

500451-2026 - Konkurrencevilkår

Tyskland – Teknisk projektering – RVM Heilbronn Neckarsulm Lph 5-9

OJ S 137/2026 20/07/2026

Udbuds- eller koncessionsbekendtgørelse – standardordningen

Tjenesteydelser

1. Køber

1.1. Køber

Officielt navn: Land Baden-Württemberg vertreten durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

E-mail: RVM_Heilbronn_Neckarsulm@menoldbezler.de

Køberens retlige status: Regional myndighed

Den ordregivende myndigheds aktivitet: Generelle offentlige tjenesteydelser

2. Procedure

2.1. Procedure

Titel: RVM Heilbronn Neckarsulm Lph 5-9

Beskrivelse: Europaweite Vergabe von Planungsleistungen der Leistungsphasen 5-9 für Regionales Verkehrsmanagement (RVM) im Großraum Heilbronn Neckarsulm mit Öffentlichkeitsarbeit, Illustrationen und Pilotprojekten im Bereich der vernetzten Verkehrssteuerung und intelligenter Lichtsignalanlagen.

Identifikator for proceduren: 484f8818-2c43-442a-aae8-4e7c37d3df07

Intern ID: 2026/1822

Udbudsprocedure: Udbud med forhandling/indkaldelse af tilbud med forudgående offentliggørelse

Proceduren er en hasteprocedure: nej

2.1.1. Formål

Kontraktens hovedformål: Tjenesteydelser

Primær klassifikation (cpv): 71356400 Teknisk projektering

2.1.2. Udførelsessted

Landsdel (NUTS): Heilbronn, Landkreis (DE118)

Land: Tyskland

2.1.4. Generelle oplysninger

Yderligere oplysninger: #Bekanntmachungs-ID: CXP4YMZM38V# (1) Es wird darauf hingewiesen, dass das am 1.7.2013 in Kraft getretene Tariftreue- und Mindestlohngesetz für öffentliche Aufträge in Baden-Württemberg (LTMG) sowie das Gesetz zur Regelung eines allgemeinen Mindestlohns (Mindestlohngesetz) Anwendung finden. Die sich hieraus ergebenden Verpflichtungen, insbesondere auch bei dem Einsatz von Nach- und Verleihunternehmen, sind daher zu beachten; (2) Die Teilnahmeformulare sind unter der für den Abruf der Unterlagen angegebenen Internetadresse abrufbar. Ebenfalls dort abrufbar ist ein Bewerbermemorandum. In diesen Teilnahmeunterlagen sind wesentliche Teile der ausgeschriebenen Leistung sowie der Verfahrensvorgaben bereits dargestellt. Unter dieser Internetadresse werden auch Antworten auf Bewerberfragen sowie aktualisierte oder weitere Informationen und Unterlagen zu dem Verfahren zur Verfügung gestellt. Interessenten an dem

Verfahren müssen sicherstellen, dass sie regelmäßig und insbesondere unmittelbar vor Abgabe ihres Teilnahmeantrags sowie vor Ablauf der Teilnahmefrist prüfen, ob seitens der Vergabestelle zusätzliche Informationen oder Unterlagen zur Verfügung gestellt wurden, welche für die Abgabe des Teilnahmeantrags zu beachten sind.

Retsgrundlag:

