

Qualifizierung Bahnhofsquartier Senftenberg

Los 1 – Planungsleistungen Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerke

1. Anlass und bisherige Planungen

Die Kreis- und Universitätsstadt Senftenberg liegt im Lausitzer Seenland, im Süden Brandenburgs an der Landesgrenze zu Sachsen. Zu Senftenberg mit seinen ca. 23.500 Einwohnern, gehören neben der Kernstadt die Ortsteile Brieske, Großkoschen, Hosena, Niemtsch, Peickwitz und Sedlitz.

In den letzten Jahren ist es im Rahmen der Stadtsanierung/ des Stadtumbaus gelungen, die Senftenberger Altstadt mit ihrer prägenden Bausubstanz und den öffentlichen Räumen nachhaltig aufzuwerten. Mit der Neugestaltung der Bahnhofstraße konnte zudem die zentrale Stadtachse zwischen Bahnhof, Altstadt und Stadthafen gestärkt werden. Das Bahnhofsumfeld selbst mit seinen funktionalen, städtebaulichen und verkehrlichen Defiziten weist jedoch noch erheblichen Handlungsbedarf auf. Hier gibt es Gebäudeleerstand und Sanierungsbedarfe, es fehlt an belebenden Nutzungen und der öffentliche Raum wird den Ansprüchen an Aufenthaltsqualität und verkehrlichen Nutzungsbedarfen nicht mehr gerecht. Daher ist es Ziel der Stadtentwicklung, das Bahnhofsumfeld als zentralen, intermodalen Mobilitätsstandort (B+R, P+R, ZOB, K+R) sowie als qualitätsvolles Stadtquartier im Sinne eines attraktiven Entrées in die Innenstadt bzw. in die Tourismusregion Lausitzer Seenland neu zu ordnen und aufzuwerten. Vor diesem Hintergrund wurden bereits mit einer Verkehrsanalyse und Verkehrskonzept im Jahr 2022 verschiedene Varianten zur Neuordnung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) untersucht und in 2023 mit dem Workshop „Mobilitätswende in Kommunen“ Handlungsempfehlungen für die Verbesserung der innerörtlichen Mobilität und die Qualifizierung des Bahnhofsumfeldes erörtert. *Quelle: Bericht Rahmenplanung, Gruppe Planwerk, 2025*

In den Jahren 2024 und 2025 wurde in einem Diskursiven Verfahren ein integriertes städtebauliches-verkehrliches Gesamtkonzept als Rahmenplan für das Bahnhofsquartier unter aktiver Einbindung der Stakeholder bzw. der relevanten Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit erarbeitet. Die bereits vorhandenen Konzeptansätze wurden dabei kritisch geprüft, bestehende bzw. neue Anforderungen und Bedarfe eruiert und zusammengeführt. Der Rahmenplan dient als konzeptionelle Grundlage für die Erarbeitung des Bebauungsplanes Nr. 59 „Bahnhofsquartier“. Für diesen liegt aktuell der Vorentwurf vor, welcher anhand der Ergebnisse aus der frühzeitigen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit zum Entwurf qualifiziert wird.

Damit sind für die Objektplanung der Verkehrs- und Freianlagen sowie weiteren Leistungsbilder umfangreiche Grundlagen und konzeptionelle Ansätze vorhanden.

2. Zielsetzung

Ziel ist die Stärkung des Bahnhofs und des Bahnhofsumfeldes als Mobilitätsdrehscheibe und die verkehrliche, funktionale und räumliche Neuordnung und Aufwertung der öffentlichen und öffentlich nutzbaren Freiflächen.

Mit der Qualifizierung des Bahnhofsquartiers Senftenberg ist die umfassende Aufwertung des bestehenden Busbahnhofes (ZOB), des Bahnhofsvorplatzes und die Verlagerung und Neuanlage von K+R-, P+R- sowie B+R-Anlagen geplant. Die Verkehrsanbindungen an das örtliche Straßennetz werden sowohl für den Busverkehr als auch den motorisierten Individualverkehr verändert.

Folgende Maßnahmen sollen im ersten Schritt geplant und umgesetzt werden:

- Neu-/Ausbau des ZOB
- Errichtung von K+R- sowie P+R-Anlagen
- Errichtung von B+R-Anlagen
- Gestaltung Bahnhofsvorplatz
- Neubau Verkehrsanbindung Amtsweg – Sedlitzer Straße bzw. Güterbahnhofstraße

Perspektivisch soll zudem der Neubau eines Behördenzentrums auf bisher brachliegenden Flächen langfristig als belebende Ankernutzung fungieren und von der optimalen Anbindung an den SPNV/ÖPNV profitieren. Dieser Projektteil einschließlich der angrenzenden Platzflächen sowie dazugehörigen Stellplatzanlagen ist nicht Gegenstand der zu vergebenden Planungsleistungen.

