

Stadtbahn Kiel

Ausschreibung der Leistungen für die Inbetriebnahmestufe 1

Ausschreibungsbedingungen

DVI.SB 2130

Kiel, Mai 2026

Inhaltsverzeichnis

Präambel.....	2
1. Details zur Vergabeart	4
1.1. Erste Phase der Vergabe: Teilnahmewettbewerb.....	5
1.2. Zweite Phase der Vergabe: Angebotsphase	5
2. Auftraggeberin und Kommunikation.....	5
3. Gegenstand der Vergabe.....	6
4. Teilnahmewettbewerb (erste Phase)	6
4.1. Eigenerklärungen zur Eignung.....	6
4.1.1. Nichtvorliegen von Ausschlussgründen	6
4.1.2. Erklärungen im Zusammenhang mit Sanktionsmaßnahmen gegen Russland.....	7
4.1.3. Berufshaftpflichtversicherung	7
4.2. Verschwiegenheitsverpflichtung (vorbreitend auf Phase 2)	7
4.3. Nachweise zur Leistungsfähigkeit.....	7
4.3.1. Mindestanforderungen an die Referenzen.....	8
4.3.2. Los 1 – Umfang der Referenzen	8
4.3.3. Los 2 – Umfang der Referenzen	8
4.4. Bewertung des Teilnahmewettbewerbs	9
4.4.1. Los 1 (max. 100 Pkt. + 7 Bonuspunkte).....	9
4.4.2. Los 2 (max. 100 Pkt.).....	10
5. Angebotsphase (zweite Phase)	11
5.1. Inhalte der Angebote (zweite Phase)	11
5.2. Planungskonzept	11
5.3. Preisblatt und Kalkulation	12
5.4. Angebotspräsentation	12
5.5. Bewertung der Angebote (Zuschlagskriterien).....	13
6. Geplanter Zeitablauf erste und zweite Phase	13
7. Anlagenverzeichnis.....	14

Präambel

Die Stadtbahn ist ein zentrales Projekt für die Mobilitätswende in der Landeshauptstadt Kiel (LHK). Sie soll den CO₂-Ausstoß reduzieren und die Straßen entlasten.

Denn das Kieler ÖPNV-System stößt an die Grenzen seiner Kapazität. Die Landeshauptstadt braucht ein neues, hochwertiges und zukunftssicheres ÖPNV-System – das ist das Ergebnis einer 2019 veröffentlichten Grundlagenstudie¹.

Die Mobilitätsentwicklung der LHK ist seit vielen Jahren durch eine Vielzahl strategischer Konzepte geprägt, die das Ziel verfolgen, Klimaschutz, Lebensqualität und verkehrliche Leistungsfähigkeit miteinander in Einklang zu bringen. Bereits der [Verkehrsentwicklungsplan 2008](#) (Drucksache 1197/2008, 0945/2008 u.a.) legte hierfür eine umfassende Zielsetzung fest, welche in den Jahren darauf fortgeschrieben und durch weitere Programme ergänzt wurde. Hierzu zählen insbesondere der Masterplan Mobilität der KielRegion (Drs. 0831/2017) sowie der Masterplan 100 % Klimaschutz (Drs. 0985/2017), deren Ziele durch Beschlüsse der Ratsversammlung verbindlich festgelegt wurden. Für die Erreichung dieser Ziele kommt dem öffentlichen Personennahverkehr eine zentrale Rolle zu. Um die CO₂-Reduktion und eine nachhaltige Verkehrswende zu ermöglichen, ist eine deutliche Steigerung des ÖPNV-Anteils unerlässlich: Der Modal Split soll im ÖPNV bis 2035 von derzeit 10 % auf 17 % erhöht werden; bis 2050 muss zudem eine mehr als doppelte Verkehrsleistung im Vergleich zu 2014 erreicht werden.

Frühe Analysen zeigten auch, dass der bestehende Busbetrieb – auch unter Ausschöpfung betrieblicher und infrastruktureller Optimierungen – seine Leistungsgrenzen bereits erreicht hatte. Vor diesem Hintergrund beauftragte die LHK im Jahr 2016 die [Grundlagenstudie zur Entwicklung eines Mobilitätskonzeptes für einen nachhaltigen Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr](#) (Drs. 0023/2016). Die Studie wurde 2019 abgeschlossen und bewertete erstmals systematisch, ob und wo ein ergänzendes, hochwertiges ÖPNV-System im Stadtgebiet ausreichend Nachfragepotenzial besitzt und wie der bestehende ÖPNV gestärkt werden kann. Die Gutachter*innen kamen zu dem eindeutigen Ergebnis, dass eine reine Optimierung des Busverkehrs mittel- und langfristig nicht ausreichend sei. Empfohlen wurde daher, die Einführung eines neuen Systems.