Direktiv 2014/24/EU

vgv -

2.1.6. Udelukkelsesgrunde

Kilder til grundlag for udelukkelse: Udbudsdokument

5. Delkontrakt

5.1. Delkontrakt: LOT-0001

Titel: RVM Heilbronn Neckarsulm Lph 5-9

Beskrivelse: Zur Verbesserung der Mobilität in den verkehrlich bedeutsamen Regionen Baden-Württembergs führt das Ministerium für Verkehr unter seiner Federführung ein Regionales Verkehrsmanagement ein. Ziel ist die Entwicklung und Umsetzung zuständigkeits-, verkehrsträger- und gebietsübergreifender Verkehrssteuerungsmaßnahmen, um den Verkehr sicherer, nachhaltiger und leistungsfähiger zu gestalten. Die im Rahmen des Regionalen Verkehrsmanagements entwickelten Verkehrssteuerungsmaßnahmen sollen künftig durch die derzeit im Aufbau befindliche Verkehrsmanagementzentrale Baden-Württemberg (VMZ BW) betrieben und umgesetzt werden. Das Regionale Verkehrsmanagement bildet damit eine wesentliche fachliche Grundlage für den Betrieb der VMZ BW. Die Umsetzung regional abgestimmter Verkehrssteuerungsstrategien über die VMZ BW ist zugleich ein zentraler Baustein zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der bestehenden Verkehrsinfrastruktur, ohne dass hierfür zusätzliche bauliche Maßnahmen erforderlich sind. Die Einführung und der Betrieb der VMZ BW wurden vor diesem Hintergrund als gesetzliche Pflichtaufgabe des Ministeriums für Verkehr verankert. Regionales Verkehrsmanagement wird derzeit in folgenden Regionen umgesetzt bzw. vor-bereitet: - Stuttgart - Rhein-Neckar - Heilbronn Neckarsulm - Walldorf Wiesloch - Aalen Heidenheim - ab 2027: Mittelbaden Nachdem die Grundlagenplanung (Lph 1 - 3) für die Einführung des Regionalen Verkehrsmanagements im Großraum Heilbronn Neckarsulm weitestgehend abgeschlossen wurde (Restarbeiten bis zur Aufforderung zum Erstangebot am 28.08.2026 geplant), soll nun die nächste Projektphase ausgeschrieben und beauftragt werden. Das Vorhaben steht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Aufbau der VMZ BW. In der kommenden Projektphase sollen die bislang entwickelten Verkehrssteuerungsmaßnahmen weiter konkretisiert sowie die fachlichen, organisatorischen und technischen Voraussetzungen für deren spätere Umsetzung über die VMZ BW geschaffen werden. Die bislang erarbeiteten Verkehrssteuerungsmaßnahmen wurden in 19 Strategiesteckbriefen dokumentiert und gemeinsam mit einem Zielkonzept in einer Kooperationserklärung zusammengeführt. Die Unterzeichnung dieser Erklärung durch die Hausspitzen der zwölf beteiligten Partner erfolgte am 29. Juni 2026 im Rahmen der Vernetzungsveranstaltung der Mobilitätspakte im Haus der Architekten in Stuttgart. Weitere Informationen finden sich auf der Projekthomepage des Regionalen Verkehrsmanagements Heilbronn Neckarsulm. Einzelheiten zum Leistungsumfang der zu erbringenden Leistungen erhalten die im Rahmen des Teilnahmewettbewerbs ausgewählten Bewerber mit Aufforderung zur Angebotsabgabe.

Intern ID: 2026/1822

5.1.1. Formål

5.1.2. Udførelsessted

Landsdel (NUTS): Heilbronn, Landkreis (DE118)
Land: Tyskland

5.1.3. Anslået varighed

Varighed: 3 År

5.1.6. Generelle oplysninger

Reserveret deltagelse:

Deltagelse uden forbehold.

Navnene på og de faglige kvalifikationer for det personale, der skal udføre kontrakten, skal angives: Krav til tilbud