3. Bearbeitungsgebiet

Das Bearbeitungsgebiet umfasst das Bahnhofsumfeld in Senftenberg und wird begrenzt von der Bahnhofstraße im Westen, der Sedlitzer Straße im Süden, der Bahnanlage im Norden und dem ehemaligen Packschuppen an der Güterbahnhofstraße im Osten.



Bearbeitungsgebiet Qualifizierung Bahnhofsquartier Senftenberg

4. Bestandssituation

Das Bahnhofsquartier Senftenberg wird neben dem denkmalgeschützten Empfangsgebäude des Bahnhofes entscheidend von dem ZOB geprägt. Die großräumige Überdachung der mittleren Haltestelleninsel dominiert das Stadtbild und verstellt den Blick auf das Bahnhofsgebäude. Mit 7 nutzbaren Haltestellen für den Regio- und Stadtbusverkehr sowie weiteren 4 Haltestellen für Gelegenheits-, Werksverkehre und den Schienenersatzverkehr sind ausreichend Bussteige vorhanden. Diese weisen allerdings nur Aufstelllängen für 12 m-Busse auf und erfüllen damit nicht die Anforderungen der Verkehrsgesellschaft, da der ZOB nicht nur von Standard-Linienbussen mit 12 m Länge angefahren wird, sondern auch von Gelenkbussen mit 18 m Länge sowie Fahrzeugen mit Zwischengrößen. In diesen Fällen ragt das Heck in die um die Insel umlaufende Fahrbahn und behindert andere Busse. Ein Wegeleitsystem für Sehbehinderte über Bodenindikatoren ist nicht vorhanden. Der ZOB ist nur von der Güterbahnhofstraße aus anfahrbar. Die Zufahrt über die Sedlitzer Straße ist gesperrt. Die Ausstattungselemente aus den 90er Jahren sind stark verschlissen und damit der Gebrauchswert stark gemindert.

Der Bahnhofsvorplatz weist erhebliche Gestaltungs- und Funktionsdefizite auf. Es sind keinerlei fest eingebaute Sitzgelegenheiten, Orientierungspunkte bzw. ein Wegeleitsystem vorhanden. Temporäre Sitzelemente, errichtet in Rahmen eines Baufestivals im Jahr 2024, bieten die einzige Aufenthaltsqualität und werden gut angenommen. Der Platzraum ist stark versiegelt und wird durch die Vorfahrt und Wendeschleife für den Taxiverkehr stark eingeschränkt.

Für den ruhenden Kfz-Verkehr stehen im Bahnhofsumfeld ein Kurzzeitparkplatz (K+R) an der Güterbahnhofstraße mit 13 Stellplätzen, eine P+R-Anlage am Amtsweg mit 40 Stellplätzen und südlich der Sedlitzer Straße außerhalb des Bearbeitungsgebietes ein öffentlicher Parkplatz mit 49 Stellplätzen zur Verfügung. Weiterhin wird östlich des Bahnhofes am Fahrbahnrand der Güterbahnhofstraße geparkt. Die hohe Auslastung der Stellplatzanlagen unterstreicht den Bedarf für den ruhenden, motorisierten Individualverkehr im Gebiet.

Insgesamt weist das Bahnhofsquartier eine starke Versiegelung und geringe Durchgrünung auf. Mehrere brachgefallene Grundstücke mit maroder bzw. ruinöser Bausubstanz prägen im unmittelbaren Bahnhofsumfeld das Stadtbild.

5. Verkehrs- und Freiraumkonzept

Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)

Seitens der Verkehrsgesellschaft Oberspreewald-Lausitz (VG OSL) wurde der Bedarf an Bussteigen für 18 m lange Gelenkbusse formuliert und durch die Verkehrsanalyse von 2022 gutachterlich bestätigt. Dabei werden sechs Bussteige für den Stadt- und Regionalverkehr, ein Bussteig für Fern- und Sondernverkehre sowie ein Bussteig für den Schienenersatzverkehr benötigt. Die Bestandsanlage des ZOB wird der erforderlichen Aufstellfläche für die Busse nicht gerecht. Um die betriebliche Leistungsfähigkeit zu erhöhen und die Nutzbarkeit zu optimieren ist der Ausbau des ZOB erforderlich. Zudem bietet die Baumaßnahme die Möglichkeit städtebauliche Missstände zu beheben und den Bereich der Haltestellen stärker zu durchgrünen um das Mikroklima im Gebiet zu verbessern. Zudem ist durch die VG OSL die

Integration eines digitalen Fahrgastinformationssystems vorgesehen, welches es derzeit noch gibt. Für dieses sind die bauseitigen Rahmenbedingungen in der hier ausgeschriebenen Planung mit zu berücksichtigen.

