

il-Ġermanja-Frankfurt am Main: Servizzi dwar l-arkitettura, l-inġinerija u l-ippjanar

OJ S 27/2022 08/02/2022

Avviż dwar kuntratt – utilitajiet

Servizzi

Il-baži ġuridika:

Direttiva 2014/25/UE

Taqsim I: Entità kontraenti

I.1. Isem u indirizzi

Isem uffiċjali: DB Netz AG (Bukr 16)

Indirizz postali: Adam-Riese-Straße 11-13

Belt: Frankfurt Main

Kodiċi NUTS: DE712 Frankfurt am Main, Kreisfreie Stadt

Kodiċi postali: 60327

Pajjiż: Il-Ġermanja

Persuna ta' kuntatt: Cieslik, Astrid

Posta elettronika: Astrid.Cieslik@deutschebahn.com

Telefown: +49 89130872592

Faks: +49 89130872858

Indirizz(i) tal-Internet:

Indirizz ewlieni: <http://www.deutschebahn.com/bieterportal>

I.2. Tagħrif dwar ksib kongunt

Il-kuntratt qed jingħata minn korp ċentrali għall-akkwisti

I.3. Komunikazzjoni

Id-dokumenti tal-akkwist huma disponibbli għal aċċess mingħajr restrizzjoni u dirett sħiħ, mingħajr ħlas, fuq: <https://bieterportal.noncd.db.de/evergabe.bieter/api/external/deeplink/subproject/a94de7a5-f3ab-4f89-aa95-1b18df663b23>

Aktar informazzjoni tista' tinkiseb minn l-indirizz imsemmi hawn fuq

Offerti jew talbiet għall-partecipazzjoni għandhom jintbagħtu b'mod elettroniku permezz ta': <https://bieterportal.noncd.db.de/evergabe.bieter/api/external/deeplink/subproject/a94de7a5-f3ab-4f89-aa95-1b18df663b23>

Il-komunikazzjoni elettronika teħtieġ l-użu ta' għodod u strumenti li mhux soltu ssibhom.

Aċċess mingħajr restrizzjoni u dirett sħiħ għal dawn l-għodod u strumenti huwa possibbli, mingħajr ħlas, fuq: <http://www.deutschebahn.com/bieterportal>

I.6. Attività ewlenija

Servizzi ferrovjarji

Taqsim II: L-għan

II.1. L-għan tal-ksib

II.1.1. Titlu

ABS/NBS Ulm – Augsburg – Vorplanungsleistung Lph 1-2

Numru ta' referenza: 21FEI52781

II.1.2. Kodiċi ewlieni CPV

71240000 Servizi dwar l-arkitettura, l-inġinerija u l-ippjanar

II.1.3. It-tip ta' kuntratt

Servizzi

II.1.4. Deskrizzjoni qasira

ABS/NBS Ulm – Augsburg – Vorplanungsleistung Lph 1-2

II.1.5. Stima tal-valur totali

II.1.6. Informazzjoni dwar il-lottijiet

Dan il-kuntratt huwa maqsum f'lottijiet: iva

L-offerti jistgħu jintbagħtu għal il-lottijiet kollha

L-awtorità kontraenti tirriżerva d-dritt li tagħti kuntratti li jorbtu flimkien il-lottijiet jew gruppi ta' lottijiet li ġejjin:

Die Anzahl der maximal an einen Bieter zu vergebender Lose ist abhängig von spezifischen Anforderungen an Umfang und Art des ihm im Zeitraum des Teilnahmewettbewerbes zur Verfügung stehenden Personals. Die genauen Anforderungen, welches Personal in welchem Umfang zur Verfügung stehen muss, sind dem im Verfahren verwendeten Teilnahmeantrag zu entnehmen (einzusehen auf der Vergabepattform eVergabe unter 21FEI52781 bzw. dem Dateinamen "02_Teilnahmeantrag Vorplanung Leistungsphase 1&2").

Diese führen gegebenenfalls dazu, dass bei einer Nichterreichung der jeweiligen Werte eine Einschränkung der maximal an einen Bieter zu vergebender Lose eingreift.

Der Bieter kann für alle Losen bieten, auch wenn insoweit die Eignung für weniger als vier Lose gegeben ist. Die Zuschlagserteilung erfolgt unter Berücksichtigung der diesbezüglichen Bieterbeurteilung auf das Los oder die Lose, welches bzw. welche bezüglich der Wertungssumme, den größten Abstand zum Zweitbieter hat bzw. haben.

II.2. Deskrizzjoni

II.2.1. Titlu

Vorplanungsleistung Lph 1&2, Trassenvariante Blau-Grün für Bahnpr. ABS/NBS Ulm-Augsburg für die Gewerke Verkehrsanlagen, Konst. Ing.-Bau inkl. Tragwerkspl., OLA, LST und Elektro-/Energieanlagen (50Hz)

Nru tal-lott: 1

II.2.2. Kodiċi(jiet) addizzjonali tal-VKK

71240000 Servizi dwar l-arkitettura, l-inġinerija u l-ippjanar

II.2.3. Il-post tat-twettiq

Kodiċi NUTS: DE144 Ulm, Stadtkreis

Is-sit jew post ewlieni tal-eżekuzzjoni: Ulm - Augsburg

II.2.4. Deskrizzjoni tal-akkwist

Das Bahnprojekt ABS/NBS Ulm – Augsburg ist mit der Nummer 22 im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 gelistet und soll die Fahrzeit auf der heute 160 Jahre alten, zweigleisigen, elektrifizierten und etwa 86 km langen TEN-Strecke zwischen Ulm und Augsburg im Schienenpersonenfernverkehr deutlich verkürzen.

Als Teil der europäischen Ost-West Eisenbahn-Hauptverkehrsachse im Rhein-Donau-Korridor wird die Strecke Stuttgart – Ulm – München insbesondere nach den Inbetriebnahmen von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke (im weiteren NBS genannt) Wendlingen – Ulm an Bedeutung gewinnen. Die Fertigstellung der beiden Projekte in Kombination mit dem schon 4-

gleisig ausgebauten Streckenabschnitt zwischen München und Augsburg und dem stetig steigenden Bewusstsein für umweltfreundlichen Verkehr, lässt eine signifikante Steigerung der zu transportierenden Personen sowie Güter in den nächsten Jahren erwarten. Deshalb ist es zwingend notwendig, die Strecke zwischen Augsburg und Ulm leistungsfähig zu machen. Es handelt sich hier um den letzten noch nicht als Schnellfahrstrecke ausgebauten Abschnitt zwischen München und Stuttgart, der durch die verhältnismäßig niedrigen Geschwindigkeiten in weiten Bereichen der Bestandsstrecke immer wieder zum Nadelöhr wird.

Als verkehrliches Ziel für das Bahnprojekt Ulm – Augsburg wurde deshalb eine Reisezeitverkürzung im Fernverkehr zwischen Ulm und Augsburg auf eine Zielfahrzeit von 26 Minuten inkl. Bau- und Regelzuschlägen im Deutschlandtakt festgelegt. Als Berechnungsgrundlage für die Erreichung dieser Ziele wurde in der aktuellen Version der VAsT ein Hochgeschwindigkeitsfahrzeug mit einer Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h als Referenzfahrzeug gewählt.

Dies soll auf der Relation Köln – Stuttgart – Ulm – München eine Reisezeit von unter 3:50 Stunden bewirken.

Bei einem Fernverkehrszug mit Halt am Bahnhof Günzburg ist im Deutschlandtakt eine Fahrzeit von 40 Minuten inkl. der Haltezeit und des Bau- und Regelzuschlages von Ulm nach Augsburg vorgegeben. Hierzu ist ein Referenzfahrzeug mit einer Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h vorgesehen.

Hinweis: Weitere Informationen zum Projekt Ulm-Augsburg, den Randbedingungen, den Trassierungsräumen und zum Projektstand können jederzeit der Projekthomepage (www.ulmaugsburg.de) entnommen werden.

In der Entstehung dieses Projektes wurde bereits eine Raumwiderstandskarte mit den wichtigsten Umwelt - Schutzgütern auf Grundlage von vorhandenen Unterlagen des Landesamtes für Umwelt und anderen leicht zugänglichen Daten und Plänen erstellt.

Mit Hilfe der in der VAsT festgesetzten Parameter wurden vier möglichst raumwiderstandsarme Trassierungsräume in den Farben blau, grün violett und türkis identifiziert.

Für die vier gefundenen Trassierungsräume wurden dann im Sommer 2021 die Grobtrassierungen der Gleisachsen, Überholbahnhöfe und Überleitstellen so ausgearbeitet, dass sie den Anforderungen des Projektzieles, einer Fahrzeit von 26,0 Minuten (inkl. Bau- und Regelzuschlag) zwischen Ulm Hbf und Augsburg Hbf, sowie 40,0 Minuten zwischen Ulm Hbf und Augsburg Hbf mit Halt in Günzburg, genügen.

Dabei wurden die Trassierungen möglichst sinnvoll, wirtschaftlich, ökologisch, umweltverträglich und raumwiderstandsarm nach den regelwerkskonformen Parametern für eine 2-gleisige TEN-Strecke in den Suchraum zwischen Ulm und Augsburg geplant und versprechen mit hoher Wahrscheinlichkeit eine rechtssichere Umsetzung.

Blau-Grün

Die in dieser Ausschreibung zu beplanende Trassierung Blau-Grün, mit einer Länge von 77,4 km, beginnt in Augsburg, wie unter Punkt 1.2 beschrieben, als ABS entlang der Bestandsstrecke 5032 bis Höhe Dinkelscherben. Im ABS-Bereich von Kutzenhausen bis Dinkelscherben kann jedoch der Bestandsstrecke im Verlauf nicht gefolgt werden, da sonst die oben beschriebenen Fahrzeitziele nicht eingehalten werden können. Durch die Trassenoptimierung mit einem kurzen NBS Abschnitt und unter Beibehaltung der Bestandsstrecke zwischen Kutzenhausen und Dinkelscherben kann die Geschwindigkeit schon vom Augsburger Hauptbahnhof sukzessive so gesteigert werden, dass im Bereich der ABS bis zu 250 km/h möglich sind. Im Anschluss an den Dinkelscherbener Bahnhof verlässt die Trasse die Bestandsstrecke und verläuft als zweigleisige NBS weiter in den Nordwesten mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 300 km/h. Die bestehende Strecke wird auf Höhe von Jettingen/Scheppach gequert. An dieser Stelle wird es eine eingleisige Anbindung an die Bestandsstrecke geben, um das Fahrzeitziel der 40 Minuten mit Halt in Günzburg zu erreichen.

Kurz vor Burlafingen trifft der NBS-Abschnitt auf die Bestandsstrecke zurück und verläuft gebündelt bis zum Bahnhof Neu-Ulm wieder als ABS.

Als Option ist zusätzlich anzubieten, wenn im Bereich zwischen Augsburg – Oberhausen und Neusäß – Westheim die Bestandsstrecke am Haltepunkt Neusäß auf einer Länge von 1,6 km angepasst/ verschwenkt wird und dadurch die Eingriffe in die Umgebung deutlich verträglicher sind.

Zwischen Burlafingen und Neu-Ulm auf einer Länge von 3 km die Anpassung des Bestandes notwendig, da die Bestandsgleise künftig in die Gleise 3 und 4 (anstatt wie bisher 1 und 2) des Bahnhofes Neu – Ulm münden sollen. Hierbei müssen auch die Gewerke konstruktiver Ingenieurbau und Technische Ausrüstung (LST, OLA und EEA) mit geplant werden. Der Preis für diese Gewerke ist im Honorar der Verkehrsanlage mit abzubilden.

Den genauen Verlauf der Streckenführung, die Anbindung der Bestandstrasse an den Bahnhof Augsburg, den Streckenübergang zur Bestandstrecke, um die Reduzierung der Fahrzeit über Günzburg zu erreichen, sowie die Anbindung an den Bestand bei Neu-Ulm können Sie der angehängte .xml Datei in Anlage 24 entnehmen

Gegenstand dieser Leistungsanfrage ist die Erstellung der Planung für die Leistungsphasen 1 und 2 in der BIM Methodik für die nachfolgenden Gewerke:

Verkehrsanlagen

Für die nach Auftragserteilung übergebene Trassierung im .xml Format, welche alle Lage-, Höheninformationen und Trassierungsparameter enthält, ist die zweigleisige TEN Strecke für eine Entwurfsgeschwindigkeit von bis zu 300 km/h zwischen den in Punkt 1.2 genannten Anschlusspunkten nach den aktuellen Regeln der Technik zu planen. Die Planung der Verkehrsanlagen erfolgt für jeden Bereich entsprechend der dort benötigten Geschwindigkeit, welche das Erreichen der Fahrzeitziele sicherstellt.