Indkøbsprojekt, der ikke finansieres med EU-midler

Udbuddet er omfattet af aftalen om offentlige udbud (GPA): ja

Dette udbud er også egnet for små og mellemstore virksomheder (SMV'er): nej

Yderligere oplysninger: Da der Begriff "Regionales Verkehrsmanagement" nicht einheitlich definiert ist, erläutert der AG in diesem Abschnitt das beabsichtigte Konzept. Dieses Prinzip ist an alle Planungsschritte dieses Projektes anzulegen. Verkehrsmanagement umfasst kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen zur Steuerung des Verkehrsangebots und der Verkehrsnachfrage. Langfristige Maßnahmen wie die Anpassung der Siedlungsstruktur und die Förderung bestimmter Mobilitätsarten zielen auf eine Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmer ab. Mittelfristig werden größere Infrastrukturprojekte umgesetzt. Kurzfristige, meist temporäre Maßnahmen wie angepasste Ampelschaltungen gehören zum dynamischen Verkehrsmanagement. Alle Ansätze sollen eine nachhaltige und zukunftsorientierte Mobilität sicherstellen. Regionale Verkehrsmanagement unterscheidet sich funktional vom kommunalen Verkehrsmanagement und den Aktivitäten im Bereich des Verkehrsmanagements auf Auto-bahnen. Während sich kommunale Ansätze mit lokalen verkehrlichen Problemstellungen innerhalb der Stadt- oder Gemeindegrenzen beschäftigen und überregionale Managementmaßnahmen die Verbindung zwischen den Ballungsräumen betrachten, schließt das regionale Verkehrsmanagement die Lücke zwischen überregionalem und untergeordnetem Netz, verknüpft dort, wo nötig, die Überlegungen benachbarter Kommunen und verfolgt einen interkommunalen Ansatz. Regionale, überregionale und kommunale Maßnahmen können in Teilbereichen aufeinander aufbauen oder gar identisch sein. In jedem Fall bestehen gegenseitige Abhängigkeiten, welche es in den Plänen zu berücksichtigen gilt. Regionales Verkehrsmanagement beinhaltet - die Abstimmung und Umsetzung kurzfristiger und spezifische Maßnahmen bei bestimmten Verkehrssituationen sowie, - die Beeinflussung der aktuellen Verkehrsnachfrage und des vorhandenen Verkehrsangebotes, mit dem Ziel, die negativen und positiven Auswirkungen zu optimieren. Regionales Verkehrsmanagement findet seinen Hauptanwendungsbereich in Ballungsräumen. Einbezogen werden jedoch sämtliche am Verkehrsgeschehen beteiligten Akteure innerhalb der Region. Betrachtung finden dabei sowohl die Verkehrserzeuger, wie Wirtschaftsunternehmen oder Veranstalter, als auch Verkehrsbetreiber und politische Vertreter, wie Verkehrsunternehmen, Behörden und Verbände. Wichtig ist hierbei der regionale Kontext. Das regionale Verkehrsmanagement findet dementsprechend nur innerhalb einer Region statt, wobei der Wirkungsbereich abgegrenzt werden muss. Verfolgt wird dabei ein dezentraler Kooperationsansatz. Die unterschiedlichen Interessenlagen der jeweiligen Partner können allerdings Zielkonflikte erzeugen, welche es zu betrachten gilt. Deshalb müssen Rahmenbedingungen und Vorgehensweisen festgelegt werden, durch welche jeder