Gemäß dem Rahmenplan soll der ZOB als zentrale Inselösung konzipiert werden, welche sechs Bushaltestellen für den Stadt- und Regionalverkehr umfasst und den Fahrgästen ermöglicht, ohne (viele) Querungen barrierefrei ein- und umsteigen zu können. Auf eine großflächige Dachkonstruktion, wie derzeit vorhanden, soll mit Blick auf den Denkmalschutz zugunsten kleinerer wettergeschützter Wartebereiche verzichtet werden. Die Insel ist für den Aufenthalt attraktiv und klimaangepasst mit Begrünungselementen zu gestalten. Zu beiden Seiten der Verkehrsinsel sind weitere vier Haltestellenbereiche für Schienenersatz-, Fern- und Sonderverkehre sowie Überlieger-/ Pausenhaltestellen anzuordnen. Der ZOB soll sowohl über die Bahnhofstraße im Westen bzw. die Güterbahnhofstraße im Osten als auch über die Sedlitzer Straße im Süden angefahren werden. Dies ermöglicht für den Betriebsablauf maximale Flexibilität. Für Fahrgäste muss eine komfortable und barrierefreie Querung über die Güterbahnhofstraße sichergestellt werden. Mit der im Rahmenplan entwickelten Lösung für die Neugestaltung des ZOB können die funktionalen Anforderungen der VG OSL an die Kapazitäten, die verkehrliche Anbindung und die Sicherung einer guten Orientierung und Erreichbarkeit für die Fahrgäste erfüllt werden.



Rahmenplan für die Neuordnung des Bahnhofsumfeldes – Vogelperspektive, Gruppe Planwerk, 2025

Im Rahmen des Neu- bzw. Umbaus des ZOB ist vor Beginn der Abbrucharbeiten die Errichtung einer Interimslösung für den ZOB erforderlich, um den Busverkehr im Plangebiet während der Baumaßnahme aufrecht erhalten zu können. Für die Interimslösung steht das künftige Baufeld des Behördenzentrums zur Verfügung sowie ggf. der derzeitige P+R-Parkplatz am Amtsweg/Sedlitzer Straße zur Verfügung.

Bei der Ein- und Ausfahrtmöglichkeit des Busverkehrs auf die Sedlitzer Straße kann der Individualverkehr zum Amtsweg nicht mehr über die bestehende Anbindung geführt werden. Es muss eine neue Anbindung des Amtsweges an das örtliche Verkehrsnetz geschaffen werden. Der Rahmenplan mit Stand von 2025 sah die Anbindung des Amtsweges über die Güterbahnhofstraße vor. Im Ergebnis der frühzeitigen Beteiligung zum Bebauungsplan Nr. 59 „Bahnhofsquartier“ zeigte sich, dass diese Anbindung eigentumsrechtlich nicht umsetzbar ist. Daher ist eine Anbindung des Amtsweges an die Sedlitzer Straße gegenüber der Einmündung Roßkaue zu prüfen.

Bahnhofsvorplatz

Der Bahnhofsvorplatz soll in seiner kompletten Größe dem Aufenthalt, der Orientierung und Information sowie dem Fahrradparken dienen. Dazu soll die Vorfahrt und Wendeanlage für den Taxi-Verkehr zurückgebaut werden. Neben dem Bahnhofsgelände vermittelt der Bahnhofsvorplatz Reisenden den ersten Eindruck der Stadt und der touristischen Region. Dieser muss einladend, zweckmäßig und informativ sein. Ziel ist es, eine repräsentative Gestaltung sowie attraktive Aufenthalts- und Nutzungsangebote für alle Generationen u.a. mit ausreichend Sitzmöglichkeiten und ggf. auch Spielelementen zu schaffen. Die Integration eines Informations- und Wegeleitsystems ist essentiell. Dabei ist der Umgebungsschutz für das denkmalgeschützte Bahnhofsgelände ebenso wie die barrierefreie Gestaltung, die eine klare Orientierung v. a. zum Bahnhof, zur Bahnhofstraße und zum ZOB bietet, zu beachten. Zudem soll zusätzliche Begrünung die kleinklimatischen Verhältnisse in dem stark versiegelten Stadtraum verbessern sowie die Attraktivität und die Aufenthaltsqualität steigern. Die Integration weiterer Elemente in Bezug auf Klimaanpassung und die angestrebte Aufenthaltsnutzung sind wünschenswert.

B+R-Anlagen

In Abstimmung mit der VBB Kompetenzstelle Bahnhof wurde über das VBB-Tool ein Bedarf an 250 B+R-Stellplätzen für das Bahnhofsumfeld ermittelt. Dabei werden vom VBB Standorte in einer maximalen Entfernung von 20 bis 50 m zum Eingang des Bahnhofsempfangsgebäudes empfohlen.

Um den unterschiedlichen Anforderungen der Radfahrenden an die Abstellplätze gerecht zu werden, soll ein Mix aus unterschiedlichen Angeboten geschaffen werden. So sollen an Orten mit der höchsten Nachfrage vorrangig flächeneffiziente Anlagen verortet werden. Wichtig sind zudem die Schaffung gesicherter Anlagen als auch Abstellanlagen für Fahrräder mit Sondermaßen und Nutzende mit besonderen Bedarfen.