Die Planungen der Verkehrsanlagen sind so auszulegen, dass neben dem Personenfernverkehr auch Güterzüge die neue zweigleisige Strecke befahren können, wie in der VAsT (Anlage 22) beschrieben. Dafür wurde die Längsneigung der Achsen unter Berücksichtigung der Grenzlaster und der aerodynamischen Effekte im Tunnel mit einem Maximalwert von bis zu 8‰ trassiert.

Im Zuge der fortschreitenden Planungsleistung werden Erkenntnisse aus den einzelnen Gewerken oder aus der Abstimmung mit anderen Planenden (hauptsächlich Umweltplanung) und aus der Berücksichtigung derer Ergebnisse entstehen, welche eine Änderung bzw. Anpassung dieser Gleisachsen in Lage und Höhe notwendig machen.

Diese Anpassungen sind während der Leistungserbringung vom Auftragnehmer (AN) mit seinen Fachplanern der beauftragten Gewerke abzustimmen und durchzuführen.

Das Honorar für diese Leistung ist in das Angebot einzupreisen.

Entsprechend der ab 01.01.2021 gültigen Weisung „Änderung der Ausrüstungsstrategie für Gleiswechselbetrieb und Überleitverbindungen“ aus der Ril. 413 sind in der übergebenen Trassierung ungefähr alle 5 km Überleitstellen enthalten, die in der Vorplanung vollständig ausgeplant werden müssen.

Nach derzeitiger Planungsrichtlinie ist alle 20 km, analog dem Streckenstandart M230, ein Überholbahnhof des Typ C zu erstellen, da die zu planende Strecke später im Mischverkehr befahren werden soll. Dieser befindet sich nördlich von Ichenhausen. Im Bereich der ABS wird die Überholmöglichkeit durch Weichenverbindungen zwischen den beiden neuen Gleisen und den bestehenden Bahnhöfen in Dinkelscherben und Gessertshausen hergestellt.

anrechenbaren Kosten der Verkehrsanlagen werden entgegen des §46(1) der HOAI ohne die Ausstattung von Anlagen des Schienenverkehrs ermittelt. Für diese Leistungen werden gesonderte Objekte gebildet, die Separat in Anlage 2.1 zu kalkulieren sind. Eine doppelte Vergütung über die Verkehrsanlagen findet nicht statt.

Der barrierefreie Aus- bzw. Umbau von den Verkehrsstationen entlang der Bestandsstrecke zwischen Neusäß und Dinkelscherben ist nicht im Auftrag dieses Projektes enthalten. Durch die verengten Platzverhältnisse in manchen Gemeindegebieten kann es aber dazu kommen, dass einzelne Verkehrsstationen jedoch trotzdem im Bestand geändert werden müssen. In einem solchen Fall ist grundsätzlich eine komplette Neu- bzw. Umbauplanung der Station (auch der vorhandenen Bestandteile) unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit notwendig. Diesen Leistungen werden optional vergeben und kommen frühestens nach Bestimmung der zu findenden Vorzugstrasse für das Bahnprojekt Ulm-Augsburg zur Ausführung.

Hierfür ist optional in der Anlage 2.1 – Leistungsumfang 2 das Honorar anzubieten.

Vor Beginn der Planungen der Verkehrsstationen ist für diese Stationen ein Konzept aufzustellen, dass nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten veranschaulicht, welche baulichen Maßnahmen notwendig und sinnvoll sind. Bei den anschließend durchzuführenden Planungen ist darauf zu achten, dass möglichst Standard-Elemente geplant werden. Es sind die Planungsgrundlagen und -vorgaben von DB Station und Service einzuhalten.

Alle Anlagen, Becken, Rohrleitungen und sonstigen Vorrichtungen, die zur Entwässerung notwendig sind, müssen nach dem aktuell geltenden Regelwerk und gültigen Gesetzen mit geplant werden. Dabei sind die gültigen umweltrechtlichen und wasserrechtlichen Vorschriften für ein späteres Genehmigungsverfahren einzuhalten.

Alle weiteren Informationen zu Gebäuden, Ingenieurbauwerke, Tragwerksplanung, Ausstattung von Anlagen des Schienenverkehrs und Technische Ausrüstung entnehme man der Leistungsbeschreib., siehe Anl. 1.0

II.2.5. Kriterji tal-għoti

il-kriterji msemmija hawn taħt

Prezz

II.2.6. Stima tal-valur

II.2.7. Tul tal-kuntratt, qafas ta' ftehim jew sistema dinamika ta' xiri

Bidu: 01/07/2022 Tmiem: 31/07/2024

Dan il-kuntratt huwa soġġett għal tiġdid: le

II.2.10. Informazzjoni dwar il-varjanti

Il-varjanti se jiġu aċċettati: le

II.2.11. Informazzjoni dwar l-għażliet

Għażliet: iva

Deskrizzjoni ta' għażliet:

Verkehrsanlage(n)

2.2.1 Objektplanung Verkehrsanlage(n), § 47 HOAI, gemäß Anlage 1.1

1 Objekt siehe Anlage 2.1 Lph 1 bis
Lph 2

2.2.2 Technische Streckenausrüstung, Oberleitung - gemäß Anlage 1.4

1 Anlage Anlage 1.0 Lph 1 bis
Lph 2

2.2.3 Technische Streckenausrüstung, Leit- und Sicherungstechnik - gemäß Anlage 1.4

1 Anlage Anlage 1.0 Lph 1 bis
Lph 2

2.2.4 50 Hz-Anlagen - gemäß Anlage 1.4

1 Anlage siehe Anlage 1.0	Lph 1 bis Lph 2
Ingenieurbauwerk(e)	
2.2.5 Objektplanung Ingenieurbauwerke, § 43 HOAI, gemäß Anlage 1.2	
1 Objekt siehe Anlage 2.1	Lph 1 bis Lph 2
2.2.6 Tragwerksplanung Ingenieurbauwerke, § 51 HOAI, gemäß Anlage 1.3	
1 Objekt Anlage 2.1	Lph 1 bis Lph 2
2.2.7 Technische Ausrüstung Ingenieurbauwerke, § 55 HOAI, gemäß Anlage 1.4	
1 Objekt siehe Anlage 1.0	Lph 1 bis Lph 2

II.2.13. Informazzjoni dwar Fondi tal-Unjoni Ewropea

L-akkwist huwa marbut ma' proġett u/jew programm iffinanzjat mill-fondi tal-Unjoni Ewropea: le

II.2.14. Informazzjoni addizzjonali

Die Anzahl der maximal an einen Bieter zu vergebender Lose ist abhängig von spezifischen Anforderungen an Umfang und Art des ihm im Zeitraum des Teilnahmewettbewerbes zur Verfügung stehenden Personals. Die genauen Anforderungen, welches Personal in welchem Umfang zur Verfügung stehen muss, sind dem im Verfahren verwendeten Teilnahmeantrag zu entnehmen (einzusehen auf der Vergabepattform eVergabe unter 21FEI52781 bzw. dem Dateinamen "02_Teilnahmeantrag Vorplanung Leistungsphase 1&2").

Diese führen gegebenenfalls dazu, dass bei einer Nichterreichung der jeweiligen Werte eine Einschränkung der maximal an einen Bieter zu vergebender Lose eingreift.

Der Bieter kann für alle Losen bieten, auch wenn insoweit die Eignung für weniger als vier Lose gegeben ist. Die Zuschlagserteilung erfolgt unter Berücksichtigung der diesbezüglichen Bieterreignung auf das Los oder die Lose, welches bzw. welche bezüglich der Wertungssumme, den größten Abstand zum Zweitbieter hat bzw. haben.

Die Beschaffende Stelle behält sich vor, ohne weitere Verhandlungen auf eines der eingegangenen Angebote den Zuschlag zu erteilen.

Im Falle von Verhandlungen erfolgen diese nur mit den Bietern, welche die wirtschaftlichsten Angebote auf Grundlage aller Zuschlagskriterien unterbreitet haben.

II.2. Deskrizzjoni

II.2.1. Titlu

Vorplanungsleistung Lph 1&2, Trassenvariante Orange für Bahnprojekt ABS/NBS Ulm-Augsburg für die Gewerke Verkehrsanlagen, Konst. Ing.-Bau inkl. Tragwerkspl.,OLA, LST und Elektro-/Energieanlagen (50Hz)

Nru tal-lott: 2

II.2.2. Kodiċi(jiet) addizzjonali tal-VKK

71240000 Servizzi dwar l-arkitettura, l-inġinerija u l-ippjanar

II.2.3. Il-post tat-twertiq

Kodiċi NUTS: DE144 Ulm, Stadtkreis

Is-sit jew post ewlieni tal-eżekuzzjoni: Ulm - Augsburg

II.2.4. Deskrizzjoni tal-akkwist

Das Bahnprojekt ABS/NBS Ulm – Augsburg ist mit der Nummer 22 im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 gelistet und soll die Fahrzeit auf der heute 160

Jahre alten, zweigleisigen, elektrifizierten und etwa 86 km langen TEN-Strecke zwischen Ulm und Augsburg im Schienenpersonenfernverkehr deutlich verkürzen.

Als Teil der europäischen Ost-West Eisenbahn-Hauptverkehrsachse im Rhein-Donau-Korridor wird die Strecke Stuttgart – Ulm – München insbesondere nach den Inbetriebnahmen von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke (im weiteren NBS genannt) Wendlingen – Ulm an Bedeutung gewinnen. Die Fertigstellung der beiden Projekte in Kombination mit dem schon 4-gleisig ausgebauten Streckenabschnitt zwischen München und Augsburg und dem stetig steigenden Bewusstsein für umweltfreundlichen Verkehr, lässt eine signifikante Steigerung der zu transportierenden Personen sowie Güter in den nächsten Jahren erwarten. Deshalb ist es zwingend notwendig, die Strecke zwischen Augsburg und Ulm leistungsfähig zu machen. Es handelt sich hier um den letzten noch nicht als Schnellfahrstrecke ausgebauten Abschnitt zwischen München und Stuttgart, der durch die verhältnismäßig niedrigen Geschwindigkeiten in weiten Bereichen der Bestandsstrecke immer wieder zum Nadelöhr wird.

Als verkehrliches Ziel für das Bahnprojekt Ulm – Augsburg wurde deshalb eine Reisezeitverkürzung im Fernverkehr zwischen Ulm und Augsburg auf eine Zielfahrzeit von 26 Minuten inkl. Bau- und Regelzuschlägen im Deutschlandtakt festgelegt. Als Berechnungsgrundlage für die Erreichung dieser Ziele wurde in der aktuellen Version der VAsT ein Hochgeschwindigkeitsfahrzeug mit einer Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h als Referenzfahrzeug gewählt. Dies soll auf der Relation Köln – Stuttgart – Ulm – München eine Reisezeit von unter 3:50 Stunden bewirken.

Bei einem Fernverkehrszug mit Halt am Bahnhof Günzburg ist im Deutschlandtakt eine Fahrzeit von 40 Minuten inkl. der Haltezeit und des Bau- und Regelzuschlages von Ulm nach Augsburg vorgegeben. Hierzu ist ein Referenzfahrzeug mit einer Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h vorgesehen.

Hinweis: Weitere Informationen zum Projekt Ulm-Augsburg, den Randbedingungen, den Trassierungsräumen und zum Projektstand können jederzeit der Projekthomepage (www.ulmaugsburg.de) entnommen werden.

In der Entstehung dieses Projektes wurde bereits eine Raumwiderstandskarte mit den wichtigsten Umwelt - Schutzgütern auf Grundlage von vorhandenen Unterlagen des Landesamtes für Umwelt und anderen leicht zugänglichen Daten und Plänen erstellt. Mit Hilfe der in der VAsT festgesetzten Parameter wurden vier möglichst raumwiderstandsarme Trassierungsräume in den Farben blau, grün violett und türkis identifiziert.

Für die vier gefundenen Trassierungsräume wurden dann im Sommer 2021 die Grobtrassierungen der Gleisachsen, Überholbahnhöfe und Überleitstellen so ausgearbeitet, dass sie den Anforderungen des Projektzieles, einer Fahrzeit von 26,0 Minuten (inkl. Bau- und Regelzuschlag) zwischen Ulm Hbf und Augsburg Hbf, sowie 40,0 Minuten zwischen Ulm Hbf und Augsburg Hbf mit Halt in Günzburg, genügen.