einzelne Partner seine formalen und rechtlichen Zuständigkeiten gesichert sieht. Es findet kein Eingriff in die oder eine Beschneidung der jeweiligen Zuständigkeiten statt (polyzentrische Vernetzung). Somit gibt es innerhalb des Regionalen Verkehrsmanagements kein Unter- oder Überordnungsverhältnis. Die Partner einigen sich auf freiwilliger, jedoch vertraglich abgesicherter, Basis zur Zusammenarbeit und zur Umsetzung der jeweiligen Maßnahmen, welche für die gesamte Region den größtmöglichen Nutzen bringen. Das Grundprinzip des Regionalen Verkehrsmanagements besteht darin, dass in einem ersten Schritt Situationen, also Ereignisse identifiziert werden, welche Probleme im Verkehrsablauf erzeugen können. Der nächste Schritt besteht darin, einzelne Maßnahmen festzulegen, mit denen dynamisch, also unmittelbar zum Zeitpunkt ihres Auftretens, reagiert werden kann. Die Einzelmaßnahmen, welche eingesetzt werden können, um auf eine Situation zu reagieren, werden als Strategie zusammengefasst. Dabei können für eine Situation mehrere Strategien entwickelt werden. Die Kombination von Situation und hierauf abgestimmte Strategie werden als Szenario bezeichnet. Der Zusammenhang ist in Abbildung 2 (vgl. Bewerbermemorandum) dargestellt. Im Sinne des o. g. polyzentrischen Ansatzes initiiert derjenige die Umsetzung einer Strategie, in dessen Zuständigkeit sie fällt. Die Umsetzung kann übertragen werden. So schaltet bspw. die zuständige Kommune die Lichtsignalanlage so, wie es die Strategien erfordern. Sollte die Kommune jedoch nicht über die notwendige Technik verfügen, um eine solche Schaltung beim Auftreten der Situation durchzuführen, so kann sie die Umsetzung an einen anderen Partner, zum Beispiel eine Zentrale des Landes, abgeben. Ebenfalls im Sinne des polyzentrischen Ansatzes ist es, dass in erster Linie nur die Anlagen gesteuert werden, die in der jeweiligen eigenen Zuständigkeit liegen (Ausnahme, siehe vorangehender Absatz). So steuern bspw. die Leitzentralen der Städte die innerstädtischen Straßen oder den ÖPNV und die Leitzentralen der Länder die Zubringerstraßen. Die Festlegung was, wann und wie zu steuern ist, bestimmen die gemeinsam vereinbarten Strategien. Hierfür findet ein ständiger, i. d. R. standardisierter Austausch zwischen den Zentralen statt. Dabei nutzen die jeweiligen Zentralen Daten, wie bspw. Daten aus dem Baustellen- und Ereignismanagement sowie den Verkehrsinformationszentralen, Floating Car Data, Auswertung der Bilder der Verkehrskameras und Detektordaten, stellen im gleichen Zuge je-doch auch Daten zur Verfügung, wie z. B. Strategien und aktuelle Ampelschaltungen für Navigationsdienstleister und Parkplatzbelegungen, und dienen somit als Daten-Drehscheibe. Sowohl für den Abruf als auch für die Abgabe der Daten dienen die Austauschplattformen der Länder oder die des Bundes. Regionales Verkehrsmanagement achtet die von den Partnern im Untersuchungsgebiet bereits existierende Planwerke, ergänzt diese und sucht Anknüpfungspunkte, tritt aber auf keinen Fall in Konkurrenz zu diesen. Zu diesen Planwerken zählen insbesondere - Verkehrsentwicklungspläne, - Nahverkehrspläne, - Radverkehrskonzepte, - Luftreinhaltepläne, - kommunale Verkehrssteuerungsstrategien - Korridormanagementpläne Insofern übernimmt das Regionale Verkehrsmanagement auch eine Ausgleichsfunktion, falls Interessen verschiedener Planwerke der jeweiligen Partner einander entgegenstehen. Der AG legt großen Wert darauf das zu entwickelnde RVM nicht als Projekt des AG, sondern als Projekt aller Partner zu behandeln. Dies soll durch eine ständige Einbindung der Partner in die Entscheidungsprozesse (z.B. Situationen, Erarbeitung Maßnahmen und Strategien, Besprechungs- und Austauschformate, usw.), der regelmäßigen Informationsweitergabe, interaktive Karte, Internetauftritt aber auch durch ein "Wir-Gefühl" (z. B. Illustrationen) Meilensteintermine erreicht werden. Dies trägt den unterschiedlichen Rollen der Partner Rechnung soll eine größtmögliche Akzeptanz des Prinzips des Regionalen Verkehrsmanagements gewährleisten, zu einer schnellen Zustimmung zu den zu erarbeitenden Strategien führen, das Aussteigen von Partner aus dem Projekt verhindern und eine möglichst starke Mitarbeit der Partner aktivieren. Zur Sicherstellung einer allgemeinen Unterstützung des Projekts ist die interessierte Öffentlichkeit sowie nur indirekt betroffene

Partner und deren Leitungsebenen durch die o.g. außenwirksame Methoden regelmäßig zu informieren.

5.1.7. Strategiske udbud

Formålet med strategiske udbud: Ingen strategiske udbud

5.1.9. Udvælgelseskriterier

Kilder til udvælgelseskriterier: Bekendtgørelse

Kriterium: Tilmelding i et handelsregister

Beskrivelse af udvælgelseskriterium: Mit dem Teilnahmeantrag sind folgende Unterlagen in Bezug auf Ausschlussgründe einzureichen: (1) Eigenerklärung, dass die Ausschlussgründe des § 123 GWB nicht vorliegen, (2) Eigenerklärung über das Vorliegen von Ausschlussgründen nach § 124 GWB, (3) Eigenerklärung gemäß § 19 Abs. 3 Mindestlohngesetz (MiLoG), (4) Verpflichtungserklärung zum Mindestentgelt (5) Eigenerklärung zu Russland-Verbindungen

Kriterium: Generel årlig omsætning

Beskrivelse af udvælgelseskriterium: Eigenerklärung über den Jahresumsatz in den vergangenen drei abgeschlossenen Geschäftsjahren einschließlich des Jahresumsatzes mit vergleichbaren Leistungen (Planungsleistungen im Bereich Regionales Verkehrsmanagement gemäß Auftragsbekanntmachung).