Die Errichtung von B+R-Anlagen soll zum einen auf dem Bahnhofsvorplatz erfolgen. Zum anderen sollen weitere B+R-Anlagen gut erreichbar entlang der Güterbahnhofstraße in unmittelbarer Nähe zum ZOB und dem Empfangsgebäude der Deutschen Bahn (DB) angeordnet werden.

K+R- und P+R-Anlagen

Sowohl die Kurzzeitparkplätze an der Güterbahnhofstraße als auch die P+R-Anlage am Amtsweg müssen bei Umsetzung der Konzeption des Rahmenplans für die Neuanlage des ZOB zurückgebaut werden. Um dem Busverkehr die Ein- und Ausfahrt auf die Sedlitzer Straße

zu ermöglichen, muss die Zufahrt zum Amtsweg und damit zum Parkplatz wie zuvor beschrieben unterbunden werden. Die Fläche der derzeitigen P+R-Anlage soll nach Errichtung des Behördenzentrums eine Platzgestaltung erfahren und zur Stärkung der städtebaulichen Verbindungsachse in die Kernstadt beitragen.

Auf Grundlage des Endberichtes „Bike+Ride / Park+Ride“ im Land Brandenburg“ (Stand 07/2020) im Auftrag des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung und dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) wurde am Bahnhof Senftenberg für das Jahr 2030 ein Bedarf von 227 P+R-Stellplätzen ermittelt. Bei dem derzeitigen Bestand von ca. 90 Stellplätzen entspricht dies einer Steigerung von knapp 150%. *Quelle: Verkehrsanalyse und Verkehrskonzept zur Umgestaltung des ZOB und des Bahnhofsumfeldes in der Stadt Senftenberg, stadtraum, 2022*

Die Brachflächen nördlich der Güterbahnhofstraße eignen sich zur Neuanlage und zur erforderlichen Erweiterung der P+R-Anlagen im Gebiet. Hier ist die Errichtung zweier ebenerdiger Stellplatzanlagen mit insgesamt ca. 90 Stellflächen für Reisende zu planen. Die Kurzzeitparkplätze sollen so nah wie möglich am Bahnhofsgebäude errichtet werden. Gemäß Rahmenplan soll ein Teil der Stellflächen unmittelbar südlich der Güterbahnhofstraße gegenüber dem Empfangsgebäude errichtet werden. Zudem kann die Baulücke auf dem Flurstück 179 für die Anlage weiterer K+R-Plätze genutzt werden. An beiden Standorten sind insgesamt etwa 15 Kurzzeitparkplätze vorzusehen.



Darstellung von Flächenpotenzialen für K+R- bzw. P+R-Anlagen

6. Leistungsumfang

Die Planungsleistungen sind in insgesamt drei Losen mit folgenden Leistungsbildern zu erbringen:

- Los 1 - Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerke
- Los 2 - Freianlagen und Gebäude (Überdachungen, Fahrradschließanlagen)
- Los 3 - Technische Ausrüstung (Beleuchtung, Zugangssystem, Informationssystem)

Trotz der Losaufteilung stellt die Qualifizierung des Bahnhofsquartiers eine komplexe Planungsaufgabe mit zahlreichen Schnittstellen zwischen den Leistungsbildern dar, welche

sowohl flächig als auch inhaltlich stark in einander greifen, aufeinander aufbauen und ein sehr hohes Maß an Abstimmungen erfordern.

Zusätzlich zur Losaufteilung der Planungsleistungen wird die Gesamtmaßnahme in mehrere Bauabschnitte unterteilt:

- BA 1 – ZOB einschließlich Interimslösung
- BA 2 – P+R Güterbahnhofstraße
- BA 3 – Verkehrsanbindung Amtsweg
- BA 4 – P+R und K+R am Wasserturm
- BA 5 – Bahnhofsvorplatz

Dem Planungsauftrag **Los 1** werden die Verkehrsflächen einschließlich Gehwegbereiche und der Interimslösung des Busbahnhofes (ZOB) (BA 1), die verschiedenen Stellplatzanlagen (BA 2 und 4) und die Verkehrsanbindung des Amtsweges (BA 3) zugeordnet. Nicht zugeordnet sind die Mittelinsel des ZOB sowie die B+R-Anlagen. Die Planungsleistungen zu den Ingenieurbauwerken sind ggf. für alle Bauabschnitte, auch den Bahnhofsvorplatz, zu erbringen.

Der Mittelinsel des ZOB kommt neben der Funktion als Bussteigfläche gleichzeitig eine wichtige städtebauliche Bedeutung zu, die eine hohe Aufenthaltsfunktion mit besonderer gestalterischer Qualität und kleinklimatisch relevanten Bepflanzungen sicherstellen soll. Aus diesem Grund wurde entschieden, die Fläche dem **Los 2** - Leistungsbild Freianlagen zuzuordnen, ebenso wie die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes (BA 5). Das Wegeleit- und Informationssystem ist konzeptionell und gestalterisch in diesem Los zu planen. Wogegen die technische Umsetzung dem Los 3 – Technische Anlagen unterliegt. Weiterhin dem Los 2 zugeordnet sind die B+R-Anlagen und Fahrgastunterstände der jeweiligen Bushaltestellen. Die Überdachungen und die Fahrradschließanlage werden über das Leistungsbild Gebäude honoriert. In den Stellplatzanlagen der Bauabschnitte 2 und 4 fallen sämtliche Begrünungsmaßnahmen in den Leistungsumfang des Loses 2.

