

Qualitätswertung

Machbarkeitsstudie zur Bahnreaktivierung der Jeetze(l)tal-
bahn

Verfasser:

Rechtsanwalt Dr. Johannes Mosters

Rechtsanwalt Loris Densow

Aktenzeichen BBG und Partner:

82/24/80

Erstellt für:

Landkreis Lüchow-Dannenberg

Bremen

30.01.2026

BBG und Partner
Contrescarpe 75 A
D-28195 Bremen
T +49 421 33541-0
F +49 421 33541-15
kontakt@bbgundpartner.de
www.bbgundpartner.de

Rechtsanwälte Barth
Baumeister Griem und Partner
Partnerschaftsgesellschaft mbB
PR 216 (AG Bremen)

Sparkasse Bremen
IBAN DE12 2905 0101 0001 0369 46
BIC SBREDE22XXX
USt. ID DE168156931

Inhaltsverzeichnis

1	Bewertungsmaßstab und Vorgehen _____	3
2	Vergleichende inhaltliche Bewertung nach Arbeitspaketen _____	4
2.1	Arbeitspaket 1 – Bestandsaufnahme _____	4
2.2	Arbeitspaket 2 – Kosten/Einnahmen, Varianten, Betriebskonzepte, Potenziale _____	5
2.3	Arbeitspaket 3 – Vereinfachte Kosten-Nutzen-Analyse _____	6
2.4	Arbeitspaket 4 – Abschätzung der Finanzierung / Umsetzungs- und Förderperspektiven _____	7
2.5	Projektorganisation, Abstimmung, Termin- und Qualitätsmanagement (Abschluss/„AP 5“ bzw. Querschnitt) _____	8
3	Gesamtwürdigung _____	8
4	Punktvergabe (max. 30 Punkte) und Begründung der Abstufung _____	9
4.1	Wertungsergebnis _____	9
4.2	Begründung der Punktspreizung (Abstand zum Bestangebot) _____	9

Vergabevermerk – Qualitätswertung

Zuschlagskriterium „Leistungskonzept“ (max. 30 Wertungspunkte)

1 Bewertungsmaßstab und Vorgehen

Gemäß Aufforderung zur Angebotsabgabe werden im Zuschlagskriterium „Leistungskonzept“ (max. 30 Punkte) die von den Bietern eingereichten Kurzkonzepte (max. 10 DIN A4-Seiten) vergleichend bewertet. Dort ist zur Wertung folgendes festgelegt:

„Bis zu 30 Wertungspunkte können die Bieter über die Bewertung nach dem Qualitätskriterium „Leistungskonzept“ erhalten. Die Vergabe der Wertungspunkte zu diesem Kriterium erfolgt anhand einer Bewertung des von dem Bieter mit seinem Angebot einzureichenden Leistungskonzepts. Die Darstellung erfolgt in Form eines Kurzkonzeptes (max. 10 DIN A4-Seiten). Der Bieter hat in seinem Konzept die aus seiner Sicht erforderliche Strukturierungen und Ausgestaltung der aufgeführten Arbeitspakete darzustellen, wobei er sich von dem Ziel leiten lassen muss, dass das aus der Leistungsbeschreibung ersichtliche Ziel möglichst gut erfüllt wird. In dem Leistungskonzept haben die Bieter ihre Herangehensweise und Methodik bei der Erbringung der ausschreibungsgegenständlichen Leistungen nachvollziehbar darzustellen. Sie sollen außerdem ihre Einschätzungen der konkreten, insbesondere fachlichen Anforderungen des Projekts darstellen. Zudem sollen sie anhand von Referenzprojekten aus der Vergangenheit darstellen, wie sie Lösungen erarbeitet haben. Schließlich sollen sie den aus ihrer Sicht bestehenden zeitlichen Bedarf für die erforderlichen Leistungen und aufzeigen, welche Maßnahmen sie ergreifen wollen, um eine zügige, termingerechte Fertigstellung der Leistung zu erreichen. Für die Bewertung vergleicht der Auftraggeber die eingegangenen Konzepte miteinander. Dasjenige Konzept, das mit Blick auf seine Schlüssigkeit und die aufgezeigten Darstellungen und Lösungen die beste termingerechte Leistungserbringung erwarten lässt, erhält die volle Punktzahl, die übrigen Konzepte erhalten eine an den Unterschiedenen zum Bestangebot bemessene abgestufte Bewertung.“