Kriterium: Gennemsnitlig årlig arbejdsstyrke

Beskrivelse af udvælgelseskriterium: Erklärung, aus der die durchschnittlichen jährlichen Beschäftigtenzahlen des Unternehmens in den letzten drei Jahren ersichtlich sind.

Kriterium: Professionel risikoansvarsforsikring

Beskrivelse af udvælgelseskriterium: Eigenerklärung über das Bestehen einer Berufshaftpflichtversicherung mit einer Deckungssumme in Höhe von mind. EUR 5.000.000 für Personen-, und EUR 1.500.000 Sach- und Vermögensschäden bzw. Eigenerklärung, dass im Auftragsfalle eine entsprechende Versicherung abgeschlossen wird.

Kriterium: Referencer på specificerede tjenester

Beskrivelse af udvælgelseskriterium: Es gelten folgende Mindestanforderungen: Nachweis von mindestens einer Referenz über vergleichbare Planungsleistungen im Bereich Regionales Verkehrsmanagement gemäß Auftragsbekanntmachung und den Angaben aus Kapitel 1 des Bewerbermemorandums in den letzten drei abgeschlossenen Geschäftsjahren mit folgenden Mindestanforderungen: - enthaltene "Leistungsdisziplinen": (A) Verkehrssteuerung / Verkehrsmanagement Planung oder Umsetzung verkehrssteuernder Strategien oder Maßnahmen (z. B. Netzsteuerung, Koordinierung, Verkehrsleitsysteme) im Rahmen des Regionalen Verkehrsmanagements gemäß Auftragsbekanntmachung und Kapitel 1 des Bewerbermemorandums (B) Leistungsphasen 5-9 Verkehrstechnik Mindestens Leistungsphasen 5-9 im Bereich Verkehrstechnik, insbesondere bei Erstellung, Optimierung oder Parametrierung von Lichtsignalanlagenprogrammen mit ÖPNV-Priorisierung (C) Verkehrsmodell Anwendung, Fortschreibung, Kalibrierung oder Aufbau eines mikro-, meso- oder makroskopischen Verkehrsmodells. (D) C-ITS / digitale verkehrstechnische Systeme Projekte mit C-ITS-Architektur, Testfeldern, digitalen Schnittstellen (OCIT, DATEX II) oder intelligenter Ampel-/Backend-Infrastruktur Die Referenzanforderung kann entweder durch eine Referenz über die gesamthafte Beauftragung mit mind. allen vorgenannten Planungsdisziplinen nachgewiesen werden oder mit verschiedenen Referenzen über die