Das **Los 3** – Technische Ausrüstung umfasst in allen Bauabschnitten die Planungsleistungen für die Beleuchtung, das Zugangssystem für die Fahrradschließanlage, die technische Umsetzung des Informationssystems sowie vorbereitende Leistungen zur Installation des digitalen Fahrgastinformationssystems der VG OSL.

Um für die Bauausführung praktikable Baulose und Aufträge zu gestalten, sind Zuarbeiten der einzelnen Planungslose zu den Planungen und Leistungsverzeichnissen anderer Planer erforderlich.

Die räumliche Zuordnung der zu gestaltenden Bereiche zu den Leistungsbildern Verkehrsanlagen, Freianlagen und Gebäude sind in der folgenden Grafik auf Grundlage des Rahmenplans skizziert:



Im Rahmen des **Loses 1** sind für die Bauabschnitte 1 bis 4 Grundleistungen in den Leistungsphasen (LPH) 1 bis 9 zu erbringen. Als besondere Leistungen sind

- LPH 2 Erstellen von Leitungsbestandsplänen
- LPH 5 Objektübergreifende, integrierte Bauablaufplanung
- LPH 5 Koordination des Gesamtprojekts
- LPH 5 Aufstellen von Ablauf- und Netzplänen
- LPH 5 Erstellung eines Leitungs koordinierungsplan
- LPH 7 Prüfung und Wertung von Nebenangeboten
- LPH 8 Prüfung von Nachträgen
- LPH 8 örtliche Bauüberwachung
- LPH 9 Überwachen der Mängelbeseitigung innerhalb der Verjährungsfristen
- Projektvorstellungen in politischen Gremien
- Erstellen von Aufgabenstellungen für Fachgutachten (Baugrunduntersuchungen, ggf. signaltechnische Planungen/Berechnungen)
- Besonderer Koordinierungsaufwand in allen Leistungsphasen durch hohe Schnittstellenkomplexität

zu erbringen.

Die anrechenbaren Kosten zur Honorarermittlung werden vom Auftraggeber für das

- Leistungsbild Verkehrsanlagen auf 2.453.000 €
- Leistungsbild Ingenieurbauwerke auf 248.000 € geschätzt.

Bei der Planung sind im Besonderen die Belange des Denkmalsschutzes zu beachten und der Behindertenbeirat einzubeziehen.

7. Rahmenbedingungen und zeitliche Vorgaben

Zeitgleich zu den hier beschriebenen städtebaulich-verkehrlichen Umbaumaßnahmen im Bahnhofsquartier plant die Deutsche Bahn (DB) die Sanierung des Empfangsgebäudes des Bahnhofs Senftenberg. Die Sanierung der Fassade soll im Jahr 2028 abgeschlossen werden. Weiterhin ist im Zuge des grundhaften Ausbaus des ZOB auch mit Baumaßnahmen der örtlichen Medienträger zu rechnen. Bei der Planung und Umsetzung der städtischen Maßnahmen sind die Schnittstellen zu den Baumaßnahmen Dritter zu beachten und zu koordinieren.

Zur Finanzierung des Vorhabens werden Zuwendungen aus verschiedenen Fördermittelprogrammen und ggf. dem Sondervermögen des Bundes eingesetzt. Die Entwurfsunterlagen zur Antragseinreichung sind entsprechend den Fördermittelbestimmungen zu erstellen.

Für das Gesamtvorhaben (Planungs- und Bauzeit – LPH 1 bis 8) ist der 31.12.2029 als Fertigstellungsfrist vorgesehen. Die Vertragslaufzeit beginnt mit Zuschlagserteilung, die im Oktober 2026 erfolgen soll.

Weitere Meilensteine sind:

- Abschluss LPH 2 – Vorplanung: 01/2027
- Abschluss LPH 3 – Entwurf: 05/2027
- Abschluss LPH 5/6 – Ausführungsplanung/Vorbereitung der Vergabe: 01/2028
- Beginn Bauausführung - LPH 8: 07/2028
- Abschluss Bauausführung: 31.12.2029

8. Vergabeverfahren

Die Vergabe der Planungsleistungen erfolgt in einem Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb nach VgV.

Angebote dürfen für ein Los, für mehrere oder für alle Lose eingereicht werden. Der Auftraggeber behält sich die Möglichkeit vor, mehrere oder alle Lose an einen Bieter bzw. eine Bietergemeinschaft zu vergeben.

Die fachliche Expertise ist im eigenen Unternehmen, durch die Bildung von Bergwerkgemeinschaften oder die Bindung von Nachauftragnehmern zu erbringen und nachzuweisen.