Dabei wurden die Trassierungen möglichst sinnvoll, wirtschaftlich, ökologisch, umweltverträglich und raumwiderstandsarm nach den regelwerkskonformen Parametern für eine 2-gleisige TEN-Strecke in den Suchraum zwischen Ulm und Augsburg geplant und versprechen mit hoher Wahrscheinlichkeit eine rechtssichere Umsetzung.

Ebenfalls wurden für alle Varianten die Streckenübergänge zwischen den NBS-Abschnitten und der Bestandsstrecke 5302 trassiert, um das Fahrzeitziel der 40 Minuten über Günzburg erreichen zu können.

Nach genauerer Untersuchung wurde die Erkenntnis gewonnen, dass die blaue sowie die grüne Variante die Projektziele nicht in vollem Umfang erfüllen. Diese beiden Trassen wurden anschließend über eine Verbindungskurve bei Jettingen/Dinkelscherben zu einer Kombinationsvariante zusammengeführt damit die Projektziele erreicht werden können.

Als Anregung aus der Öffentlichkeitsarbeit wurde zusätzlich noch eine möglichst lange Bündelung mit der Autobahn betrachtet, welche als Los Orange dargestellt ist.

In diesem Raumlos der Ausschreibung ist die Vorplanung Leistungsphase 1 und 2 der Trassenführung der Variante „orange“ zu beplanen.

Die in dieser Ausschreibung zu beplanende Trassierung der Variante Orange, welche aus der Kombination der Varianten Violett und Türkis entstanden ist, verlässt Augsburg beginnend an den in Punkt 1.2 genannten Signalen, nördlich in Richtung Gersthofen bis auf Höhe der BAB A8. Dort schwenkt die Trasse in Richtung Westen und begleitet die Autobahn nördlich liegend in enger Bündelung bis auf Höhe Burgau. Bei Burgau kreuzt die NBS Trasse die Bestandsstrecke und Autobahn. An dieser Stelle wird es eine eingleisige Anbindung an die Bestandsstrecke geben, um das Fahrzeitziel der 40 Minuten mit Halt in Günzburg zu erreichen. Weiter westlich verläuft die orange Trasse weiterhin in enger Bündelung südlich der Autobahn bis Leipheim. Dort verlässt sie die Bündelung mit der Autobahn und verläuft südlicher als die Autobahn, bis sie kurz vor Neu-Ulm auf den Bestand trifft. Von dort verläuft sie als ABS weiter bis nach Ulm Hbf.

Im Osten der Strecke ist die Anpassung des Bestandes zwischen Burlafingen und Neu-Ulm auf einer Länge von ca. 3 km notwendig, da die Bestandsgleise nun in die Gleise 3 und 4 (anstatt wie bisher 1 und 2) des Bahnhofes Neu – Ulm münden sollen.

Im Bereich zwischen Augsburg – Oberhausen und Neusäß muss die Einbindung der Bestandsstrecke an den Augsburger Hauptbahnhof angepasst werden, da die neue Strecke stellenweise auf den Gleisen des Bestandes verlaufen wird. Die zukünftige Anbindung der Bestandsstrecke erfolgt, wie in Punkt 2.1 beschrieben.

Den genauen Verlauf der Streckenführung, die Anbindung der Bestandstrasse an den Bahnhof Augsburg, den Streckenübergang zur Bestandstrecke, um die Reduzierung der Fahrzeit über Günzburg zu erreichen, sowie die Anbindung an den Bestand bei Neu-Ulm können Sie der angehängten .xml Datei in Anlage 24 entnehmen.

Gegenstand dieser Leistungsanfrage ist die Erstellung der Planung für die Leistungsphasen 1 und 2 in der BIM Methodik für die nachfolgenden Gewerke:

Verkehrsanlagen

Für die nach Auftragserteilung übergebene Trassierung im .xml Format, welche alle Lage-, Höheninformationen und Trassierungsparameter enthält, ist die zweigleisige TEN Strecke für eine Entwurfsgeschwindigkeit von bis zu 250 km/h zwischen den in Punkt 1.2 genannten Anschlusspunkten nach den aktuellen Regeln der Technik zu planen. Die Planung der Verkehrsanlagen erfolgt für jeden Bereich entsprechend der dort benötigten Geschwindigkeit, welche das Erreichen der Fahrzeitziele sicherstellt.

Die Planungen der Verkehrsanlagen sind so auszulegen, dass neben dem Personenfernverkehr auch Güterzüge die neue zweigleisige Strecke befahren können, wie in der VAsT (Anlage 22) beschrieben. Dafür wurde die Längsneigung der Achsen unter Berücksichtigung der Grenzlaster und der aerodynamischen Effekte im Tunnel mit einem Maximalwert von bis zu 8‰ trassiert.

Im Zuge der fortschreitenden Planungsleistung werden Erkenntnisse aus den einzelnen Gewerken oder aus der Abstimmung mit anderen Planenden (hauptsächlich Umweltplanung) und aus der Berücksichtigung derer Ergebnisse entstehen, welche eine Änderung bzw. Anpassung dieser Gleisachsen in Lage und Höhe notwendig machen.

Diese Anpassungen sind während der Leistungserbringung vom Auftragnehmer (AN) mit seinen Fachplanern der beauftragten Gewerke abzustimmen und durchzuführen.

Das Honorar für diese Leistung ist in das Angebot einzupreisen.

Entsprechend der ab 01.01.2021 gültigen Weisung „Änderung der Ausrüstungsstrategie für Gleiswechselbetrieb und Überleitverbindungen“ aus der Ril. 413 sind in der übergebenen Trassierung ungefähr alle 5 km Überleitstellen enthalten, die in der Vorplanung vollständig ausgeplant werden müssen.

Nach derzeitiger Planungsrichtlinie ist alle 20 km, analog dem Streckenstandart M230, ein Überholbahnhof des Typ C zu erstellen, da die zu planende Strecke später im Mischverkehr befahren werden soll. Diese befinden sich westlich von Adelsried (an gleicher Streckenkilometrierung dann auch für die Option) und südlich von Günzburg. Die anrechenbaren Kosten der Verkehrsanlagen werden entgegen des §46(1) der HOAI ohne die Ausstattung von Anlagen des Schienenverkehrs ermittelt. Für diese Leistungen werden gesonderte Objekte gebildet, die separat in Anlage 2.1 zu kalkulieren sind. Eine doppelte Vergütung über die Verkehrsanlagen findet nicht statt. Alle Anlagen, Becken, Rohrleitungen und sonstigen Vorrichtungen, die zur Entwässerung notwendig sind, müssen nach dem aktuell geltenden Regelwerk und gültigen Gesetzen mit geplant werden. Dabei sind die gültigen umweltrechtlichen und wasserrechtlichen Vorschriften für ein späteres Genehmigungsverfahren einzuhalten. Die Kapazität der Kanäle für den Kabeltiefbau sind entsprechend der Vorgaben aus der Ausrüstungstechnik zu dimensionieren und sind damit ein Bestandteil der Gesamtplanung. Alle benötigten Randwege und Sicherheitsbereiche für die Instandhaltung sowie als Flucht- und Rettungsweg sind nach den gültigen Vorschriften ebenfalls vom AN mit zu planen. Hierbei sind insbesondere die EBA Vorschrift Schienenwege zu beachten. Nach Fertigstellung der Planungen ist eine Fahrzeitermittlung durchzuführen, um nachzuweisen, dass die Projektziele der 26 Minuten (inkl. Bau und Regelzuschlag) zwischen Ulm Hbf und Augsburg Hbf und die 40 Minuten (inkl. Bau und Regelzuschlag) zwischen Ulm Hbf und Augsburg Hbf mit Halt am Bahnhof Günzburg erreicht werden. Die Daten der Referenzfahrzeuge werden vom AG übergeben. Diese Leistung ist wird nicht separat vergütet und ist im Angebotspreis einzupreisen. Alle weiteren Informationen zu Gebäuden, Ingenieurbauwerke, Tragwerksplanung, Ausstattung von Anlagen des Schienenverkehrs und Technische Ausrüstung entnehme man der Leistungsbeschreibung (siehe Anlage 1.0).

II.2.5. Kriterji tal-ghoti

il-kriterji msemmija hawn taht
Prezz

II.2.6. Stima tal-valur

II.2.7. Tul tal-kuntratt, qafas ta' ftehim jew sistema dinamika ta' xiri

Bidu: 01/07/2022 Tmiem: 31/07/2024
Dan il-kuntratt huwa soggett ghal tigdid: le

II.2.10. Informazzjoni dwar il-varjanti

Il-varjanti se jigu accettati: le

II.2.11. Informazzjoni dwar l-għażliet

Għażliet: iva

Deskrizzjoni ta' għażliet:

Verkehrsanlage(n)

2.2.1 Objektplanung Verkehrsanlage(n), § 47 HOAI, gemäß Anlage 1.1

1 Objekt siehe Anlage 2.1 Lph 1 bis
Lph 2

2.2.2 Technische Streckenausrüstung, Oberleitung - gemäß Anlage 1.4

1 Anlage Anlage 1.0 Lph 1 bis
Lph 2

2.2.3 Technische Streckenausrüstung, Leit- und Sicherungstechnik - gemäß Anlage 1.4

1 Anlage Anlage 1.0	Lph 1 bis
Lph 2	
2.2.4 50 Hz-Anlagen - gemäß Anlage 1.4	
1 Anlage siehe Anlage 1.0	Lph 1 bis
Lph 2	
Ingenieurbauwerk(e)	
2.2.5 Objektplanung Ingenieurbauwerke, § 43 HOAI, gemäß Anlage 1.2	
1 Objekt siehe Anlage 2.1	Lph 1 bis
Lph 2	
2.2.6 Tragwerksplanung Ingenieurbauwerke, § 51 HOAI, gemäß Anlage 1.3	
1 Objekt siehe Anlage 2.1	Lph 1 bis
Lph 2	
2.2.7 Technische Ausrüstung Ingenieurbauwerke, § 55 HOAI, gemäß Anlage 1.4	
1 Objekt siehe Anlage 1.0	Lph 1 bis
Lph 2	

II.2.13. Informazzjoni dwar Fondi tal-Unjoni Ewropea

L-akkwist huwa marbut ma' proġett u/jew programm iffinanzjat mill-fondi tal-Unjoni Ewropea: le

II.2.14. Informazzjoni addizzjonali

Die Anzahl der maximal an einen Bieter zu vergebender Lose ist abhängig von spezifischen Anforderungen an Umfang und Art des ihm im Zeitraum des Teilnahmewettbewerbes zur Verfügung stehenden Personals. Die genauen Anforderungen, welches Personal in welchem Umfang zur Verfügung stehen muss, sind dem im Verfahren verwendeten Teilnahmeantrag zu entnehmen (einzusehen auf der Vergabeplattform eVergabe unter 21FEI52781 bzw. dem Dateinamen "02_Teilnahmeantrag Vorplanung Leistungsphase 1&2").

Diese führen gegebenenfalls dazu, dass bei einer Nichterreichung der jeweiligen Werte eine Einschränkung der maximal an einen Bieter zu vergebender Lose eingreift.

Der Bieter kann für alle Losen bieten, auch wenn insoweit die Eignung für weniger als vier Lose gegeben ist. Die Zuschlagserteilung erfolgt unter Berücksichtigung der diesbezüglichen Bieterbeurteilung auf das Los oder die Lose, welches bzw. welche bezüglich der Wertungssumme, den größten Abstand zum Zweitbieter hat bzw. haben.

Die Beschaffende Stelle behält sich vor, ohne weitere Verhandlungen auf eines der eingegangenen Angebote den Zuschlag zu erteilen.

Im Falle von Verhandlungen erfolgen diese nur mit den Bietern, welche die wirtschaftlichsten Angebote auf Grundlage aller Zuschlagskriterien unterbreitet haben.

