeverfahren und verbleiben
mit freundlichen Grüßen

Markus Pahl

Geschäftsführer IHR Sanierungsträger

Anlagen

Anlage 1, Auslobung Wettbewerb

Anlage 2, Protokolle Preisgerichtssitzungen

Anlage 3, Siegerentwurf Planorama / MONO

Anlage 4, Planungs- und Bauabschnitte Planorama

Anlage 5, Vertragsentwurf Verkehrsanlagen

Anlage 6, Honorarformblatt Verkehrsanlagen

Anlage 7, Ermittlung anrechenbare Kosten vorläufig

Anlage 8, Bewerbungsbogen zur Teilnahme am Verhandlungsverfahren

Anlage 9, Eigenerklärung zur Eignung

Anlage 10, Bewertungsmatrix Teilnahmewettbewerb

Anlage 11, Bewertungsmatrix Zuschlagskriterien