Aber was passt am besten zu Kiel? Liegt die Lösung auf der Schiene oder auf der Straße? Diese Frage wurde zwei Jahre lang in einer Trassenstudie ausführlich untersucht und die beiden Systeme Tram und BRT (Bus Rapid Transit) wurden miteinander verglichen.² Das klare Ergebnis: Die Stadtbahn bietet die meisten Vorteile im Vergleich zu anderen ÖPNV-Systemen. Ein Schienenfahrzeug bietet in der Regel die Kapazität von drei Bussen. Das entlastet die Straßen und schafft mehr Raum für alle Verkehrsteilnehmenden. Expert*innen-Berechnungen belegen: Die Stadtbahn ist das langfristig effizienteste System für den Nahverkehr in Kiel. Sind weniger Fahrzeuge mit höherer Kapazität unterwegs, sinkt der Bedarf an Fahrer*innen – ein wichtiger Vorteil in Zeiten des Fachkräftemangels. Dank

¹ Vgl. Landeshauptstadt Kiel (Hrsg.) (2019): Grundlagenstudie. Mobilitätskonzept für einen nachhaltigen Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr in Kiel, [Download-Link](#).

² Vgl. Landeshauptstadt Kiel (Hrsg.) (2022): Trassenstudie für ein zukünftiges ÖPNV-System auf eigener Trasse. Endbericht, [Download-Link](#).

stufenloser Zugänge und komfortabler Einstiege ist die Stadtbahn für alle barrierefrei nutzbar. Egal, ob Kapazitätserhöhungen nötig werden oder ob sich das autonome Fahren durchsetzt: Die Stadtbahn kann problemlos angepasst werden. Eigene Trassen und Vorrangschaltungen an Ampeln ermöglichen schnelle Fahrzeiten und sorgen für zuverlässig pünktliche Verbindungen. 2022 ist die Ratsversammlung der Gutachter*innenempfehlung gefolgt und hat die Erarbeitung der Vorplanung für eine Stadtbahn beschlossen.³

Das Kieler Stadtbahnnetz wird schrittweise geplant, gebaut und in Betrieb genommen. 2024 beschloss die Ratsversammlung die in der Vorplanung erarbeitete Straßenraumaufteilung für die ersten 12,5 Kilometer des Netzes.⁴ Die gesamte Vorplanung für das insgesamt rund 36 Kilometer lange Netz wird 2026 fertiggestellt.

Im Rahmen der Vorplanung für die Verkehrsanlagen wurden die grundlegenden Entscheidungen über die Straßenraumaufteilung getroffen. Das beinhaltet die Bestimmung der Anzahl und Breite der Fahrspuren, Gehwege, Radwege, Parkstreifen, Grünstreifen und sogenannter Multifunktionsstreifen. Ergänzend wurden städtebauliche Vertiefungsstudien erarbeitet, um eine gute Integration der Stadtbahn in den städtischen Raum sowie eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität zu erreichen. Es wurden auch Überlegungen zur Anordnung von Kreuzungen, Einmündungen und Verkehrsinseln angestellt, um die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss zu optimieren. Eine weiterführende Zusammenfassung relevanter Informationen ist in einer Broschüre zum aktuellen Stand der Stadtbahnplanungen auf der Seite der Landeshauptstadt Kiel verfügbar.⁵

Die nächsten Planungsphasen betreffen die Entwurfs- und Genehmigungsplanung für die Verkehrsanlagen bis zum Abschluss der Planfeststellung. Die Entwurfsplanung führt zur detaillierten Planung und umfasst die erforderlichen Analysen, die als Grundlage für die Erlangung von Baurecht dienen.

In der vorliegenden Ausschreibung geht es um die Planungsleistungen der *Verkehrsanlagen*, *Freianlagen* und der *Technischen Anlagen* im Stadtbahnprojekt, speziell für die Inbetriebnahmestufe 1 (IBS 1) und damit die ersten 12,5 Kilometer des zukünftigen Streckennetzes.

³ Vgl. Landeshauptstadt Kiel (2022): Trassenstudie zur Einführung eines hochwertigen ÖPNV-Systems auf eigener Trasse. System- und Netzentscheid, Drucksache 0786/2022.

⁴ Vgl. Landeshauptstadt Kiel (2024): Stadtbahnplanung. Festlegung einer ersten Inbetriebnahmestufe und Vorplanung für die Abschnitte 1 bis 4, Drucksache 0740/2024.

⁵ Vgl. Landeshauptstadt Kiel (Hrsg.) (2025): Zukunft der Mobilität. Die Stadtbahnplanung in der Landeshauptstadt Kiel, [Download-Link](#).

1. Details zur Vergabeart

Die LHK führt zur Vergabe der Planungsleistungen im Rahmen der Stadtbahnplanung ein Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb nach § 17 VgV durch.

Nebenangebote sind bei der Vergabe nicht zulässig und eigene Geschäftsbedingungen dürfen keine Anwendung finden.