II.2. Deskrizzjoni

II.2.1. Titlu

Vorplanungsleistung Lph 1&2, Trassenvariante Türkis für Bahnprojekt ABS/NBS Ulm-Augsburg für die Gewerke Verkehrsanlagen, Konst. Ing.-Bau inkl. Tragwerkspl., OLA, LST und Elektro-/Energieanlagen 50Hz

Nru tal-lott: 3

II.2.2. Kodiċi(jiet) addizzjonali tal-VKK

71240000 Servizi dwar l-arkitettura, l-inġinerija u l-ippjanar

II.2.3. Il-post tat-twettiq

Kodiċi NUTS: DE144 Ulm, Stadtkreis

Is-sit jew post ewlieni tal-eżekuzzjoni: Ulm - Augsburg

II.2.4. Deskription tal-akkwist

Das Bahnprojekt ABS/NBS Ulm – Augsburg ist mit der Nummer 22 im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 gelistet und soll die Fahrzeit auf der heute 160 Jahre alten, zweigleisigen, elektrifizierten und etwa 86 km langen TEN-Strecke zwischen Ulm und Augsburg im Schienenpersonenfernverkehr deutlich verkürzen.

Als Teil der europäischen Ost-West Eisenbahn-Hauptverkehrsachse im Rhein-Donau-Korridor wird die Strecke Stuttgart – Ulm – München insbesondere nach den Inbetriebnahmen von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke (im weiteren NBS genannt) Wendlingen – Ulm an Bedeutung gewinnen. Die Fertigstellung der beiden Projekte in Kombination mit dem schon 4-gleisig ausgebauten Streckenabschnitt zwischen München und Augsburg und dem stetig steigenden Bewusstsein für umweltfreundlichen Verkehr, lässt eine signifikante Steigerung der zu transportierenden Personen sowie Güter in den nächsten Jahren erwarten. Deshalb ist es zwingend notwendig, die Strecke zwischen Augsburg und Ulm leistungsfähig zu machen. Es handelt sich hier um den letzten noch nicht als Schnellfahrstrecke ausgebauten Abschnitt zwischen München und Stuttgart, der durch die verhältnismäßig niedrigen Geschwindigkeiten in weiten Bereichen der Bestandsstrecke immer wieder zum Nadelöhr wird.

Als verkehrliches Ziel für das Bahnprojekt Ulm – Augsburg wurde deshalb eine Reisezeitverkürzung im Fernverkehr zwischen Ulm und Augsburg auf eine Zielfahrzeit von 26 Minuten inkl. Bau- und Regelzuschlägen im Deutschlandtakt festgelegt. Als Berechnungsgrundlage für die Erreichung dieser Ziele wurde in der aktuellen Version der VAsT ein Hochgeschwindigkeitsfahrzeug mit einer Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h als Referenzfahrzeug gewählt.

Dies soll auf der Relation Köln – Stuttgart – Ulm – München eine Reisezeit von unter 3:50 Stunden bewirken.

Bei einem Fernverkehrszug mit Halt am Bahnhof Günzburg ist im Deutschlandtakt eine Fahrzeit von 40 Minuten inkl. der Haltezeit und des Bau- und Regelzuschlages von Ulm nach Augsburg vorgegeben. Hierzu ist ein Referenzfahrzeug mit einer Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h vorgesehen.

Hinweis: Weitere Informationen zum Projekt Ulm-Augsburg, den Randbedingungen, den Trassierungsräumen und zum Projektstand können jederzeit der Projekthomepage (www.ulmaugsburg.de) entnommen werden.

In der Entstehung dieses Projektes wurde bereits eine Raumwiderstandskarte mit den wichtigsten Umwelt - Schutzgütern auf Grundlage von vorhandenen Unterlagen des Landesamtes für Umwelt und anderen leicht zugänglichen Daten und Plänen erstellt.

Mit Hilfe der in der VAsT festgesetzten Parameter wurden vier möglichst raumwiderstandsarme Trassierungsräume in den Farben blau, grün violett und türkis identifiziert.

Für die vier gefundenen Trassierungsräume wurden dann im Sommer 2021 die Grobtrassierungen der Gleisachsen, Überholbahnhöfe und Überleitstellen so ausgearbeitet, dass sie den Anforderungen des Projektzieles, einer Fahrzeit von 26,0 Minuten (inkl. Bau- und Regelzuschlag) zwischen Ulm Hbf und Augsburg Hbf, sowie 40,0 Minuten zwischen Ulm Hbf und Augsburg Hbf mit Halt in Günzburg, genügen.

Dabei wurden die Trassierungen möglichst sinnvoll, wirtschaftlich, ökologisch, umweltverträglich und raumwiderstandsarm nach den regelwerkskonformen Parametern für eine 2-gleisige TEN-Strecke in den Suchraum zwischen Ulm und Augsburg geplant und versprechen mit hoher Wahrscheinlichkeit eine rechtssichere Umsetzung.

Ebenfalls wurden für alle Varianten die Streckenübergänge zwischen den NBS-Abschnitten und der Bestandsstrecke 5302 trassiert, um das Fahrzeitziel der 40 Minuten über Günzburg erreichen zu können.

Nach genauerer Untersuchung wurde die Erkenntnis gewonnen, dass die blaue sowie die grüne Variante die Projektziele nicht in vollem Umfang erfüllen. Diese beiden Trassen wurden

anschließend über eine Verbindungskurve bei Jettingen/Dinkelscherben zu einer Kombinationsvariante zusammengeführt damit die Projektziele erreicht werden können. Als Anregung aus der Öffentlichkeitsarbeit wurde zusätzlich noch eine möglichst lange Bündelung mit der Autobahn betrachtet, welche als Los Orange dargestellt ist. In diesem Raumlos der Ausschreibung ist die Vorplanung Leistungsphase 1 und 2 der Trassenführung der Variante „türkis“ zu beplanen.

Die in dieser Ausschreibung zu beplanende Trassierung der Variante Türkis, welche 72,1 km lang ist, verlässt Augsburg beginnend an den in Punkt 1.2 Beschriebenen Signalen, nördlich in Richtung Gersthofen bis auf Höhe der BAB A8. Dort schwenkt die Trasse in Richtung Westen und begleitet die Autobahn nördlich liegend bis auf Höhe Adelsried. Zwischen Adelsried und Burgau kann der Autobahn aufgrund der engen Bögen der BAB A8 nicht gefolgt werden, hier liegt die Strecke aufgrund der Entwurfsgeschwindigkeit von 300 km/h weiter nördlich. Bei Burgau kreuzt die NBS Trasse die Bestandsstrecke und Autobahn. An dieser Stelle wird es eine eingleisige Anbindung an die Bestandsstrecke geben, um das Fahrzeitziel der 40 Minuten mit Halt in Günzburg zu erreichen. Weiter westlich verläuft die türkise Trasse südlich von Günzburg bis sie kurz vor Neu-Ulm auf den Bestand trifft. Von dort verläuft sie als ABS weiter bis nach Ulm Hbf.

Im Osten der Strecke ist die Anpassung des Bestandes zwischen Burlafingen und Neu-Ulm auf einer Länge von ca. 3 km notwendig, da die Bestandsgleise nun in die Gleise 3 und 4 (anstatt wie bisher 1 und 2) des Bahnhofes Neu – Ulm münden sollen.

Im Bereich zwischen Augsburg – Oberhausen und Neusäß muss die Einbindung der Bestandsstrecke an den Augsburger Hauptbahnhof angepasst werden, da die neue Strecke stellenweise auf den Gleisen des Bestandes verlaufen wird. Die zukünftige Anbindung der Bestandsstrecke erfolgt, wie in Punkt 2.1 beschrieben.

Den genauen Verlauf der Streckenführung, die Anbindung der Bestandstrasse an den Bahnhof Augsburg, den Streckenübergang zur Bestandstrecke, um die Reduzierung der Fahrzeit über Günzburg zu erreichen, sowie die Anbindung an den Bestand bei Neu-Ulm können Sie der angehängten .xml Datei in Anlage 24 entnehmen.

Gegenstand dieser Leistungsanfrage ist die Erstellung der Planung für die Leistungsphasen 1 und 2 in der BIM Methodik für die nachfolgenden Gewerke:

Verkehrsanlagen

Für die nach Auftragserteilung übergebene Trassierung im .xml Format, welche alle Lage-, Höheninformationen und Trassierungsparameter enthält, ist die zweigleisige TEN Strecke für eine Entwurfsgeschwindigkeit von bis zu 300 km/h zwischen den in Punkt 1.2 genannten Anschlusspunkten nach den aktuellen Regeln der Technik zu planen. Die Planung der Verkehrsanlagen erfolgt für jeden Bereich entsprechend der dort benötigten Geschwindigkeit, welche das Erreichen der Fahrzeitziele sicherstellt.

Die Planungen der Verkehrsanlagen sind so auszulegen, dass neben dem Personenfernverkehr auch Güterzüge die neue zweigleisige Strecke befahren können, wie in der VAsT (Anlage 22) beschrieben. Dafür wurde die Längsneigung der Achsen unter Berücksichtigung der Grenzlaster und der aerodynamischen Effekte im Tunnel mit einem Maximalwert von bis zu 8‰ trassiert.

Im Zuge der fortschreitenden Planungsleistung werden Erkenntnisse aus den einzelnen Gewerken oder aus der Abstimmung mit anderen Planenden (hauptsächlich Umweltplanung) und aus der Berücksichtigung derer Ergebnisse entstehen, welche eine Änderung bzw. Anpassung dieser Gleisachsen in Lage und Höhe notwendig machen.

Diese Anpassungen sind während der Leistungserbringung vom Auftragnehmer (AN) mit seinen Fachplanern der beauftragten Gewerke abzustimmen und durchzuführen.

Das Honorar für diese Leistung ist in das Angebot einzupreisen.

Entsprechend der ab 01.01.2021 gültigen Weisung „Änderung der Ausrüstungsstrategie für Gleiswechselbetrieb und Überleitverbindungen“ aus der Ril. 413 sind in der übergebenen Trassierung ungefähr alle 5 km Überleitstellen enthalten, die in der Vorplanung vollständig ausgeplant werden müssen.

Nach derzeitiger Planungsrichtlinie ist alle 20 km, analog dem Streckenstandart M230, ein Überholbahnhof des Typ C zu erstellen, da die zu planende Strecke später im Mischverkehr befahren werden soll. Dieser befindet sich nördlich von Ichenhausen. Im Bereich der ABS wird die Überholmöglichkeit durch Weichenverbindungen zwischen den beiden neuen Gleisen und den bestehenden Bahnhöfen in Dinkelscherben und Gessertshausen hergestellt.

anrechenbaren Kosten der Verkehrsanlagen werden entgegen des §46(1) der HOAI ohne die Ausstattung von Anlagen des Schienenverkehrs ermittelt. Für diese Leistungen werden gesonderte Objekte gebildet, die Separat in Anlage 2.1 zu kalkulieren sind. Eine doppelte Vergütung über die Verkehrsanlagen findet nicht statt.

Der barrierefreie Aus- bzw. Umbau von den Verkehrsstationen entlang der Bestandsstrecke zwischen Neusäß und Dinkelscherben ist nicht im Auftrag dieses Projektes enthalten. Durch die verengten Platzverhältnisse in manchen Gemeindegebieten kann es aber dazu kommen, dass einzelne Verkehrsstationen jedoch trotzdem im Bestand geändert werden müssen. In einem solchen Fall ist grundsätzlich eine komplette Neu- bzw. Umbauplanung der Station (auch der vorhandenen Bestandteile) unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit notwendig. Diesen Leistungen werden optional vergeben und kommen frühestens nach Bestimmung der zu findenden Vorzugstrasse für das Bahnprojekt Ulm-Augsburg zur Ausführung.

Hierfür ist optional in der Anlage 2.1 – Leistungsumfang 2 das Honorar anzubieten.

Alle Anlagen, Becken, Rohrleitungen und sonstigen Vorrichtungen, die zur Entwässerung notwendig sind, müssen nach dem aktuell geltenden Regelwerk und gültigen Gesetzen mit geplant werden. Dabei sind die gültigen umweltrechtlichen und wasserrechtlichen Vorschriften für ein späteres Genehmigungsverfahren einzuhalten.

Alle weiteren Informationen zu Gebäuden, Ingenieurbauwerke, Tragwerksplanung, Ausstattung von Anlagen des Schienenverkehrs und Technische Ausrüstung entnehme man der Leistungsbeschreibung (siehe Anlage 1.0).