genannten Einzeldisziplinen, wobei sich diese nicht auf dasselbe Projekt beziehen müssen (kumulierte Referenz). Die Bewertung der Teilnahmeanträge im Rahmen der Phase 1 (Teilnahmewettbewerb) und somit die Auswahl der Bewerber, die zur Abgabe eines ersten Angebots aufgefordert werden, erfolgt in einem dreistufigen Verfahren. Stufe 1: Zunächst wird geprüft, ob die Teilnahmeanträge den formalen Anforderungen genügen. Unvollständige Teilnahmeanträge, die trotz ggf. erfolgter Nachforderung von Unterlagen weiterhin unvollständig bleiben, können nicht berücksichtigt werden. Stufe 2: Anschließend wird beurteilt, ob der Bewerber nach den vorgelegten Angaben und Nachweisen grundsätzlich geeignet erscheint, die verfahrensgegenständlichen Leistungen ordnungsgemäß zu erbringen. Stufe 3: Schließlich wird für den Fall, dass mehr als drei bis fünf grundsätzlich geeignete Unternehmen sich beworben haben, unter den Bewerbern anhand der (ggf. kumulierten) Mindestreferenz beurteilt, wer unter den als grundsätzlich geeignet eingestuften Bewerbern im Vergleich zu den Mitbewerbern mit Blick auf die zu erbringende Leistung besonders geeignet erscheint und daher am weiteren Verfahren beteiligt werden soll. Die (ggf. kumulierte) Mindestreferenz wird wie folgt bewertet: - zusätzlich zu den Mindestanforderungen an die Referenzplanungsleistung (A) bis (D) enthaltene Leistungsdisziplinen: (E) Moderation heterogener Akteurslandschaften Nachweis von Koordination/Moderation verschiedener Behörden, Kommunen oder externer Partner. Nicht enthalten 0 Punkt Teilweise enthalten 1 Punkte Voll Enthalten 2 Punkte (F) Grafik- und Visualisierungsleistungen Erstellung verkehrsbezogener Visualisierungen, Infografiken oder Simulationsdarstellungen Nicht enthalten 0 Punkt Teilweise enthalten 1 Punkte Voll Enthalten 2 Punkte (G) Internet-/Informationsauftritt Mobilität Aufbau oder Pflege eines projektbezogenen Webauftritts oder Informationsportals Nicht enthalten 0 Punkt Teilweise enthalten 1 Punkte Enthalten 2 Punkte *

Für den Fall, dass die Erfüllung der Mindestanforderungen durch mehrere kumulierte Referenzen nachgewiesen wird, erfolgt die Bewertung der Auswahlkriterien (E) bis (H) ausschließlich anhand derjenigen Referenz, die die höchste Punktzahl nach den Auswahlkriterien (E) bis (H) erzielt. Eine referenzübergreifende Kumulation der Bewertungskriterien (E) bis (H) findet nicht statt. Es können somit im Rahmen der Bewerberauswahl max. 6 Punkte erzielt werden. Für den Fall, dass nach der vorstehend beschriebenen Vorgehensweise durch Punkte-gleichstand die vorgesehene Anzahl der zur Angebotsabgabe aufzufordernden Bieter überschritten wird, entscheidet ggf. das Los.

Kriteriet vil blive anvendt til at udvælge de ansøgere, som skal opfordres til at deltage i anden fase af proceduren

Vægtning (pointantal, præcis): 6,00

Oplysninger om den anden fase i en procedure, der afvikles i to faser:

Mindsteantallet af ansøgere, som skal opfordres til at deltage i anden fase af proceduren: 3

Det højeste antal ansøgere, som skal opfordres til at deltage i anden fase af proceduren: 5

Proceduren afvikles i successive faser. I hver fase kan nogle ansøgere blive udelukket

5.1.10. Tildelingskriterier

Kriterium:

Type: Pris

Navn: Honorar

Beskrivelse: Siehe Vergabeunterlagen.

Kategori for tildelingskriteriet vægt: Vægtning (pointantal, præcis)

Tildelingskriterium talværdi: 500

Kriterium:

Type: Kvalitet

Navn: Vorgehen zur Ausarbeitung der Strategien

Beskrivelse: Siehe Vergabeunterlagen.

Kategori for tildelingskriteriet vægt: Vægtning (pointantal, præcis)

Tildelingskriterium talværdi: 300

Kriterium:

Type: Kvalitet

Navn: Vorgehen zur Umsetzung der Beispielfelder (C-ITS)

Beskrivelse: Siehe Vergabeunterlagen.

Kategori for tildelingskriteriet vægt: Vægtning (pointantal, præcis)

Tildelingskriterium talværdi: 150

Kriterium:

Type: Kvalitet

Navn: Kommunikations- und Darstellungskonzept für das Beispielfeld "Intelligente Lichtsignalanlagen"

Beskrivelse: Siehe Vergabeunterlagen.