Die Vergabe ist in zwei Lose mit je zwei Fachbereichen aufgeteilt:

- Los 1: Verkehrsanlagen und Freianlagen
 - Fachbereich A (Verkehrsanlagen)
 - Fachbereich B (Freianlagen)
- Los 2: Technische Anlagen
 - Fachbereich C (*Technische Anlagen für einen Bahnsystem nach BOStrab*)
 - Themenschwerpunkt C1: *Traktionsstromversorgung*
 - Themenschwerpunkt C2: *Fahrleitungsanlage*
 - Themenschwerpunkt C3: *Leit- und Sicherungstechnik*
 - Fachbereich D (Signalanlagen und verkehrstechnische Untersuchungen)

Die Phasen der Vergabe sind für jedes Los separat zu durchlaufen, dies gilt ebenfalls für den Fall das „Bewerber*innen“ sich auf beide Lose bewerben wollen.

Bewerber*innengemeinschaften sind zulässig und werden in den vorliegenden Unterlagen auch als „Bewerber*innen“, „ARGE“ oder „Bieter*innen“ bezeichnet, es sei denn, es ist anders angegeben. Bei Bewerber*innengemeinschaften haften alle Mitglieder als Gesamtschuldner*innen.

Das Vergabeverfahren wird im EU-Amtsblatt und dem Vergabeportal www.dtv.de veröffentlicht. Die Bewerber*innen haben die Möglichkeit, Unterlagen von der Vergabeplattform herunterzuladen. Ein Überblick über die Vergabeunterlagen gibt das Anlagenverzeichnis. Im Anlagenverzeichnis sind im letzten Teil Dokumente aufgeführt, die den Bewerber*innen erst nach positiver Rückmeldung im Rahmen des Teilnahmewettbewerbs sowie nach Vorlage einer Verschwiegenheitserklärung zur Verfügung gestellt werden. Für den späteren Erhalt dieser Unterlagen in der Angebotsphase ist die Abgabe einer Verschwiegenheitserklärung bereits im Rahmen des Teilnahmewettbewerbs zweckmäßig.

Rückfragen sind während des Vergabeprozesses ausschließlich in elektronischer Form über das Vergabeportal www.dtv.de zu stellen und werden über das Vergabeportal beantwortet.

1.1. Erste Phase der Vergabe: Teilnahmewettbewerb

Die Teilnahmeanträge müssen bis zum **17. Juni 2026, 08:25 Uhr** unter Beifügung aller geforderten Anlagen, Erklärungen und Nachweise als PDF-Datei elektronisch über die Vergabeplattform in Textform eingereicht werden. Der Teilnahmeantrag ist im PDF-Dateiformat, ohne Kopier-/Druckschutz, zu übermitteln, sofern in den Vergabeunterlagen kein anderes Format vorgegeben ist.

Mindestens drei und maximal fünf Bewerber*innen werden je Los nach dem Abschluss des Teilnahmewettbewerbs zur Abgabe eines erstverbindlichen Angebotes (Phase zwei) aufgefordert. Diejenigen Bewerber*innen, die nicht aufgefordert werden, erhalten eine schriftliche Absage. Dabei werden ihnen die Gründe für die Nichtberücksichtigung ihrer Bewerbung mitgeteilt. Bei exakt gleicher Punktzahl mehrerer Bewerber*innen entscheidet ein Losverfahren über die Auswahl. Das Losen ist unter Aufsicht der Vergabestelle durchzuführen und schriftlich zu protokollieren (Datum, Beteiligte, Ergebnis), sodass die Nachvollziehbarkeit und Gleichbehandlung gewahrt bleiben.

1.2. Zweite Phase der Vergabe: Angebotsphase

Der Termin zur Abgabe des erstverbindlichen Angebotes ist voraussichtlich der **29. Juli 2026**. Die Präsentationstermine werden voraussichtlich in **KW 35 (2026)** stattfinden. Möglicherweise werden die Termine mit Verhandlungen verknüpft, sofern die Vergabe nicht auf Grundlage der erstverbindlichen Angebote erfolgt. Die genauen Termine werden den Bewerber*innen im weiteren Verlauf des Verfahrens gesondert mitgeteilt.

Die Auftraggeberin (AG) behält sich vor, den Auftrag auf der Grundlage der schriftlichen verbindlichen Erstangebote (zusätzlich der Präsentation vor Ort) zu vergeben, ohne in Verhandlungen einzutreten (§ 17 Abs. 11 VgV).

Optional findet im Anschluss an die Präsentationen eine Verhandlungsrunde über die Inhalte der zweiten Phase und eine Aufforderung zur Abgabe überarbeiteter Angebote statt.

Die AG behält sich vor, das Verfahren gemäß § 17 Abs. 12 VgV abzuschichten bzw. in verschiedenen aufeinanderfolgenden Phasen abzuwickeln, um die Zahl der Angebote zu reduzieren.

2. Auftraggeberin und Kommunikation

Auftraggeberin ist die Landeshauptstadt Kiel. Ansprechpartner*in während der Ausschreibung ist die Zentrale Vergabestelle (ZVS) der LHK.

Fragen zur Vergabe sind elektronisch in Textform ausschließlich auf dem Vergabeportal www.dtv.de zu stellen.

Die Geschäftssprache ist deutsch. Alle Unterlagen der Vergabe sind, wenn nicht anders gefordert, in der Geschäftssprache als PDF-Dokument einzureichen. Die Besprechung aller Leistungen erfolgt ausschließlich in der Geschäftssprache. Die Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift ist bindend.