II.2.5. Kriterji tal-għoti

il-kriterji msemmija hawn taħt

Prezz

II.2.6. Stima tal-valur

II.2.7. Tul tal-kuntratt, qafas ta' ftehim jew sistema dinamika ta' xiri

Bidu: 01/07/2022 Tmiem: 31/07/2024

Dan il-kuntratt huwa soġġett għal tiġdid: le

II.2.10. Informazzjoni dwar il-varjanti

Il-varjanti se jiġu aċċettati: le

II.2.11. Informazzjoni dwar l-għażliet

Għażliet: le

II.2.13. Informazzjoni dwar Fondi tal-Unjoni Ewropea

L-akkwist huwa marbut ma' proġett u/jew programm iffinanzjat mill-fondi tal-Unjoni Ewropea: le

II.2.14. Informazzjoni addizzjonali

Die Anzahl der maximal an einen Bieter zu vergebender Lose ist abhängig von spezifischen Anforderungen an Umfang und Art des ihm im Zeitraum des Teilnahmewettbewerbes zur Verfügung stehenden Personals. Die genauen Anforderungen, welches Personal in welchem Umfang zur Verfügung stehen muss, sind dem im Verfahren verwendeten Teilnahmeantrag zu entnehmen (einzusehen auf der Vergabeplattform eVergabe unter 21FEI52781 bzw. dem Dateinamen "02_Teilnahmeantrag Vorplanung Leistungsphase 1&2").

Diese führen gegebenenfalls dazu, dass bei einer Nichterreichung der jeweiligen Werte eine Einschränkung der maximal an einen Bieter zu vergebender Lose eingreift.

Der Bieter kann für alle Losen bieten, auch wenn insoweit die Eignung für weniger als vier Lose gegeben ist. Die Zuschlagserteilung erfolgt unter Berücksichtigung der diesbezüglichen Bietereignung auf das Los oder die Lose, welches bzw. welche bezüglich der Wertungssumme, den größten Abstand zum Zweitbieter hat bzw. haben.

Die Beschaffende Stelle behält sich vor, ohne weitere Verhandlungen auf eines der eingegangenen Angebote den Zuschlag zu erteilen.

Im Falle von Verhandlungen erfolgen diese nur mit den Bietern, welche die wirtschaftlichsten Angebote auf Grundlage aller Zuschlagskriterien unterbreitet haben.

II.2. Deskrizzjoni

II.2.1. Titlu

Vorplanungsleistung Lph 1&2, Trassenvariante Violett für Bahnprojekt ABS/NBS Ulm-Augsburg für die Gewerke Verkehrsanlagen, Konst. Ing.-Bau inkl. Tragwerkspl., OLA, LST und Elektro-/Energieanl. (50Hz).

Nru tal-lott: 4

II.2.2. Kodiċi(jiet) addizzjonali tal-VKK

71240000 Servizi dwar l-arkitettura, l-inġinerija u l-ippjanar

II.2.3. Il-post tat-twetiq

Kodiċi NUTS: DE144 Ulm, Stadtkreis

Is-sit jew post ewlieni tal-eżekuzzjoni: Ulm - Augsburg

II.2.4. Deskrizzjoni tal-akkwist

Das Bahnprojekt ABS/NBS Ulm – Augsburg ist mit der Nummer 22 im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 gelistet und soll die Fahrzeit auf der heute 160 Jahre alten, zweigleisigen, elektrifizierten und etwa 86 km langen TEN-Strecke zwischen Ulm und Augsburg im Schienenpersonenfernverkehr deutlich verkürzen.

Als Teil der europäischen Ost-West Eisenbahn-Hauptverkehrsachse im Rhein-Donau-Korridor wird die Strecke Stuttgart – Ulm – München insbesondere nach den Inbetriebnahmen von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke (im weiteren NBS genannt) Wendlingen – Ulm an Bedeutung gewinnen. Die Fertigstellung der beiden Projekte in Kombination mit dem schon 4-gleisig ausgebauten Streckenabschnitt zwischen München und Augsburg und dem stetig steigenden Bewusstsein für umweltfreundlichen Verkehr, lässt eine signifikante Steigerung der zu transportierenden Personen sowie Güter in den nächsten Jahren erwarten. Deshalb ist es zwingend notwendig, die Strecke zwischen Augsburg und Ulm leistungsfähig zu machen. Es handelt sich hier um den letzten noch nicht als Schnellfahrstrecke ausgebauten Abschnitt zwischen München und Stuttgart, der durch die verhältnismäßig niedrigen Geschwindigkeiten in weiten Bereichen der Bestandsstrecke immer wieder zum Nadelöhr wird.

Als verkehrliches Ziel für das Bahnprojekt Ulm – Augsburg wurde deshalb eine Reisezeitverkürzung im Fernverkehr zwischen Ulm und Augsburg auf eine Zielfahrzeit von 26 Minuten inkl. Bau- und Regelzuschlägen im Deutschlandtakt festgelegt. Als Berechnungsgrundlage für die Erreichung dieser Ziele wurde in der aktuellen Version der VAs

ein Hochgeschwindigkeitsfahrzeug mit einer Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h als Referenzfahrzeug gewählt.

Dies soll auf der Relation Köln – Stuttgart – Ulm – München eine Reisezeit von unter 3:50 Stunden bewirken.

Bei einem Fernverkehrszug mit Halt am Bahnhof Günzburg ist im Deutschlandtakt eine Fahrzeit von 40 Minuten inkl. der Haltezeit und des Bau- und Regelzuschlages von Ulm nach Augsburg vorgegeben. Hierzu ist ein Referenzfahrzeug mit einer Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h vorgesehen.

Hinweis: Weitere Informationen zum Projekt Ulm-Augsburg, den Randbedingungen, den Trassierungsräumen und zum Projektstand können jederzeit der Projekthomepage (www.ulmaugsburg.de) entnommen werden.

In der Entstehung dieses Projektes wurde bereits eine Raumwiderstandskarte mit den wichtigsten Umwelt - Schutzgütern auf Grundlage von vorhandenen Unterlagen des Landesamtes für Umwelt und anderen leicht zugänglichen Daten und Plänen erstellt.

Mit Hilfe der in der VAS festgesetzten Parameter wurden vier möglichst raumwiderstandsarme Trassierungsräume in den Farben blau, grün violett und türkis identifiziert.

Für die vier gefundenen Trassierungsräume wurden dann im Sommer 2021 die Grobtrassierungen der Gleisachsen, Überholbahnhöfe und Überleitstellen so ausgearbeitet, dass sie den Anforderungen des Projektzieles, einer Fahrzeit von 26,0 Minuten (inkl. Bau- und Regelzuschlag) zwischen Ulm Hbf und Augsburg Hbf, sowie 40,0 Minuten zwischen Ulm Hbf und Augsburg Hbf mit Halt in Günzburg, genügen.

Dabei wurden die Trassierungen möglichst sinnvoll, wirtschaftlich, ökologisch, umweltverträglich und raumwiderstandsarm nach den regelwerkskonformen Parametern für eine 2-gleisige TEN-Strecke in den Suchraum zwischen Ulm und Augsburg geplant und versprechen mit hoher Wahrscheinlichkeit eine rechtssichere Umsetzung.

Verkehrsanlage(n)

Ebenfalls wurden für alle Varianten die Streckenübergänge zwischen den NBS-Abschnitten und der Bestandsstrecke 5302 trassiert, um das Fahrzeitziel der 40 Minuten über Günzburg erreichen zu können.

Nach genauerer Untersuchung wurde die Erkenntnis gewonnen, dass die blaue sowie die grüne Variante die Projektziele nicht in vollem Umfang erfüllen. Diese beiden Trassen wurden anschließend über eine Verbindungskurve bei Jettingen/Dinkelscherben zu einer Kombinationsvariante zusammengeführt damit die Projektziele erreicht werden können.

Als Anregung aus der Öffentlichkeitsarbeit wurde zusätzlich noch eine möglichst lange Bündelung mit der Autobahn betrachtet, welche als Los Orange dargestellt ist.

Los Violett:

Diese Variante beginnt im Augsburger Hauptbahnhof an den in Punkt 1.2 beschriebenen Punkten und verläuft als ABS entlang der Bestandsstrecke 5302 bis kurz vor Diedorf. Dort zweigt sie als NBS über das Schmuttertal in Richtung Westen ab und erreicht eine Geschwindigkeit von 300 km/h. Bei Jettingen-Scheppach /Burgau quert sie die Bestandsstrecke, während sie eng gebündelt neben der BAB A8 verläuft. An dieser Stelle wird es eine eingleisige Anbindung an die Bestandsstrecke geben, um das Fahrzeitziel der 40 Minuten mit Halt in Günzburg zu erreichen. Bei Unterfahlheim trifft der NBS-Abschnitt auf die Bestandsstrecke zurück und verläuft gebündelt bis zum Bahnhof Neu-Ulm wieder als ABS. Im Bereich zwischen Augsburg – Oberhausen und Neusäß – Westheim muss die Bestandsstrecke auf einer Länge von ca. 5 km angepasst werden, da die Eingriffe in die Umgebung sonst zu große Auswirkungen hätten. Ebenso ist eine Anpassung des Bestandes zwischen Burlafingen und Neu-Ulm auf einer Länge von ca. 3 km notwendig, da die Bestandsgleise künftig in die Gleise 3 und 4 (anstatt wie bisher 1 und 2) des Bahnhofes Neu – Ulm münden sollen.

Den genauen Verlauf der Streckenführung, die Verschwenkung des Bestandes zwischen Augsburg und Neusäß – Westheim, die Anbindung der Bestandstrasse an den Bahnhof Augsburg, den Streckenübergang zur Bestandstrecke, um die Reduzierung der Fahrzeit über Günzburg zu erreichen, sowie die Anbindung an den Bestand bei Neu-Ulm können Sie der angehängten .xml Datei in Anlage 24 entnehmen

Gegenstand dieser Leistungsanfrage ist die Erstellung der Planung für die Leistungsphasen 1 und 2 in der BIM Methodik für die nachfolgenden Gewerke:

Verkehrsanlagen

Für die nach Auftragserteilung übergebene Trassierung im .xml Format, welche alle Lage-, Höheninformationen und Trassierungsparameter enthält, ist die zweigleisige TEN Strecke für eine Entwurfsgeschwindigkeit von bis zu 300 km/h zwischen den in Punkt 1.2 genannten Anschlusspunkten nach den aktuellen Regeln der Technik zu planen. Die Planung der Verkehrsanlagen erfolgt für jeden Bereich entsprechend der dort benötigten Geschwindigkeit, welche das Erreichen der Fahrzeitziele sicherstellt.

Die Planungen der Verkehrsanlagen sind so auszulegen, dass neben dem Personenfernverkehr auch Güterzüge die neue zweigleisige Strecke befahren können, wie in der VAsT (Anlage 22) beschrieben. Dafür wurde die Längsneigung der Achsen unter Berücksichtigung der Grenzlaster und der aerodynamischen Effekte im Tunnel mit einem Maximalwert von bis zu 8‰ trassiert.

Im Zuge der fortschreitenden Planungsleistung werden Erkenntnisse aus den einzelnen Gewerken oder aus der Abstimmung mit anderen Planenden (hauptsächlich Umweltplanung) und aus der Berücksichtigung derer Ergebnisse entstehen, welche eine Änderung bzw. Anpassung dieser Gleisachsen in Lage und Höhe notwendig machen.

Diese Anpassungen sind während der Leistungserbringung vom Auftragnehmer (AN) mit seinen Fachplanern der beauftragten Gewerke abzustimmen und durchzuführen.

Das Honorar für diese Leistung ist in das Angebot einzupreisen.

Entsprechend der ab 01.01.2021 gültigen Weisung „Änderung der Ausrüstungsstrategie für Gleiswechselbetrieb und Überleitverbindungen“ aus der Ril. 413 sind in der übergebenen Trassierung ungefähr alle 5 km Überleitstellen enthalten, die in der Vorplanung vollständig ausgeplant werden müssen.

Nach derzeitiger Planungsrichtlinie ist alle 20 km, analog dem Streckenstandart M230, ein Überholbahnhof des Typ C zu erstellen, da die zu planende Strecke später im Mischverkehr befahren werden soll. Dieser befindet sich nördlich von Ichenhausen. Im Bereich der ABS wird die Überholmöglichkeit durch Weichenverbindungen zwischen den beiden neuen Gleisen und den bestehenden Bahnhöfen in Dinkelscherben und Gessertshausen hergestellt.

anrechenbaren Kosten der Verkehrsanlagen werden entgegen des §46(1) der HOAI ohne die Ausstattung von Anlagen des Schienenverkehrs ermittelt. Für diese Leistungen werden gesonderte Objekte gebildet, die separat in Anlage 2.1 zu kalkulieren sind. Eine doppelte Vergütung über die Verkehrsanlagen findet nicht statt.