Kategori for tildelingskriteriet vægt: Vægtning (pointantal, præcis)

Tildelingskriterium talværdi: 50

5.1.11. Tilbudsdokumenter

Sprog, som udbudsdokumenterne er officielt tilgængelige på: tysk

Frist for anmodning om yderligere oplysninger: 06/08/2026 23:59:59 (UTC+02:00)

østeuropæisk tid, centraleuropæisk sommertid

Adresse på udbudsdokumenterne: <https://www.dtv.de/Satellite/notice/CXP4YMZM38V/documents>

Ad hoc-kommunikationskanal:

URL: <https://www.dtv.de/Satellite/notice/CXP4YMZM38V>

5.1.12. Tilbudsvilkår

Vilkår for indgivelse:

Elektronisk indgivelse: Påkrævet

Indgivelsesadresse: <https://www.dtv.de/Satellite/notice/CXP4YMZM38V>

Sprog, som tilbud og ansøgninger om deltagelse kan indgives på: tysk

Elektronisk katalog: Ikke tilladt

Alternative tilbud: Ikke tilladt

Tilbudsgivere kan indgive mere end ét tilbud: Ikke tilladt

Frist for modtagelse af anmodninger om deltagelse: 17/08/2026 12:00:00 (UTC+02:00)

østeuropæisk tid, centraleuropæisk sommertid

Oplysninger, der kan suppleres efter indgivelsesfristen er udløbet:

Køberen kan beslutte, at alle manglende tilbudsrelaterede dokumenter kan indsendes senere.

Yderligere oplysninger: Die Vergabestelle behält sich vor, von den Bewerbern die Nachreichung, Vervollständigung und/oder Korrektur von Unterlagen im Rahmen des vergaberechtlich Zulässigen zu verlangen. Werden Unterlagen nicht fristgemäß nachgereicht, vervollständigt oder korrigiert, wird der Teilnahmeantrag ausgeschlossen. Ein Anspruch auf Nachforderung besteht nicht.

Betingelser for kontraktens udførelse:

Udførelsen af kontrakten skal ske inden for rammerne af programmer for beskyttet beskæftigelse: Nej

Vilkår relateret til kontraktens udførelse: siehe Vergabeunterlagen.

Elektronisk fakturering: Påkrævet

Der vil blive anvendt elektronisk bestilling: nej

Der vil blive anvendt elektronisk betaling: nej

5.1.15. Teknikker

Rammeaftale:

Ingen rammeaftale

Oplysninger om det dynamiske indkøbssystem:

Intet dynamisk indkøbssystem

5.1.16. Yderligere oplysninger, mægling og gennemgang

Organisation med ansvar for klager: Vergabekammer Baden-Württemberg beim Regierungspräsidium Karlsruhe

Oplysninger om klagefrister: Es gelten die Bestimmungen des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB). Hinsichtlich der Einleitung von Nachprüfungsverfahren wird auf § 160 GWB verwiesen. Dieser lautet: (1) Die Vergabekammer leitet ein Nachprüfungsverfahren nur auf Antrag ein. (2) Antragsbefugt ist jedes Unternehmen, das ein Interesse an dem öffentlichen Auftrag oder der Konzession hat und eine Verletzung in seinen Rechten nach § 97 Absatz 6 durch Nichtbeachtung von Vergabevorschriften geltend macht. Dabei ist darzulegen dass dem Unternehmen durch die behauptete Verletzung der Vergabevorschriften ein Schaden entstanden ist oder zu entstehen droht. (3) Der Antrag ist unzulässig, soweit 1. Der Antragsteller den geltend gemachten Verstoß gegen Vergabevorschriften vor Einreichen des Nachprüfungsantrags erkannt und gegenüber dem Auftraggeber nicht innerhalb einer Frist von zehn Kalendertagen gerügt hat; 2. Verstöße gegen Vergabevorschriften, die aufgrund der Bekanntmachung erkennbar sind, nicht spätestens bis zum Ablauf der in der Bekanntmachung benannten Frist zur Bewerbung oder zur Angebotsabgabe gegenüber dem Auftraggeber gerügt werden, 3. Verstöße gegen Vergabevorschriften, die erst in den Vergabeunterlagen erkennbar sind, nicht spätestens bis zum Ablauf der Frist zur Bewerbung oder zur Angebotsabgabe gegenüber dem Auftraggeber gerügt werden, 4. mehr als 15 Kalendertage nach Eingang der Mitteilung des Auftraggebers, einer Rüge nicht abhelfen zu wollen, vergangen sind. Hinsichtlich der Information nicht berücksichtigter Bieter und Bewerber gelten die §§ 134, 135 GWB. Insbesondere gilt: Bieter deren Angebote für den Zuschlag nicht berücksichtigt werden sollen, werden vor dem Zuschlag gemäß § 134 GWB darüber informiert. Das gilt auch für Bewerber, denen keine Information über die Ablehnung ihrer Bewerbung zur Verfügung gestellt wurde, bevor die Mitteilung über die Zuschlagsentscheidung an die betroffenen Bieter ergangen ist. Ein Vertrag darf erst 15 Kalendertage nach Absendung dieser Information durch den Auftraggeber geschlossen werden; bei Übermittlung per Telefax oder auf elektronischem Wege beträgt diese Frist 10 Kalendertage.