3. Gegenstand der Vergabe

Gegenstand der Vergabe sind die Objekt- und Fachplanung nach HOAI (Stand 2021) in Los 1 zu den Leistungsbereichen *Verkehrsanlagen* und *Freianlagen* sowie Los 2 zu den *Technischen Anlagen* der Stadtbahn Kiel für die Inbetriebnahmestufe 1 sowie ergänzende Planungen und Untersuchungen in diesen Fachbereichen.

Die geforderten Leistungen sind den Dokumenten der Leistungsbeschreibung zu entnehmen. Hinweis: Die Leistungsbeschreibung je Los besteht aus mehreren Dokumenten.

4. Teilnahmewettbewerb (erste Phase)

Die Bewerber*innen werden aufgefordert, den Nachweis ihrer Leistungsfähigkeit bei der Vergabestelle einzureichen. Werden die Unterlagen nicht bis zum Ablauf der Bewerbungsfrist eingereicht, führt dies zum Ausschluss des*der Bewerber*in. Die Vergabestelle wird von der Möglichkeit des Nachforderns von Unterlagen innerhalb einer von der Vergabestelle zu bestimmenden Frist nach § 56 Abs. 2 und 4 VgV Gebrauch machen, wenn davon auszugehen ist, dass der*die Bewerber*in aus Unachtsamkeit Angaben nicht oder widersprüchlich geliefert hat.

Bei Bewerber*innengemeinschaften sind sämtliche geforderten Unterlagen von jedem Mitglied mit der Bewerbung vorzulegen. Die zur Bewertung der fachlichen Leistungsfähigkeit geforderten Referenzen können gemeinschaftlich eingereicht werden. Angaben zum spezifischen Umsatz sowie zur Personalstärke werden bei Bewerber*innengemeinschaften gemeinsam berücksichtigt. Die Eignung der Bewerber*innengemeinschaft wird insgesamt bewertet.

4.1. Eigenerklärungen zur Eignung

4.1.1. Nichtvorliegen von Ausschlussgründen

Von der Teilnahme am Vergabeverfahren werden Unternehmen unter den in § 123 GWB genannten Voraussetzungen ausgeschlossen bzw. können unter den in § 124 GWB genannten Voraussetzungen ausgeschlossen werden, es sei denn, der*die Bewerber*in hat ausreichende Selbstreinigungsmaßnahmen gemäß § 123 Abs. 4 S. 2 oder § 125 GWB ergriffen. Dafür hat der*die Bewerber*in die Eigenerklärung laut Vordruck (Anlage 8) zu nutzen. Im Fall einer Bewerber*innengemeinschaft müssen die erforderlichen Nachweise für jedes Mitglied der Gemeinschaft vorgelegt werden. Die Eignung der Bewerber*innengemeinschaft wird insgesamt bewertet.

4.1.2. Erklärungen im Zusammenhang mit Sanktionsmaßnahmen gegen Russland

Es ist eine Erklärung der Bewerber*innen vorzulegen, dass keine Ausschlussgründe im Zusammenhang mit den Sanktionsmaßnahmen der Europäischen Union gegen Russland vorliegen (siehe Anlage 9).

4.1.3. Berufshaftpflichtversicherung

Die Bewerber*innen haben eine formlose Erklärung vorzulegen, dass spätestens zum Beginn der Auftragsausführung eine Berufshaftpflichtversicherung mit einer Deckungssumme für Personenschäden in Höhe von 5 Mio. EUR sowie für Sach- und Vermögensschäden in Höhe von 5 Mio. EUR abgeschlossen wird und während der Vertragslaufzeit vorgehalten wird.

Der Erklärung ist eine entsprechende Zusicherung des Versicherers oder ein geeigneter Versicherungsnachweis als Anlage beizufügen.

4.2. Verschwiegenheitsverpflichtung (vorbereitend auf Phase 2)

Für die Angebotsphase (zweite Phase) stellt die Auftraggeberin ergänzende Planungsunterlagen zur Verfügung. Diese betreffen insbesondere das Los 2 (Technische Anlagen). Die Unterlagen enthalten teilweise Informationen, die aufgrund von Rechten Dritter nicht veröffentlicht wurden. Nach Auffassung der Auftraggeberin sind diese Informationen jedoch für eine sachgerechte Kalkulation der Leistungen erforderlich.

Sofern der/die Bieter/in die Verschwiegenheitsverpflichtung bereits im Rahmen des Teilnahmewettbewerbs eingereicht hat und für die zweite Phase ausgewählt wurde, werden den betreffenden Unternehmen die Unterlagen in digitaler Form zur Verfügung gestellt.

Für die Abgabe der Verschwiegenheitserklärung ist das Formular aus Anlage 7 zu verwenden. Die Erklärung kann auch im Zuge der Aufforderung zur Angebotsabgabe nachgereicht werden; ein verspäteter Eingang führt jedoch nicht zu einer Verlängerung der Angebotsfrist.