Der barrierefreie Aus- bzw. Umbau von den Verkehrsstationen entlang der Bestandsstrecke zwischen Neusäß und Dinkelscherben ist nicht im Auftrag dieses Projektes enthalten. Durch die verengten Platzverhältnisse in manchen Gemeindegebieten kann es aber dazu kommen, dass einzelne Verkehrsstationen jedoch trotzdem im Bestand geändert werden müssen. In einem solchen Fall ist grundsätzlich eine komplette Neu- bzw. Umbauplanung der Station (auch der vorhandenen Bestandteile) unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit notwendig. Diesen Leistungen werden optional vergeben und kommen frühestens nach Bestimmung der zu findenden Vorzugstrasse für das Bahnprojekt Ulm-Augsburg zur Ausführung.

Hierfür ist optional in der Anlage 2.1 – Leistungsumfang 2 das Honorar anzubieten.

Vor Beginn der Planungen der Verkehrsstationen ist für diese Stationen ein Konzept aufzustellen, dass nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten veranschaulicht, welche baulichen Maßnahmen notwendig und sinnvoll sind. Bei den anschließend durchzuführenden Planungen ist darauf zu achten, dass möglichst Standard-Elemente geplant werden. Es sind die Planungsgrundlagen und -vorgaben von DB Station und Service einzuhalten.

Alle Anlagen, Becken, Rohrleitungen und sonstigen Vorrichtungen, die zur Entwässerung notwendig sind, müssen nach dem aktuell geltenden Regelwerk und gültigen Gesetzen mit geplant werden. Dabei sind die gültigen umweltrechtlichen und wasserrechtlichen Vorschriften für ein späteres Genehmigungsverfahren einzuhalten.

Alle weiteren Informationen zu Gebäuden, Ingenieurbauwerke, Tragwerksplanung, Ausstattung von Anlagen des Schienenverkehrs und Technische Ausrüstung entnehme man der Leistungsbeschreibung (siehe Anlage 1.0).

II.2.5. Kriterji tal-għoti

il-kriterji msemmija hawn taħt

Prezz

II.2.6. Stima tal-valur

II.2.7. Tul tal-kuntratt, qafas ta' ftehim jew sistema dinamika ta' xiri

Bidu: 01/07/2022 Tmiem: 31/07/2024

Dan il-kuntratt huwa soġġett għal tiġdid: le

II.2.10. Informazzjoni dwar il-varjanti

Il-varjanti se jiġu aċċettati: le

II.2.11. Informazzjoni dwar l-għażliet

Għażliet: iva

Deskrizzjoni ta' għażliet:

Verkehrsanlage(n)

2.2.1 Objektplanung Verkehrsanlage(n), § 47 HOAI, gemäß Anlage 1.1

1 Objekt siehe Anlage 2.1 Lph 1 bis
Lph 2

2.2.2 Technische Streckenausrüstung, Oberleitung - gemäß Anlage 1.4

1 Anlage Anlage 1.0 Lph 1 bis
Lph 2

2.2.3 Technische Streckenausrüstung, Leit- und Sicherungstechnik - gemäß Anlage 1.4

1 Anlage Anlage 1.0 Lph 1 bis
Lph 2

2.2.4 50 Hz-Anlagen - gemäß Anlage 1.4

1 Anlage siehe Anlage 1.0 Lph 1 bis
Lph 2

Ingenieurbauwerk(e)

2.2.5 Objektplanung Ingenieurbauwerke, § 43 HOAI, gemäß Anlage 1.2

1 Objekt siehe Anlage 2.1 Lph 1 bis
Lph 2

2.2.6 Tragwerksplanung Ingenieurbauwerke, § 51 HOAI, gemäß Anlage 1.3

1 Objekt Anlage 2.1 Lph 1 bis
Lph 2

2.2.7 Technische Ausrüstung Ingenieurbauwerke, § 55 HOAI, gemäß Anlage 1.4

1 Objekt siehe Anlage 1.0 Lph 1 bis Lph 2

II.2.13. Informazzjoni dwar Fondi tal-Unjoni Ewropea

L-akkwist huwa marbut ma' proġett u/jew programm iffinanzjat mill-fondi tal-Unjoni Ewropea: le

II.2.14. Informazzjoni addizzjonali

Die Anzahl der maximal an einen Bieter zu vergebender Lose ist abhängig von spezifischen Anforderungen an Umfang und Art des ihm im Zeitraum des Teilnahmewettbewerbes zur Verfügung stehenden Personals. Die genauen Anforderungen, welches Personal in welchem Umfang zur Verfügung stehen muss, sind dem im Verfahren verwendeten Teilnahmeantrag zu entnehmen (einzusehen auf der Vergabepattform eVergabe unter 21FEI52781 bzw. dem Dateinamen "02_Teilnahmeantrag Vorplanung Leistungsphase 1&2").

Diese führen gegebenenfalls dazu, dass bei einer Nichterreichung der jeweiligen Werte eine Einschränkung der maximal an einen Bieter zu vergebender Lose eingreift.

Der Bieter kann für alle Losen bieten, auch wenn insoweit die Eignung für weniger als vier Lose gegeben ist. Die Zuschlagserteilung erfolgt unter Berücksichtigung der diesbezüglichen Bieter-eignung auf das Los oder die Lose, welches bzw. welche bezüglich der Wertungssumme, den größten Abstand zum Zweitbieter hat bzw. haben.

Die Beschaffende Stelle behält sich vor, ohne weitere Verhandlungen auf eines der eingegangenen Angebote den Zuschlag zu erteilen.

Im Falle von Verhandlungen erfolgen diese nur mit den Bietern, welche die wirtschaftlichsten Angebote auf Grundlage aller Zuschlagskriterien unterbreitet haben.

Taqsimta III: Informazzjoni legali, ekonomika, finanzjarja u teknika

III.1. Kondizzjonijiet għall-partecipazzjoni

III.1.1. Idoneità għall-attività professjonali, inklużi rekwiżiti relatati mar-reġistrazzjoni fuq registri professjonali jew kummerċjali

Lista u deskrizzjoni qasira ta' kundizzjonijiet:

- Erklärung, dass kein Insolvenzverfahren oder Liquidationsverfahren anhängig ist.
- Erklärung, dass das Unternehmen in Bezug auf Ausschlussgründe im Sinne von §§ 123 f. GWB oder Eignungskriterien im Sinne von § 122 GWB keine Täuschung begangen und auch keine Auskünfte zurückgehalten hat und dass das Unternehmen stets in der Lage war, geforderte Nachweise in Bezug auf die §§ 122 bis 124 GWB zu übermitteln.
- Erklärungen zur Einhaltung gesetzlicher Verpflichtungen, insbesondere der Pflicht zur Zahlung von Steuern und Abgaben sowie zur Zahlung der Beiträge zur gesetzlichen Sozialversicherung (Renten-, Kranken-, Pflege-, Unfall und Arbeitslosenversicherung), sowie Verpflichtungen z.B. gem. den in § 21 Arbeitnehmer-Entsendegesetz (AentG), § 98c Aufenthaltsgesetz, § 19 Mindestlohngesetz oder § 21 Schwarzarbeitsbekämpfungsgesetz genannten Vorschriften.

III.1.2. Qagħda ekonomika u finanzjarja

Lista u deskrizzjoni qasira ta' kriterji tal-għażla:

- Erklärung über Verfehlungen, die die Zuverlässigkeit als Bieter in Frage stellt (§ 124 Abs. 1 Nr. 3 GWB);
- Erklärung, dass er nicht durch die Deutsche Bahn AG wegen Verfehlungen gesperrt und vom Wettbewerb ausgeschlossen ist;
- Erklärung zur Kartellrechtlichen Compliance- und Korruptionsprävention und, dass sich der Bewerber/Bieter einem unbeschränkten Wettbewerb bekennt und sichergestellt hat, dass sich

die Unternehmensführung der Bedeutung bewusst ist, die der Beachtung aller geltenden Wettbewerbs- und Korruptionsgesetze zukommt;

-- Erklärung, dass der Bewerber/Bieter zu keinem Zeitpunkt in einem Vergabeverfahren der Deutsche Bahn AG oder eines mit ihr gemäß §§ 15 ff. AktG verbundenen Unternehmens

a) versucht hat, die Entscheidungsfindung in unzulässiger Weise zu beeinflussen,

b) versucht hat, vertrauliche Informationen zu erhalten, durch die es unzulässige Vorteile beim Vergabeverfahren erlangen könnte, oder

c) irreführende Informationen übermittelt hat, die die Vergabeentscheidung beeinflussen konnten bzw. dies versucht hat.

-- Erklärung, dass der Bewerber / Bieter den DB-Verhaltenskodex für Geschäftspartner (

http://www.deutschebahn.com/lieferantenqualifizierung_downloads) oder die BME-

Verhaltensrichtlinie ([https://www.bme.de/fileadmin/_horusdam/2065-BME-](https://www.bme.de/fileadmin/_horusdam/2065-BME-Code_of_Conduct_deutsch.pdf)

[Code_of_Conduct_deutsch.pdf](https://www.bme.de/fileadmin/_horusdam/2065-BME-Code_of_Conduct_deutsch.pdf)) oder einen eigenen Verhaltenskodex, der im Wesentlichen vergleichbare Prinzipien verbindlich festlegt, welche eingehalten werden.

Diese Erklärung ist im Falle der Auftragserteilung von jedem vorgesehenen Nachunternehmer vor dessen Beauftragung einzuholen und diese dem Auftraggeber unverzüglich und unaufgefordert vorlegen. Bei fehlender Erklärung kann der Einsatz des vorgesehenen Nachunternehmers untersagt werden.

-- Erklärung, dass der Umsatz für ingenieurtechnische Schieneninfrastruktur-Planungen der Leistungsphasen 1-4 im Mittel der letzten 3 abgeschlossenen Geschäftsjahre pro Jahr mindestens 2.000.000,00 € betrug.

III.1.3. Abilità teknika u professionali

Lista u deskripcioni qasira ta' kriterji tal-għażla:

-- Erklärung, dass in den genannten Fachbereichen mindestens untenstehende Anzahl an Arbeitskräften in den letzten 3 abgeschlossenen Geschäftsjahren jahresdurchschnittlich beschäftigt war (nach Berufsgruppen gegliedert).

Geforderte Mindestanzahl Mitarbeiter für 1 Raumlos: 1 Projektleiter/in, 1 Qualitätsprüfer, 3 Mitarbeiter Planung Verkehrsanlagen, 3 Mitarbeiter für Planung Ingenieurbauwerke, 1 Mitarbeiter für Planung Oberleitung, 1 Mitarbeiter für Planung LST, 1 Mitarbeiter für Planung Elektrische Energieanlagen, 3 BIM Koordinatoren, 1 BIM Gesamt-Koordinator

Geforderte Mindestanzahl Mitarbeiter für 2 Raumlose: 1 Projektleiter/in, 1 Qualitätsprüfer, 6 Mitarbeiter Planung Verkehrsanlagen, 6 Mitarbeiter für Planung Ingenieurbauwerke, 2 Mitarbeiter für Planung Oberleitung, 2 Mitarbeiter für Planung LST, 2 Mitarbeiter für Planung Elektrische Energieanlagen, 6 BIM Koordinatoren, 1 BIM Gesamt-Koordinator

Geforderte Mindestanzahl Mitarbeiter für 3 Raumlose: 2 Projektleiter/in, 2 Qualitätsprüfer, 9 Mitarbeiter Planung Verkehrsanlagen, 9 Mitarbeiter für Planung Ingenieurbauwerke, 3 Mitarbeiter für Planung Oberleitung, 3 Mitarbeiter für Planung LST, 3 Mitarbeiter für Planung Elektrische Energieanlagen, 9 BIM Koordinatoren, 2 BIM Gesamt-Koordinatoren

Geforderte Mindestanzahl Mitarbeiter für 4 Raumlose: 2 Projektleiter/in, 2 Qualitätsprüfer, 12 Mitarbeiter Planung Verkehrsanlagen, 12 Mitarbeiter für Planung Ingenieurbauwerke, 4 Mitarbeiter für Planung Oberleitung, 4 Mitarbeiter für Planung LST, 4 Mitarbeiter für Planung Elektrische Energieanlagen, 12 BIM Koordinatoren, 2 BIM Gesamt-Koordinatoren

-- Erklärung über die beabsichtigte Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen

Referenznachweise des Bewerbers

3 vergleichbare Leistungen, die innerhalb der letzten 5 Geschäftsjahre vor dem Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Teilnahmeantrages abgeschlossen wurden, sind nachzuweisen.