Phase 1 - Teilnahmewettbewerb

Interessierte Unternehmen sind aufgefordert ihre Bewerbungen einzureichen. Auf der Grundlage der nachfolgend genannten Eignungskriterien und geforderten Nachweise bzw. Angaben werden geeignete Bewerber im Rahmen des Teilnahmewettbewerbs ausgewählt.

- **Berufliche Leistungsfähigkeit**

- Angabe und Beschreibung von mindestens einer, maximal zwei Referenzen über vergleichbare Leistungen in dem Leistungsbild Verkehrsanlagen aus den letzten 10 Jahren (2016-2026). Dabei muss die bauliche Umsetzung innerhalb des vorbeschriebenen Zeitraums abgeschlossen oder zumindest begonnen worden sein. Die Referenzen haben im Wesentlichen folgende Angaben zu beinhalten:
 - Bezeichnung und Örtlichkeit des Projekts
 - beauftragte Leistungen (und Leistungsphasen)
 - Honorarzone
 - Leistungszeit
 - Baukosten (brutto)
 - Besonderheiten des Projekts
 - ggf. eingebundene weitere Planer
 - Auftraggeber samt einem Ansprechpartner mit Telefonnummer
 - optional: schriftliche Einschätzung zur Zusammenarbeit vom Referenzgeber (öffentlicher AG, Kommune, Behörde, o.ä.)

Ein Referenzprojekt ist textlich und bildlich auf max. zwei DIN-A4-Seiten (Schriftgröße mind. 10 pt) und zusätzlich einem Plan darzustellen.

Als vergleichbar gilt eine Referenz, wenn sie einen Busbahnhof, einen Verknüpfungspunkt SPNV/ÖPNV oder eine komplexe Erschließung unter Einbindung des ÖPNV betrifft, mind. Brutto-Baukosten von 3 Mio. € aufweist und mind. die Leistungsphasen 3 bis 8 erbracht wurden.

Achtung! Sollte der Umfang je Referenzbeschreibung die maximale Größe überschreiten, wird nur der Inhalt der ersten beiden DIN-A4-Seiten für die textliche und bildliche Darstellung gewertet.

- Angabe der durchschnittlichen jährlichen Beschäftigtenzahl und die Zahl der Führungskräfte der letzten drei Kalenderjahre (2023 – 2025) des Bewerbers bzw. der Bewerbungsgemeinschaft (kumuliert)

Der Auftraggeber stellt als Mindestanforderung insgesamt 10 durchschnittlich jährlich Beschäftigte und davon 2 Führungskräfte des Bewerbers/der Bewerbungsgemeinschaft.

- Angabe der technischen Fachkräfte, die im Zusammenhang mit der Leistungserbringung eingesetzt werden sollen einschließlich der Angabe ihrer Studien-/Berufsabschlüsse und ihrer Funktion im Projektteam

- **Wirtschaftliche und finanzielle Leistungsfähigkeit**

- Angabe des Brutto-Jahresumsatzes mit Planungsleistungen nach HOAI der vergangenen drei Geschäftsjahre (2023 – 2025)
- Angabe des davon erwirtschafteten Brutto-Jahresumsatzes in dem Tätigkeitsbereich Verkehrsanlagenplanung der vergangenen drei Geschäftsjahre (2023 – 2025)

Der Auftraggeber stellt folgende Mindestanforderung an den durchschnittlichen Jahresumsatz des Bewerbers/der Bewerbergemeinschaft:

Der Umsatz mit Planungsleistungen nach der HOAI muss in den drei Geschäftsjahren (2023, 2024, 2025) durchschnittlich mindestens 1 Mio. € brutto betragen haben.

Der Umsatz in dem Tätigkeitsbereich Verkehrsanlagenplanung muss in den drei Geschäftsjahren (2023, 2024, 2025) durchschnittlich mindestens 800.000 € brutto betragen haben.

- Nachweis einer Berufs- oder Betriebshaftpflichtversicherung

Der Auftraggeber stellt folgende Mindestanforderung an die Höhe der Versicherungssummen:

Personenschäden	1,5 Mio. €
Sach-/Vermögensschäden	1 Mio. €

Sofern die Versicherungssummen derzeit niedriger sind, ist eine entsprechende Erklärung der Versicherung vorzulegen, dass die hier geforderten Mindestdeckungssummen im Zuschlagsfall bereitgestellt werden (Bereitstellungserklärung).

Kriterien und Bewertung für die Bewerberauswahl

Vorausgesetzt, mehr als drei geeignete Bewerber haben einen wertbaren Teilnahmeantrag eingereicht, wird der Auftraggeber anhand der nachfolgenden Beurteilungskriterien die Platzierung der Bewerber ermitteln. Die drei bis fünf bestplatzierten Bewerber werden zur Teilnahme am Verhandlungsverfahren und Abgabe eines Angebotes aufgefordert. Die Entscheidung, ob drei, vier oder fünf Bewerber aufgefordert werden, erfolgt in Auswertung des Ergebnisses des Teilnahmewettbewerbs. Wenn die erreichte Punktezahl des viert- bzw. fünftplatzierten Bieters max. 10 % von der Punktezahl des drittplatzierten Bieters abweicht, werden diese mit zur Angebotsabgabe aufgefordert.