4.3. Nachweise zur Leistungsfähigkeit

Die Nachweise in Form von Referenzen zur fachlichen Leistungsfähigkeit sind je Los auf das sich der*die Bewerber*in bewirbt, spezifisch zu den definierten Fachbereichen zu erbringen:

- Los 1: Verkehrsanlagen und Freianlagen
 - Fachbereich A (Verkehrsanlagen)
 - Fachbereich B (Freianlagen)
- Los 2: Technische Anlagen
 - Fachbereich C (*Technische Anlagen für ein Bahnsystem nach BOStrab*)
 - Themenschwerpunkt C1: *Traktionsstromversorgung*

- Themenschwerpunkt C2: *Oberleitungsanlage*
- Themenschwerpunkt C3: *Leit- und Sicherungstechnik*
- Fachbereich D (Signalanlagen und verkehrstechnische Untersuchungen)

4.3.1. Mindestanforderungen an die Referenzen

Im Rahmen des Teilnahmewettbewerbes wird die Vergleichbarkeit der eingereichten Referenzen mit der ausgeschriebenen Leistung bewertet. Maßgeblich ist, in welchem Umfang und Qualität die Referenzen mit den Anforderungen der Leistungsbeschreibung vergleichbar sind. Folgende Mindestanforderungen werden an die Referenzen gestellt:

- Die Referenzen dürfen nicht älter als 20 Jahre sein (Frühester Beginn der LPH3 01.01.2006).
- Die Referenzen müssen mindestens die Leistungsphasen 2-5 abbilden.
- Die zu bewertenden Leistungen, die in den Referenzen abgebildet sind, müssen federführend und im hohen Maße von dem/der Bieter*innen (ARGE) erbracht worden sein.

Ergänzende Mindestanforderungen sind Anlage 28 für Los 1 und Anlage 29 für Los 2 zu entnehmen.

4.3.2. Los 1 – Umfang der Referenzen

Insgesamt werden maximal **6 Referenzen** bewertet:

- *Fachbereich A Verkehrsanlagen (maximal 3 Referenzen),*
- *Fachbereich B Freianlagen (maximal 3 Referenzen).*

Bewertungsseitig ist es möglich, die Höchstpunktzahl bereits durch die Einreichung von 3 Referenzen zu erreichen, sofern diese sämtliche Bereiche abdecken.

4.3.3. Los 2 – Umfang der Referenzen

Insgesamt werden maximal **12 Referenzen** bewertet:

- *Fachbereich C Technische Anlagen für einen Bahnsystem nach BOStrab wird weiter differenziert in die Themenschwerpunkte (max. 9 Referenzen für alle Schwerpunkte):*
 - Themenschwerpunkt C1: *Traktionsstromversorgung*
 - Themenschwerpunkt C2: *Oberleitungsanlage*
 - Themenschwerpunkt C3: *Leit- und Sicherungstechnik*

Hinweis: Jeder Themenschwerpunkt (C1 bis C3) muss mindestens einmal von einer Referenz abgedeckt werden. Zur Erreichung der Höchstpunktzahl ist es erforderlich, dass einzelne Referenzen mehrere Themenschwerpunkte abdecken.

- *Fachbereich D Signalanlagen und verkehrstechnische Untersuchung wird nicht weiter differenziert, Fachbereich = Themenschwerpunkt (max. 3 Referenzen).*

Bewertungsseitig ist es möglich, die Höchstpunktzahl bereits durch die Einreichung von 3 Referenzen zu erreichen, sofern diese sämtliche Bereiche abdecken.

4.4. Bewertung des Teilnahmewettbewerbs

Für alle Bewerberinnen wird geprüft, ob die geforderten Eigenerklärungen mit dem Anschreiben vorliegen. Zudem wird überprüft, ob die spezifischen Jahresmindestumsätze erreicht wurden. Die Eigenerklärungen sowie das Erreichen des Mindestumsatzes werden nicht bepunktet.

Die wirtschaftliche und personelle Leistungsfähigkeit wird anhand der Höhe des gemittelten spezifischen Jahresumsatzes sowie der spezifischen Personalstärke je Fachbereich bewertet. Die Eignung von Bewerberinnengemeinschaften wird insgesamt bewertet.

Die fachliche Leistungsfähigkeit wird anhand der Vergleichbarkeit der eingereichten Referenzen mit der ausgeschriebenen Leistung bewertet. Maßgeblich ist, in welchem Umfang und in welcher Qualität die Referenzen den Anforderungen der Leistungsbeschreibung entsprechen.

4.4.1. Los 1 (max. 100 Pkt. + 7 Bonuspunkte)

Maximal können 100 Wertungspunkt erreicht werden. Für den Teil wirtschaftliche und personelle Leistungsfähigkeit können insgesamt 40 Punkte erreicht werden. Für die Bewertung der fachlichen Leistungsfähigkeit können insgesamt maximal 60 Punkte erreicht werden. Zusätzlich können 7 Bonuspunkte erreicht werden.

Die Referenzen werden inhaltlich differenziert nach den Fachbereichen betrachtet:

Fachbereich A: Verkehrsanlagen (max. 48 Pkt.)