Organisation, der leverer supplerende oplysninger om udbudsprocedurer: Land Baden-Württemberg vertreten durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Organisation, der modtager ansøgninger om deltagelse: Land Baden-Württemberg vertreten durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

8. Organisationer

8.1. ORG-0001

Officielt navn: Land Baden-Württemberg vertreten durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Registreringsnummer: 080000

Postadresse: Stuttgart

By: Stuttgart

Postnummer: 70173

Landsdel (NUTS): Stuttgart, Stadtkreis (DE111)

Land: Tyskland

E-mail: RVM_Heilbronn_Neckarsulm@menoldbezler.de

Telefon: +4971186040251

Denne organisations roller:

Køber

Organisation, der leverer supplerende oplysninger om udbudsproceduren

Organisation, der modtager ansøgninger om deltagelse

8.1. ORG-0002

Officielt navn: Menold Bezler Rechtsanwälte Steuerberater Wirtschaftsprüfer Partnerschaft mbB

Registreringsnummer: PR 155 (Registergericht Stuttgart)

Postadresse: Stresemannstr. 79

By: Stuttgart

Postnummer: 70191

Landsdel (NUTS): Stuttgart, Stadtkreis (DE111)

Land: Tyskland

E-mail: RVM_Heilbronn_Neckarsulm@menoldbezler.de

Telefon: +4971186040251

Internetadresse: <http://www.menoldbezler.de>

Denne organisations roller:

Udbudssystemleverandør

8.1. ORG-0003

Officielt navn: Vergabekammer Baden-Württemberg beim Regierungspräsidium Karlsruhe

Registreringsnummer: 08-A9866-40

Postadresse: Kapellenstr. 17

By: Karlsruhe

Postnummer: 76131

Landsdel (NUTS): Karlsruhe, Stadtkreis (DE122)

Land: Tyskland

E-mail: vergabekammer@rpk.bwl.de

Telefon: +49 721926-8730

Fax: +49 721926-3985

Denne organisations roller:

Organisation med ansvar for klager

8.1. ORG-0004

Officielt navn: Datenservice Öffentlicher Einkauf (in Verantwortung des Beschaffungsamts des BMI)

Registreringsnummer: 0204:994-DOEVD-83

By: Bonn

Postnummer: 53119

Landsdel (NUTS): Bonn, Kreisfreie Stadt (DEA22)

Land: Tyskland

E-mail: noreply.esender_hub@bescha.bund.de

Telefon: +49228996100

Denne organisations roller:

TED eSender

Oplysninger om bekendtgørelsen

Bekendtgørelsens ID: 223910e9-16c4-4a93-bbe1-8d099bc22c7a - 01

Formulartype: Konkurrencevilkår

Bekendtgørelsestype: Udbuds- eller koncessionsbekendtgørelse – standardordningen

Bekendtgørelsesundertype: 16

Afsendelsesdato for bekendtgørelsen: 17/07/2026 09:51:35 (UTC+02:00) østeuropæisk tid, centraleuropæisk sommertid

Bekendtgørelsens officielle sprog: tysk

Bekendtgørelsesnummer: 500451-2026

EUT-S-nummer: 137/2026

Offentliggørelsesdato: 20/07/2026