Nach Prüfung der Vollständigkeit und Einhaltung der Mindeststandards erfolgt die Auswahl der am besten geeigneten Bewerber anhand der eingereichten vergleichbaren Referenzen und der Angabe der technischen Fachkräfte, die im Zusammenhang mit der

Leistungserbringung eingesetzt werden sollen. Dabei hat der Auftraggeber folgende Beurteilungskriterien im Einzelnen (samt Gewichtung) festgelegt:

Kriterium	Gewichtung	Beurteilungskriterien
Referenz Verkehrsanlagen	Max. 8.000 Punkte (entspricht 80%)	- Komplexität des Referenzprojektes (30% - 2400 Punkte) - Funktionserfüllung und Umsetzung der Nutzungsanforderungen (30% - 2400 Punkte) - Zufriedenheit des Auftraggebers zur Auftragserfüllung und Zusammenarbeit (40% - 3200 Punkte) Das Einreichen einer Referenz ist ausreichend. Beim Einreichen von zwei Referenzen kann ein schwach bewertetes Kriterium einer Referenz durch ein stark bewertetes Kriterium der anderen Referenz ersetzt werden. Dies gilt nicht für die Zufriedenheit des Auftraggebers. Bei diesem Kriterium werden unterschiedliche Bewertungen gemittelt.
Technische Fachkräfte	Max. 2.000 Punkte (entspricht 20%)	- Gewährleistung der fachgerechten Bearbeitung der ausgeschriebenen Leistungsbilder Es muss nicht für jedes Leistungsbild eine separate Fachkraft benannt werden. Anhand der Ausbildung und Anzahl der angegebenen Fachkräfte muss aber eine fachgerechte Erbringung der Planungsleistungen zu erwarten sein.
Maximal	10.000 Punkte (entspricht 100%)	

Die Wertung der Eignungskriterien erfolgt unabhängig durch jeweils einen Vertreter des Straßen- und Tiefbauamtes, des Stadtplanungsamtes und des Projektmanagements. Der Mittelwert der drei Bewertungen ergibt die finale Punktzahl.

Bei gleicher Punktzahl entscheidet die Punktzahl des Kriteriums "Referenz Verkehrsanlagen". Sollte auch hier Gleichstand vorliegen, erfolgt die Auswahl der geeigneten Bewerber durch ein Losverfahren.

Phase 2 - Angebotsphase

In Phase 2 des Vergabeverfahrens haben die ausgewählten Unternehmen folgende Unterlagen einzureichen:

- Projektanalyse/Darlegung der Herangehensweise
 - Herausarbeiten der projektspezifischen Aufgabenstellung
 - Herangehensweise an die Erfüllung der Anforderungen

- ggf. Aufzeigen von Lösungen aus vergleichbaren Referenzprojekten aus der Vergangenheit
 - Darstellung auf max. 2 DIN-A4-Seiten (Schriftgröße mind. 10 pt)
 - Darlegung der internen Arbeitsweise
 - Darlegung der Berufserfahrungen des Projektleiters anhand von Referenzprojekten mit Angabe der bearbeiteten Leistungsphasen nach HOAI
 - Umgang mit Schnittstellenproblemen bzw. Erläuterungen zur interdisziplinären Zusammenarbeit und Sicherstellung einer konsistenten Planung und Umgang mit möglicherweise gegensätzlichen Interessenslagen / Schwerpunktsetzungen von den am Projekt Beteiligten
 - Darstellung auf max. 2 DIN-A4-Seiten (Schriftgröße mind. 10 pt)
 - Darlegung der Arbeitsweise gegenüber dem Auftraggeber oder Dritten
 - Entscheidungsfindungen mit dem Auftraggeber
 - Umgang mit terminlichen Anforderungen, Terminmanagement, Arbeitsweise bei terminlichen Störungen
 - Darlegungen zum Kostenmanagement, Umgang mit Kostenanforderungen, Arbeitsweise bei ungewollten Kostensteigerungen
 - Darstellung auf max. 2 DIN-A4-Seiten (Schriftgröße mind. 10 pt)
- Achtung! Für die vorgenannten drei Punkte gilt: Sollte der Umfang je Darlegung die maximale Größe überschreiten, wird nur der Inhalt der ersten beiden DIN-A4-Seiten gewertet.
- Honorarangebot auf Grundlage zur Verfügung gestellter Preisblätter

Sollte der Bieter Änderungswünsche/Anmerkungen zu dem vom Auftraggeber bereitgestellten Vertragsentwurf haben, sind diese Anmerkungen ebenfalls mit Abgabe der Angebote einzureichen.