Themenschwerpunkt:

- Verkehrsanlagen (max. 16 Pkt. je Ref.; max. 48 Pkt. bei drei Ref.)

Fachbereich B: Freianlagen (max. 12 Pkt.)

Themenschwerpunkt:

- Freianlagen (max. 4 Pkt. je Ref.; max. 12 Pkt. bei drei Ref.)

Bonuspunkte (max. 7 Pkt.)

- Mitentwicklung an einem vollständig neuen System (5 Pkt.)
- DIN ISO 9001 Zertifizierung (2 Pkt.)

Eine genauere Einteilung kann der Bewertungsmatrix entnommen werden (siehe Anlage 28).

4.4.2. Los 2 (max. 100 Pkt.)

Maximal können 100 Wertungspunkt erreicht werden. Für den Teil wirtschaftliche und personelle Leistungsfähigkeit können insgesamt 22 Punkte erreicht werden. Für die Bewertung der fachlichen Leistungsfähigkeit können insgesamt maximal 78 Punkte erreicht werden.

Das Erreichen der theoretischen Höchstpunktzahl ist nur möglich, wenn Referenzen mehrere Themenschwerpunkte und diese in besonderem Maße abdecken. Hierfür werden gesonderte Wertungspunkte gegeben, mit denen in Summe die Höchstpunktzahl erreicht werden kann.

Die Referenzen werden inhaltlich differenziert nach den Themenschwerpunkten betrachtet. Je Themenschwerpunkt werden max. drei Referenzen bewertet:

Fachbereich C: Technische Anlagen für ein Bahnsystem nach BOStrab (max. 62 Pkt.)

Themenschwerpunkt:

- Traktionsenergieversorgung (max. 6 Pkt. je Ref.; max. 18 Pkt. bei drei Ref.)
- Fahrleitungsanlage (max. 6 Pkt. je Ref.; max. 18 Pkt. bei drei Ref.)
- Leit- und Sicherungstechnik (max. 6 Pkt. je Ref.; max. 18 Pkt. bei drei Ref.)
- Bewertungspunkte für Referenzen die mehrere Schwerpunktthemen abdecken und so auch gewertet werden sollen (max. 6 Pkt.).
- Bewertungspunkte für den Fall, dass mindestens in einer Referenz konkrete Planungsleistungen in dem Bereich der Automatisierung (GoA2) aufgezeigt werden (max. 2 Pkt.).

Fachbereich D: Signalanlagen inkl. VTU (max. 16 Pkt.)

Themenschwerpunkt:

- Signalanlagen inkl. VTU (max. 5 Pkt. je Ref.; max. 15 Pkt. bei drei Ref.)
- Bewertungspunkte für Referenzen die Schwerpunktthemen aus C und D abdecken und so auch gewertet werden sollen (max. 1 Pkt.).

Aus den insgesamt maximal 9 einreichbaren Referenzen werden je Themenschwerpunkt nur drei gewertet. Der Bieter hat eindeutig, vollständig und nachvollziehbar kenntlich zu machen, welche der von ihm eingereichten Referenzen jeweils welchen Themenschwerpunkten zugeordnet sind und im Rahmen der Bewertung berücksichtigt werden sollen.

Beabsichtigt der Bieter, einzelne Referenzen mehreren Fachbereichen oder Themenschwerpunkten zuzuordnen, ist dies ausdrücklich und unmissverständlich anzugeben. Unklare, widersprüchliche oder nicht hinreichend konkret zugeordnete Referenzen können bei der Bewertung unberücksichtigt bleiben.

Eine genauere Einteilung kann der Bewertungsmatrix entnommen werden (siehe Anlage 29).

5. Angebotsphase (zweite Phase)

Die im Folgenden beschriebenen Inhalte gelten für beide Lose gleichermaßen.

5.1. Inhalte der Angebote (zweite Phase)

Mindestumfang - Angebotsunterlagen:

1. Planungskonzept
2. Preisblatt und Kalkulation

Angebotspräsentation:

Nach Bewertung der schriftlich eingereichten Angebotsunterlagen erfolgt eine Einladung zur persönlichen Vorstellung des Konzeptes in die Räumlichkeiten der Landeshauptstadt Kiel.

5.2. Planungskonzept

Die Bewerber*innen, die zur Abgabe eines verbindlichen Angebotes aufgefordert werden (zweite Phase der Vergabe), werden gebeten, ein detailliertes Planungskonzept einzureichen, aus dem die konkrete Vorgehensweise zur Leistungserbringung hervorgeht. Das Planungskonzept dient als Grundlage der qualitativen Bewertung und muss eine nachvollziehbare, prüfbare und projektspezifische Darstellung enthalten. Allgemeine oder unverbindliche Aussagen ohne konkreten Projektbezug werden geringer bewertet. Grundlage ist die jeweilige Aufgabenstellung der Leistungsbeschreibung des entsprechenden Loses.