Eine Referenz gilt als vergleichbar, wenn folgende Mindestanforderungen erfüllt sind:

1. Planung eines Eisenbahninfrastrukturprojektes der HOAI Leistungsphase 1 - 4 für die Gewerke Verkehrsanlagen, Konstruktiver Ingenieurbau, Leit- und Sicherungstechnik und Oberleitungsanlagen

2. Mindestes 5,00 Kilometer Streckenlänge Verkehrsanlagenplanung in diesem Projekt

3. Mindestens 3 Ingenieurbauwerke inkl. Tragwerksplanung in diesem Projekt

4. Auftragswert mindestens 500.000,00€ in diesem Projekt

und

eine Leistung im Bereich der Eisenbahninfrastrukturplanung, die innerhalb der letzten 5 Geschäftsjahre vor Veröffentlichung des Teilnahmeantrages abgeschlossen wurde, in welcher die BIM Methodik in der Leistungsphase 1 und 2 oder 3 und 4 angewandt wurde. Diese Referenz darf auch eine der oberen 3 Leistungen sein.

Zum Nachweis der geforderten Referenzen muss der Bewerber in den Tabellen des einzureichenden Teilnahmeantrags an den dort gekennzeichneten Leerstellen die jeweils erforderlichen Angaben zwingend eintragen. Ein Verweis auf Anlagen oder sonstige Erklärungen ist nicht zulässig, sofern nicht ausdrücklich erlaubt.

Nachweise über die Qualifikation der vorgesehenen Mitarbeiter mit objektbezogener Eignung Für folgende Funktionen ist die Qualifikation nachzuweisen:

o vorgesehenen Projektleiter/in

o Qualitätsprüfer/innen

o BIM Gesamtkoordinator/in

Allgemeine Hinweise zu Lebensläufe, welche mindestens folgende Angaben zu enthalten haben:

Name, Geburtsjahr, dzt. Beschäftigung, Sprachkenntnisse, Liste der persönlichen Referenzprojekte innerhalb der nachzuweisenden Berufserfahrung mit Zeitraum der Projektbearbeitung und Funktion.

Zum Nachweis der geforderten Referenzen muss der Bewerber in den Tabellen des Teilnahmeantrages, an den dort gekennzeichneten Leerstellen, die jeweils erforderlichen Angaben zwingend eintragen. Ein Verweis auf Anlagen oder sonstige Erklärungen ist nicht zulässig, sofern nicht ausdrücklich erlaubt.

Im Folgenden werden stellenweise Referenzen der Leistungsphasen 1-4 abgefragt. Dies ist notwendig, um bei der Komplexität einiger Bauwerke auch in Bezug auf die weiterführende Planung die technischen Zusammenhänge und konstruktiven Voraussetzungen beurteilen zu können.

Bei einer Bewerbung auf ein oder zwei Los/e ist ein/e Projektleiter/in aufzuführen:

Angaben zu dem / der vorgesehenen Projektleiter / Projektleiterin 1

Qualifikationsanforderung:

1. Abschluss: abgeschlossenes ingenieurwissenschaftliches Studium

2. mind. 5 Jahre Berufserfahrung in konzeptioneller Planung von Eisenbahninfrastrukturprojekten als Projektleiter

3. zwei Referenzprojekte als Projektleiter/in

Als Nachweis sind Urkunde und Lebenslauf einzureichen

Referenzen

2 vergleichbare Leistungen, die innerhalb der letzten 5 Jahre vor dem Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Teilnahmeantrages abgeschlossen wurden, in denen er/sie als Projektleiter/in tätig war.

Eine Referenz gilt als vergleichbar, wenn folgende Mindestanforderungen erfüllt sind:

1. Planung eines Eisenbahninfrastrukturprojektes in mindestens einer der HOAI Leistungsphasen 2 oder 3 für mindestens zwei der folgenden Gewerke:

- Verkehrsanlagen
- Konstruktiver Ingenieurbau inkl. Tragwerksplanung

- Leit- und Sicherungstechnik
- Oberleitungsanlagen
- elektrische Energieanlagen

2. Auftragswert mindestens 500.000,00€ in diesem Projekt

Bei einer Bewerbung auf drei oder vier Lose ist ein/e zweite/r Projektleiter/in aufzuführen:

Angaben zu dem / der vorgesehenen Projektleiter / Projektleiterin 2

Qualifikationsanforderung:

1. Abschluss: abgeschlossenes Hochschulstudium Bauingenieurwesen oder Eisenbahnverkehrswesen

2. mind. 5 Jahre Berufserfahrung in konzeptioneller Planung von Eisenbahninfrastrukturprojekten als Projektleiter

3. 2 Referenzprojekte als Projektleiter/in

Als Nachweis sind Urkunde und Lebenslauf einzureichen

Referenzen

2 vergleichbare Leistungen, die innerhalb der letzten 5 Jahre vor dem Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Teilnahmeantrages abgeschlossen wurden, in denen er/sie als Projektleiter/in tätig war.

Eine Referenz gilt als vergleichbar, wenn folgende Mindestanforderungen erfüllt sind:

1. Planung eines Eisenbahninfrastrukturprojektes in mindestens einer der HOAI

Leistungsphasen 2 oder 3 für mindestens zwei der folgenden Gewerke:

- Verkehrsanlagen
- Konstruktiver Ingenieurbau inkl. Tragwerksplanung
- Leit- und Sicherungstechnik
- Oberleitungsanlagen
- elektrische Energieanlagen

2. Auftragswert mindestens 500.000,00€ in diesem Projekt

Bei einer Bewerbung auf ein oder zwei Lose ist ein/e Qualitätsprüfer/in aufzuführen:

Angaben zu dem/der vorgesehenen Qualitätsprüfer/in 1

Qualifikationsanforderung:

1. Abschluss: abgeschlossenes Hochschulstudium Bauingenieurwesen oder Eisenbahnverkehrswesen

2. mind. 5 Jahre Berufserfahrung in konzeptioneller Planung von Eisenbahninfrastrukturprojekten als Qualitätsprüfer

3. ein Referenzprojekt als Qualitätsprüfer/in

Als Nachweis sind Urkunde und Lebenslauf einzureichen

Referenzen

Eine vergleichbare Leistung, die innerhalb der letzten 5 Jahre vor dem Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Teilnahmeantrages abgeschlossen wurden, in denen er/sie als Qualitätsprüfer/in tätig war.

Eine Referenz gilt als vergleichbar, wenn folgende Mindestanforderungen erfüllt sind:

1. Planung eines Eisenbahninfrastrukturprojektes in mindestens einer der HOAI

Leistungsphasen 2 oder 3 für mindestens eines der folgenden Gewerke:

- Verkehrsanlagen
- Konstruktiver Ingenieurbau inkl. Tragwerksplanung

2. Auftragswert mindestens 250.000,00€ in diesem Projekt

Bei einer Bewerbung auf zwei oder drei Lose sind zwei Qualitätsprüfer/innen aufzuführen:

Angaben zu dem/der vorgesehenen Qualitätsprüfer/in 2

Qualifikationsanforderung:

1. Abschluss: abgeschlossenes Hochschulstudium Bauingenieurwesen oder Eisenbahnverkehrswesen

2. mind. 5 Jahre Berufserfahrung in konzeptioneller Planung von Eisenbahninfrastrukturprojekten als Projektleiter

3. ein Referenzprojekt als Qualitätsprüfer/in

Als Nachweis sind Urkunde und Lebenslauf einzureichen

Referenzen

Eine vergleichbare Leistung, die innerhalb der letzten 5 Jahre vor dem Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Teilnahmeantrages abgeschlossen wurden, in denen er/sie als Qualitätsprüfer/in tätig war.

Eine Referenz gilt als vergleichbar, wenn folgende Mindestanforderungen erfüllt sind:

1. Planung eines Eisenbahninfrastrukturprojektes in mindestens einer der HOAI

Leistungsphasen 2 oder 3 für mindestens eines der folgenden Gewerke:

- Verkehrsanlagen
- Konstruktiver Ingenieurbau inkl. Tragwerksplanung

2. Auftragswert mindestens 250.000,00€ in diesem Projekt

Bei einer Bewerbung auf ein oder zwei Lose ist ein/e BIM-Gesamtkoordinator/in aufzuführen:

Angaben zu dem/der vorgesehenen BIM Gesamtkoordinator/in 1 (wie in AIA beschrieben)

Qualifikationsanforderung

1. Abschluss: abgeschlossenes Hochschulstudium Ingenieurwesen oder vergleichbare Ausbildung

2. 2 Schulungen zum Arbeiten mit der BIM Methodik bzw. der zugehörigen Software

3. ein Referenzprojekt als BIM Gesamtkoordinator

Als Nachweis sind Urkunde und Lebenslauf einzureichen

Referenzen

eine vergleichbare Leistung, die innerhalb der letzten 5 Jahre vor dem Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Teilnahmeantrages abgeschlossen wurde, in denen er/sie als BIM Gesamtkoordinator/in tätig war.

Eine Referenz gilt als vergleichbar, wenn folgende Mindestanforderungen erfüllt sind:

1. Planung eines Eisenbahninfrastrukturprojektes der HOAI Leistungsphase 2 oder 3 in der BIM Methodik in dem die Gewerke Verkehrsanlagen und Konstruktiver Ingenieurbau beplant wurden.

2. Auftragswert mindestens 250.000€ in diesem Projekt

Bei einer Bewerbung auf drei oder vier Lose sind zwei BIM-Gesamtkoordinatoren/innen aufzuführen:

Angaben zu dem / der vorgesehenen BIM Gesamtkoordinator/in 2 (wie in AIA beschrieben)

Qualifikationsanforderung

1. Abschluss: abgeschlossenes Hochschulstudium Ingenieurwesen oder vergleichbare Ausbildung

2. zwei Schulungen zum Arbeiten mit der BIM Methodik bzw. der zugehörigen Software

3. ein Referenzprojekt als BIM Gesamtkoordinator

Als Nachweis sind Urkunde und Lebenslauf einzureichen

Referenzen

siehe BIM Gesamtkoordinator 1

III.1.4. Regoli u kriterji oġġettivi għall-partecipazzjoni

Lista u deskrizzjoni qasira tar-regoli u l-kriterji:

Für folgende Leistungen muss das ausführende Unternehmen in einem

Präqualifikationsverfahren bei der Deutschen Bahn AG präqualifiziert sein: siehe III.2.2) sowie

unter Allgemeine Präqualifikationsanforderungen (PQ-Anforderungen) für Arch./Ing.-

leistungen. Die Allgemeinen PQ-Anforderungen für Arch./Ing.leistungen sind zu

berücksichtigen und über den unter Punkt I.3) genannten Link herunterzuladen.

Anmerkung: Der Link unter I.3) wird automatisch generiert. An der Stelle liegen alle Unterlagen zur Vergabe auch die Allgemeine PQ-Anforderungen.