Nach Sichtung der eingegangenen Angebote ist beabsichtigt, einen **Präsentationstermin** durchzuführen. In kurzer Zusammenfassung sollen die Bieter die Herangehensweise an das Projekt erläutern sowie Herausforderungen des Projekts und dem Umgang mit diesen darstellen. Den Bietern wird Gelegenheit gegeben das Projektteam und ggf. ein Referenzprojekt des Projektleiters vorzustellen. Zudem können Erläuterungen zum Honorarangebot gegeben werden. Für die Präsentation stehen den Bietern maximal 20 Minuten zur Verfügung; im Anschluss folgen Rückfragen und der Austausch zu weiteren inhaltlichen und vertraglichen Aspekten. Insgesamt ist ein Zeitrahmen von 45 Minuten für den Präsentationstermin vorgesehen. Seitens des Auftraggebers nehmen an dem Präsentationstermin Vertreter des Straßen- und Tiefbauamtes, des Stadtplanungsamtes, des Projektmanagements sowie des Vergabemanagements teil. Die Durchführung der Präsentationstermine ist in der 35. KW 2026 vorgesehen.

Zuschlagskriterien

Die Bewertung erfolgt anhand folgender Kriterien:

Kriterium	Gewichtung	Bewertungskriterien
Projektanalyse	Max. 1.500 Punkte (entspricht 15 %)	Auswertung der übergebenen Vergabeunterlagen
Interne Arbeitsweise	Max. 2.500 Punkte (entspricht 25%)	- Projektspezifische und komplexe berufliche Erfahrung des Projektleiters (50% - 1250 Punkte) - Umgang mit Schnittstellenproblemen (50% - 1250 Punkte)
Arbeitsweise gegenüber dem Auftraggeber und Dritten	Max. 2.000 Punkte (entspricht 20%)	- Einbindung des Auftraggebers, Vorbereitung, Unterstützung bei der Entscheidungsfindung (30% - 600 Punkte) - Terminmanagement (40% - 800 Punkte) - Kostenmanagement (30% - 600 Punkte)
Honorarangebot	Max. 2.500 Punkte (entspricht 25%)	- Das günstigste Honorarangebot bekommt die höchste Punktzahl. Die Punktzahl der übrigen Honorarangebote wird über folgende Formel (Lineare Interpolation) ermittelt: $\left(\frac{(2 \times \text{günstigstes Angebot}) - \text{zu bewertendes Angebot}}{\text{günstigstes Angebot}} \right) \times \text{maximal erreichbare Punktzahl} = \text{erreichte Punktzahl}$ (80% - 2000 Punkte) - Stundensätze (20% - 500 Punkte)
Vertrag	Max. 500 Punkte (entspricht 5 %)	Gewünschte Abweichungen vom Vertragsentwurf
Präsentation	Max. 1.000 Punkte (entspricht 10 %)	Kompetenz, Auftreten, Überzeugungskraft
Maximal	10.000 Punkte (entspricht 100 %)	

Die Wertung der Zuschlagskriterien erfolgt unabhängig durch jeweils einen Vertreter des Straßen- und Tiefbauamtes, des Stadtplanungsamtes und des Projektmanagements. Der Mittelwert der drei Bewertungen ergibt die finale Punktzahl.

Bei gleicher Punktzahl entscheidet die Punktzahl des Kriteriums "Interne Arbeitsweise". Sollte auch hier Gleichstand vorliegen, erfolgt der Zuschlag an den Bieter mit dem günstigeren Honorarangebot.

Terminplan für das Vergabeverfahren

Die Frist zur Abgabe der Teilnahmeanträge (Phase 1) ist der Veröffentlichung des Vergabeverfahrens zu entnehmen.

Versand der Aufforderung zur Angebotsabgabe	29. KW 2026
Ende der Angebotsfrist	33. KW 2026
Präsentationstermine	35. KW 2026
Abschluss Angebotsauswertung / Versand Vorinformation	39. KW 2026
Zuschlags-/Bindefrist	41. KW 2026

Projektunterlagen

Seitens des Auftraggebers werden folgende Unterlagen im Rahmen des Vergabeverfahrens zur Verfügung gestellt:

Phase 1 - Teilnahmewettbewerb

- Rahmenplanung Neuordnung Bahnhofsumfeld Senftenberg, Stand April 2025
- Bebauungsplan Nr. 59 „Bahnhofsquartier“ – Vorentwurf, Stand Dezember 2025
- Vertragsentwurf
- Formblatt – Angaben zur Leistungsfähigkeit
- Bewertungsmatrix Eignung
- Bewertungsmatrix Zuschlagserteilung

Phase 2 - Angebotsphase

- Preisblätter zur Erstellung des Honorarangebotes

Die vom Auftraggeber zur Verfügung gestellten Unterlagen sind ausschließlich im Rahmen dieses Auftrages für die Dauer der Vertragslaufzeit zu verwenden und dürfen nicht an Dritte weitergegeben und zu keinen anderen als den im Auftrag beschriebenen Zwecken verwendet werden.