Das Planungskonzept ist je Los auf einen Umfang von maximal 30 einseitig bedruckten DIN-A4-Seiten zu begrenzen. Visuelle Inhalte wie Bilder, Lagepläne, Technische Zeichnungen, und Grafiken sind in dem vorgegebenen maximalen Seitenumfang inkludiert. Diese Anforderungen gelten auch für Angebote von Arbeitsgemeinschaften (ARGE).

Das Planungskonzept soll mindestens die nachfolgenden Inhalte strukturiert darstellen:

- a) Verständnis der Aufgabenstellung
 - Bezug zu dem jeweilige Los und den Schwerpunkten der Leistungsbeschreibung
 - Darstellung der Zielsetzung und Besonderheiten
- b) Methodik und Vorgehensweise
 - Beschreibung der geplanten Bearbeitungsschritte

- Darstellung der angewandten Methoden
- Qualitätssicherungsmaßnahmen
- c) Zeit- und Meilensteinplanung
 - Detaillierter Zeitplan der Leistungserbringung
 - Darstellung der Abhängigkeiten zwischen Los 1 und Los 2
 - Definition von Meilensteinen
 - Darstellung von Abhängigkeiten
- d) Personelle Ressourcen
 - Projektteam (Rollen, Qualifikationen)
 - Einsatz je Leistungsphase
 - Einschätzung des Zeitaufwands (z. B. Personentage)
- e) Projektorganisation und Kommunikation
 - Aufbauorganisation
 - Abstimmungsprozesse mit der Auftraggeberin

5.3. Preisblatt und Kalkulation

Es ist das vorgefertigte Preisblatt vollständig auszufüllen (Los 1 Anlage 35 und Los 2 Anlage 36).

Zusätzlich ist eine gesonderte Kosten- und Aufwandskalkulation in Tabellenform für die angebotenen Leistungen je Los vorzulegen.

Die Kalkulation muss mindestens folgende Angaben enthalten:

- Darstellung der Einzelpositionen der Leistung
- Zeitaufwand (z. B. in Personentagen oder Stunden) je Leistungsbestandteil
- Stundensätze bzw. Tagessätze der eingesetzten Mitarbeitenden
- Zuordnung der Leistungen zu den jeweiligen Teammitgliedern / Rollen
- Gesamtsummen je Position sowie Gesamtangebotssumme je Los

Die Kosten- und Aufwandskalkulation dient der Plausibilisierung des Angebots und wird Bestandteil der Angebotsprüfung und -bewertung.

5.4. Angebotspräsentation

Die Angebotspräsentation darf einen zeitlichen Rahmen von 30 Minuten für den Vortrag nicht überschreiten; zusätzlich ist eine Fragerunde von bis zu 30 Minuten vorgesehen. Der Vorstellungstermin wird protokolliert.

Die im Rahmen der Präsentation verwendeten Unterlagen sind im Anschluss an den Termin der Auftraggeberin zur Verfügung zu stellen. Diese dienen neben der eigentlichen Vorstellung als weitere Grundlage für die Bewertung der Präsentation im Rahmen der Zuschlagskriterien.

Mindestens die vorgesehene Projektleitung sowie deren Stellvertretung haben an dem Termin persönlich teilzunehmen. Die Präsentation ist durch das benannte Projektteam zu halten.

5.5. Bewertung der Angebote (Zuschlagskriterien)

Die Bewertung der in der zweiten Phase der Vergabe eingereichten Angebote erfolgt auf Basis der nachfolgenden Zuschlagskriterien:

Kriterium	max. Punkte
Qualifikation und Organisation des Projektteams, Interdisziplinarität	
Fachliche Qualifikation / Berufserfahrung Projektteam insbesondere Projektleitung (Senior), stellvertretende Projektleitung	15
Teamstruktur und Interdisziplinarität	10
Personaleinsatz, Verfügbarkeit, Kapazität, Präsenz vor Ort	5
Methodik, Herangehensweise	
Plausibilität der geplanten Vorgehensweise zur Projektumsetzung, Besprechungskultur und Projektkommunikation mit der Auftraggeberin	15
Darstellung Methoden des Kosten-, Termin- und Qualitätsmanagements	10
Projektverständnis, Präsentation, Interview	
Projektverständnis/ Projektanalyse	10
Präsentation und Interview	5
Preis	
Honorarangebot	30

Es können maximal 100 Punkte erreicht werden.

Eine detaillierte Verteilung der zu erreichenden Punkte ist für Los 1 Anlage 30 und für Los 2 Anlage 31 zu entnehmen.