III.1.6. Depożiti u garanziji meħtieġa

Gemäß den Vergabeunterlagen

III.1.7. Kundizzjonijiet ewlenin tal-finanzjament u l-arrangamenti tal-pagament u/jew referenza għad-dispożizzjonijiet rilevanti li jirregolawhom

Zahlungsbedingungen gemäß Vergabeunterlagen

III.1.8. Forma legali li trid tittieħed mill-grupp ta' operaturi ekonomiċi li lilhom ser jingħata l-kuntratt

Gesamtschuldnerische Haftung aller Gemeinschaftsmitglieder

III.2. Il-kondizzjonijiet relatati mal-kuntratt

III.2.1. Informazzjoni dwar professjoni partikolari

L-eżekuzzjoni tas-servizz hija riżervata għal professjoni partikolariReferenza għal-liġi, ir-regolament jew id-dispożizzjoni amministrattiva rilevanti:
siehe III. 1.3 dieser Bekanntmachung

III.2.2. Kundizzjonijiet għat-twettiq tal-kuntratt

Für folgende Leistungen muss das für die Ausführung vorgesehene Unternehmen in einem Präqualifikationsverfahren bei der Deutschen Bahn AG präqualifiziert sein. Form und Zeitpunkt der Vorlage der Nachweise sowie Angaben zu den Teilnahmebedingungen und zum Präqualifikationsverfahren sind III.1.1) bis III.1.4) sowie den Allgemeinen PQ-Anforderungen für Arch.-/Ing.-Leistungen zu entnehmen:

Planung bauliche Anlagen:

- Planung Verkehrsanlage Fahrbahn
- Planung Verkehrsanlage Bahnübergänge
- Planung Verkehrsanlage Bahnsteige

Planung Ingenieurbauwerke:

- Planung Ingenieurbauwerke Eisenbahnbrücken
- Planung Ingenieurbauwerke Personenunter- u. Personenüberführungen

Planung elektrotechnische Anlagen:

- Planung von elektrischen Energieanlagen
- Planung elektrischer Weichenheizeanlagen

Planung Oberleitungsanlagen:

- Planung 15 KV Standard Oberleitungsanlage

Planung Leit- und Sicherungstechnik:

- Planung von Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik

III.2.3. Informazzjoni dwar il-persunal responsabbli għat-twettiq tal-kuntratt

Obbligazzjoni li jkunu indikati l-ismijiet u l-kwalifiki professjonali tal-persunal maħtur biex iwettaq il-kuntratt

Taqsimu IV: Proċedura

IV.1. Deskrizzjoni

IV.1.1. Tip ta' proċedura

Proċedura nnegozjata b'sejha minn qabel għall-kompetizzjoni

IV.1.3. Informazzjoni dwar ftehim qafas jew sistema dinamika ta' xiri

IV.1.8. Informazzjoni dwar il-Ftehim dwar l-Akkwisti Pubbliċi (GPA)

L-akkwist huwa kopert mill-GPA: iva

IV.2. Informazzjoni amministrattiva

IV.2.2. Limitu ta' żmien għall-wasla tal-offerti jew it-talbiet għall-partecipazzjoni

Data: 07/03/2022 Hin lokali: 11:00

IV.2.3. Id-data maħsuba għad-dispaċċ tal-istediniet għall-offerti jew għas-sehem lil kandidati magħżula

Data: 18/03/2022

IV.2.4. Lingwi li bihom jistgħu jkunu sottomessi l-offerti jew it-talbiet għall-partecipazzjoni

Ġermaniż

IV.2.6. Perjodu ta' żmien minimu li matulu l-offerent għandu jżomm l-offerta

Is-sejha għall-offerti trid tibqa' valida sa: 24/06/2022

Taqsim VI: Informazzjoni kumplimentari

VI.1. Informazzjoni dwar rikorrenza

Dan huwa akkwist rikorrenti: le

VI.2. Informazzjoni dwar flussi ta' xogħol elettronici

Se jintużaw ordnijiet elettronici

Se jkun aċċettat il-ħruġ ta' fatturi elettronici

Se jintużaw pagamenti elettronici

VI.3. Informazzjoni addizzjonali

Bitte ergänzen Sie im Teilnahmeantrag alle Angaben (gelb markierte Felder), die vom Bewerber zu machen sind, sorgfältig und vollständig. Durch den Bewerber sind als Teilnahmebedingung alle Erklärungen/Nachweise, welche im Teilnahmeantrag gefordert sind, einzureichen. Fehlende Angaben können zum Ausschluss aus dem weiteren Vergabeverfahren führen.

Der Teilnahmeantrag ist bis zum genannten Schlusstermin, ausschließlich unter Verwendung des Formular des Teilnahmeantrags, bei der ausschreibenden Stelle des Auftraggebers einzureichen. Darüber hinaus gehende Unterlagen sind nicht erwünscht.

Die Teilnahme am weiteren Verfahren setzt die unveränderte Zusammensetzung der im Teilnahmewettbewerb zugelassenen Bietergemeinschaften voraus. Der Zusammenschluss der im Teilnahmewettbewerb zugelassenen Einzelbieter zu Bietergemeinschaften ist nicht zulässig.

Bis zum Schlusstermin ist Ihr Unternehmen bzw. Ihre Bewerber- oder Bietergemeinschaft für das Einreichen der Teilnahmeanträge kostenfrei auf dem Vergabeportal der Deutschen Bahn AG unter <https://bieterportal.noncd.db.de/portal/FAQ> zu registrieren.

Bitte beachten Sie, auch wenn Sie schon registrierter Lieferant sind, ist für eine Bewerber- oder Bietergemeinschaft eine erneute Registrierung erforderlich.

Für die Teilnahme am Auswahlverfahren ist die Erfüllung sämtlicher Eignungskriterien (Mindestanforderungen) vom Bewerber, von den Partnern der Bewerbergemeinschaft bzw. ggf. von den Subunternehmern nachzuweisen.

Die geforderten Eignungsnachweise müssen spätestens mit der Abgabe des Teilnahmeantrages vorgelegt werden.

Subunternehmer, welche für den Nachweis der technischen Leistungsfähigkeit herangezogen werden, sind im Teilnahmeantrag zu nennen und dürfen während des Vergabeverfahrens nicht ausgetauscht werden. Ein Austausch dieser führt grundsätzlich zum Ausschluss des Bewerbers. Außerdem hat der Bewerber mit der beiliegenden Verpflichtungserklärung (Anlage 1) schriftlich nachzuweisen, dass er für die gesamte Dauer der Leistungserbringung tatsächlich über die Mittel dieser Subunternehmer zur jeweiligen Leistungserbringung verfügt. Ein Austausch von Subunternehmern, welche zur Erreichung der Eignungsanforderungen herangezogen werden, ist während der gesamten Dauer der Leistungserbringung grundsätzlich nicht gestattet und nur aus zwingenden Gründen zulässig. Vor dem Austausch von Subunternehmern ist die schriftliche Zustimmung des Auftraggebers einzuholen. Dem schriftlichen Antrag zum Austausch sind zudem sämtliche Eignungsnachweise /Verpflichtungserklärungen aus dem Vergabeverfahren für den jeweiligen Subunternehmer beizulegen. Der Austausch ist nur gegen, nach den hiesigen Vorgaben geeignete Subunternehmer zulässig.

Vorgesehene Mitarbeiter, welche für den Nachweis der Eignung im Bereich zusätzliche Angaben (Abschnitt VI.3) herangezogen werden, sind im Teilnahmeantrag zu nennen und dürfen während des Vergabeverfahrens nicht ausgetauscht werden. Ein Austausch der Mitarbeiter, welche zur Erreichung der Eignungsanforderungen herangezogen werden, ist während der gesamten Dauer der Leistungserbringung grundsätzlich nicht gestattet und nur aus zwingenden Gründen zulässig. Vor dem Austausch von den genannten Mitarbeitern ist die schriftliche Zustimmung des Auftraggebers einzuholen. Dem schriftlichen Antrag sind zudem sämtliche Eignungsnachweise/Verpflichtungserklärungen aus dem Vergabeverfahren für den jeweiligen Mitarbeiter beizulegen. Der Austausch ist nur gegen nach den Vorgaben der hiesigen Teilnahmebedingungen geeignete Mitarbeiter zulässig.

Fragen zu den Vergabeunterlagen oder dem Vergabeverfahren sind so rechtzeitig zu stellen, dass dem Auftraggeber unter Berücksichtigung interner Abstimmungsprozesse eine Beantwortung spätestens 6 Tage vor Ablauf der Frist zur Angebotsabgabe bzw. zur Einreichung der Teilnahmeanträge möglich ist. Der Auftraggeber behält sich vor, nicht rechtzeitig gestellte Fragen gar nicht oder innerhalb von weniger als 6 Tagen vor Ablauf der Frist zur Angebotsabgabe bzw. zur Einreichung der Teilnahmeanträge zu beantworten.

— Durch den Wirtschaftsteilnehmer sind als Teilnahmebedingung neben den unter III.1.1. bis III.1.3. genannten Erklärungen/Nachweisen folgende weitere Erklärungen / Nachweise erforderlich:

— Erklärung, ob und in wieweit wir mit dem/den unten genannten weiteren vom AG für dieses Projekt beauftragten Unternehmen verbunden (gesellschaftsrechtlich verbunden im Sinne § 18 AktG/verwandtschaftlich) oder wirtschaftlich abhängig sind. Bei Bietergemeinschaften gilt diese Verpflichtung bezogen auf jedes einzelne Gemeinschaftsmitglied.

Beteiligte Unternehmen

1. DB Engineering & Consulting (Erstellung Bast, Lph 1)
2. Sweco GmbH (Trassierungsleistung, Lph1)
3. Nickol & Partner (Geologische Voruntersuchungen, Lph 1)

Der Auftraggeber behält sich vor, Angebote von Bietern auszuschließen, die unter Mitwirkung eines vom Auftraggeber beauftragten Ingenieurbüros erstellt wurden. Gleiches gilt, wenn zwischen Bieter und beauftragtem Ingenieurbüro eine gesellschaftsrechtliche /verwandtschaftliche Verbundenheit oder wirtschaftliche Abhängigkeit besteht.

— Erklärung, dass er im Rahmen des hier vorliegenden Projektes keine Bauleistungen und damit im Zusammenhang stehenden Arch./Ing.-Leistungen erbracht hat

— Erklärung, dass der Bewerber/Bieter den DB-Verhaltenskodex für Geschäftspartner (<https://www.deutschebahn.com/de/konzern/konzernprofil/compliance/geschaeftspartner/verhaltenskodex-1191674>)

oder die BME-Verhaltensrichtlinie (<https://www.bme.de/initiativen/compliance/bme-compliance-initiative/>) oder einen eigenen Verhaltenskodex, der im Wesentlichen vergleichbare Prinzipien verbindlich für ihn festlegt, einhalten wird.

Corona-Virus: Der Auftraggeber behält sich vor, wegen möglicher Undurchführbarkeit der hier ausgeschriebenen Leistungen wegen Einschränkungen aufgrund der Corona-Epidemie den Zuschlag nicht zu erteilen/das Vergabeverfahren aufzuheben bzw. einzustellen.

Hinweise des Auftraggebers zu Corona:

1. Die mit Erlass des BMI vom 23.3.2020, Ziff. II (BW I 7 – 70406/21#1, abrufbar unter https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/2020/corona/erlass-bauwesen-corona-20200323.pdf?__blob=publicationFile&v=1) herausgegebenen Hinweise zur Handhabung von Bauablaufstörungen werden auf den abzuschließenden Vertrag entsprechend angewendet. Die dortigen Aussagen zum Umgang mit und Nachweis von Höherer Gewalt macht der Auftraggeber sich zu eigen.

2. Angebote müssen weiterhin verbindlich sein und den Vergabeunterlagen entsprechen. Von den Vergabeunterlagen abweichende Angebote oder Angebote mit Vorbehalten, z.B. bei Terminen, müssen ausgeschlossen werden. Von entsprechenden Erklärungen bitten wir daher abzusehen.

Ab dem 19.4.2017 ist bei Vergaben gemäß SektVO sowie größer 50 000 EUR nur noch die Übermittlung von Angeboten/Teilnahmeanträgen über das Vergabeportal der Deutschen Bahn AG zulässig.

VI.4. Proċeduri ta' analiżi mill-ġdid

VI.4.1. Korp responsabbli għall-proċeduri ta' analiżi mill-ġdid

Isem uffiċjali: Vergabekammer des Bundes

Indirizz postali: Villemomblerstr. 76

Belt: Bonn

Kodiċi postali: 53123

Pajjiż: Il-Ġermanja

VI.4.3. Proċedura ta' analiżi mill-ġdid

Informazzjoni preċiża dwar id-data/i tal-għeluq għall-proċeduri ta' analiżi mill-ġdid:

Ein Nachprüfungsantrag ist unzulässig, soweit mehr als 15 Kalendertage nach Eingang der Mitteilung des Auftraggebers, einer Rüge nicht abhelfen zu wollen, vergangen sind (§ 160 Abs. 3, Satz 1, Nr. 4 GWB). Ein Nachprüfungsantrag ist zudem unzulässig, soweit der Antrag erst nach Zuschlagserteilung zugestellt wird (§ 168 Abs. 2, Satz 1 GWB). Die Zuschlagserteilung ist möglich 10 Tage nach Absendung der Bekanntgabe der Vergabeentscheidung per Fax oder auf elektronischem Weg bzw. 15 Tage nach Absendung der Bekanntgabe der Vergabeentscheidung per Post (§ 134 Abs. 2 GWB). Die Zulässigkeit eines Nachprüfungsantrags setzt ferner voraus, dass die geltend gemachten Vergabeverstöße innerhalb von 10 Kalendertagen nach Kenntnis bzw. – soweit die Vergabeverstöße aus der Bekanntmachung oder den Vergabeunterlagen erkennbar sind – bis zum Ablauf der Teilnahme- bzw. Angebotsfrist gerügt wurden (§ 160 Abs. 3, Satz 1, Nr. 1 bis 3 GWB). Des Weiteren wird auf die in § 135 Abs. 2 GWB genannten Fristen verwiesen.

VI.5. Data ta' meta ntbagħat dan l-avviż

03/02/2022