6. Geplanter Zeitablauf erste und zweite Phase

(Stand April 2025)

17. Juni 2026 um 08:25 Uhr	Abgabefrist für die Teilnahmeanträge
Voraussichtlich 02. Juli 2026	Aufforderung zur Abgabe eines erstverbindlichen Angebotes an maximal fünf Bieter*innen
Voraussichtlich 29. Juli 2026	Ende der Frist zur Einreichung der erstverbindlichen Angebote
Voraussichtlich KW 35	Präsentation der erstverbindlichen Angebote, anschließend Verhandlungen (optional)
Voraussichtlich 17. Sep. 2026	Aufforderung zur Abgabe finaler Angebote (optional)
Voraussichtlich 25. Sep. 2026	Fristende zur Einreichung der finalen Angebote (optional)
Voraussichtlich Nov./Dez. 2026	Beendigung der Angebotsbewertung, Zuschlagserteilung und Vertragsunterzeichnung
Voraussichtlich Jan. 2027	Beginn der Auftragsdurchführung

7. Anlagenverzeichnis

Allgemeiner Teil

- Anlage 1: Anonymisiertes Organigramm der Stabsstelle Stadtbahn
- Anlage 2: Designmanual der Landeshauptstadt Kiel
- Anlage 3: Designmanual der Mobilitätswende Kiel
- Anlage 4: Leitfaden Gendergerechte Kommunikation
- Anlage 5: Richtlinien zur Übergabe digitaler Daten
- Anlage 6: Übersicht der voraussichtlichen Vergaben und Arbeitspakete
- Anlage 7: Verschwiegenheitsverpflichtung Stadtbahn
- Anlage 8: Eigenerklärung zur Eignung
- Anlage 9: Eigenerklärung Sanktionspaket 5

Technischer Teil

- Anlage 10: Broschüre Trassenstudie „Ergebnisse der Trassenstudie zur Einführung eines hochwertigen ÖPNV-Systems in der Landeshauptstadt Kiel“

- Anlage 11: Broschüre Stadtbahnplanung „Zukunft der Mobilität. Die Stadtbahnplanung in der Landeshauptstadt Kiel“
- Anlage 12: Mobilitätskonzept für einen nachhaltigen Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr in Kiel Grundlagenstudie
- Anlage 13: Endbericht Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System
- Anlage 14: Bericht Förderantrag und Realisierungszeitplan IBS 1
- Anlage 15: Bericht Kostenschätzung IBS 1
- Anlage 16: Executive Summary Standardisierte Bewertung IBS 1
- Anlage 17: Bericht Verkehrsanlagen LPH 1 Grundlagenermittlung
- Anlage 18: Bericht Verkehrsanlagen LPH 2 Vorplanung IBS 1
- Anlage 19: Bericht Konzeptstudie Städtebauliche Vertiefungsbereiche
- Anlage 20: Steckbriefe und Umgriffe Städtebauliche Vertiefungsbereiche
- Anlage 21: Streckenkilometrierung 500 Meter Kernnetz
- Anlage 22: Vorzugsvarianten Verkehrsanlagen IBS 1

Vergabespezifischer Teil

- Anlage 23: Leistungsbeschreibung Rahmen
- Anlage 24: Leistungsbeschreibung Los 1 Verkehrsanlagen und Freianlagen
- Anlage 25: Leistungsbeschreibung Los 2 Technische Anlagen
- Anlage 26: HOAI Leistungsbilder Grundleistungen Verkehrsanlagen LPH 1-4 und Freianlagen LPH 2-4
- Anlage 27: HOAI Leistungsbilder Technische Anlagen LPH 1-4
- Anlage 28: Bewertungstabelle Teilnahmewettbewerb Los 1
- Anlage 29: Bewertungstabelle Teilnahmewettbewerb Los 2
- Anlage 30: Bewertungstabelle Angebotsphase Los 1
- Anlage 31: Bewertungstabelle Angebotsphase Los 2
- Anlage 32: Anschreiben Teilnahmeantrag
- Anlage 33: Entwurf Mustervertrag
- Anlage 34: Allgemeine Vertragsbestimmungen

Die folgenden Anlagen werden zur Angebotsphase den Bieter*innen zur Verfügung gestellt:

- Anlage 35: Preisblatt Los 1
- Anlage 36: Preisblatt Los 2
- Anlage 37: Anschreiben Bewerber*innen
- Anlage 38: Bericht Verkehrsanlagen LPH 2 Vorplanung IBS 1-3
- Anlage 39: Bericht Intermodale Verknüpfung IBS 1
- Anlage 40: Bericht Elektromagnetische Verträglichkeit sensibler Installationen
- Anlage 41: Bericht Technische Anlagen – Signalisierung LPH 1+2 IBS 1
- Anlage 42: Bericht Technische Anlagen – Stromversorgung LPH 1+2 IBS1
- Anlage 43: Bericht Fahrzeit Stadtbahn und Leistungsfähigkeit Straße

- Anlage 44: Bericht Betriebsleiter und Zulassung
- Anlage 45: Bericht Entwässerungsanlagen
- Anlage 46: Bericht Koordinierte Medienkoordination
- Anlage 47: Bericht Gablenzbrücke
- Anlage 48: Bericht Baugrund
- Anlage 49: Bericht Risiken
- Anlage 50: Offene Planungsthemen Entwurfsplanung
- Anlage 51: Vorzugsvarianten Verkehrsanlagen IBS 2
- Anlage 52: Vorzugsvarianten Verkehrsanlagen IBS 3
- Anlage 53: Rückfallvariante Verkehrsanlagen Olshausenstraße Abschnitt 4
- Anlage 54: Lagepläne Oberleitungsanlagen und Gleichrichterunterwerke
- Anlage 55: Unterwerkstandorte