Maßgeblich sind insbesondere:

1. Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit der Herangehensweise und Methodik,
2. fachliches Projektverständnis (Erkennen und sachgerechte Behandlung der konkreten Anforderungen/Risiken),
3. Strukturierung und Ausgestaltung der Arbeitspakete (Vollständigkeit, Ergebnislogik, Schnittstellen),

4. Darstellung der Lösungsentwicklung anhand von Referenzen/Erfahrungen (Übertragbarkeit),
5. Zeitlicher Bedarf/Projektorganisation inkl. Maßnahmen zur zügigen, termingerechten Fertigstellung.

Die Konzepte werden untereinander verglichen. Das Konzept, das hinsichtlich Schlüssigkeit, methodischer Tragfähigkeit, fachlicher Durcharbeitung sowie Organisation/Terminsicherung insgesamt die beste termingerechte Leistungserbringung erwarten lässt, wird als Bestangebot bewertet (höchste Punktzahl). Die übrigen Angebote werden abgestuft nach dem qualitativen Abstand zum Bestangebot bewertet.

2 Vergleichende inhaltliche Bewertung nach Arbeitspaketen

2.1 Arbeitspaket 1 – Bestandsaufnahme

Büro StadtVerkehr:

Büro StadtVerkehr stellt AP 1 als umfassende Bestandsaufnahme dar und unterlegt diese mit einer klaren „Ergebnis- und Vorgehenslogik“: Einholung relevanter Unterlagen/Daten/Untersuchungen bei mehreren Stellen (u. a. Landkreis, zuständige Institutionen/Betreiber, Dritte), systematische Vor-Ort-Begehung der gesamten Strecke inkl. Kunstbauwerke, Dokumentation (Beschreibung/Fotos/Erläuterungen) und Prüfung einschlägiger Bestandsdokumentationen (z. B. Bauwerksunterlagen). Damit wird deutlich, dass die Grundlagen für die Folgearbeitspakete qualitativ belastbar vorbereitet werden.

Büro Ederlog:

Büro Ederlog benennt AP 1 ebenfalls fachlich korrekt (Begutachtung/ Sichtprüfung, Fotodokumentation, Zustandsbeschreibung, Auswertung Bestandsunterlagen). Das Vorgehen ist grundsätzlich geeignet, bleibt jedoch stärker auf einer allgemeinen Beschreibungsebene; der Schwerpunkt liegt weniger auf einer detaillierten Strukturierung der Ergebnisaufbereitung und Schnittstellen zu den Folgepaketen.

Wertung AP 1 (vergleichend): Vorteil Büro StadtVerkehr. Ausschlaggebend sind insbesondere die deutlich stärkere Ausdifferenzierung von Arbeitsschritten, die klarere Ergebnislogik und damit eine höhere Erwartbarkeit, dass AP 1 als belastbare Grundlage für AP 2–AP 4 dient.

2.2 Arbeitspaket 2 – Kosten/Einnahmen, Varianten, Betriebskonzepte, Potenziale

AP 2 ist inhaltlich der zentrale Block, weil er wesentliche Eingangsgrößen für die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung (AP 3) liefert und in der Machbarkeitsstudie typischerweise die fachliche Tiefe und Plausibilität der Gesamtergebnisse maßgeblich bestimmt.

Büro StadtVerkehr:

Büro StadtVerkehr stellt AP 2 sehr breit und methodisch konkret dar und gliedert die Leistungen nachvollziehbar in Unterbausteine, die aufeinander aufbauen (u. a. Infrastruktur/Trasse, Betriebskonzepte, Nachfrage/Potenziale, Kosten-/Maßnahmenzuordnung). Inhaltlich hervorzuheben sind insbesondere:

- > Trassen-/Infrastrukturansatz mit gewerkebezogener Kostenerfassung: Es wird dargestellt, dass Infrastrukturmaßnahmen nach wesentlichen Kostenblöcken erfasst werden (z. B. Unter-/Oberbau, Bauwerke, Sicherungsanlagen/BÜ, Kabel, Haltepunkte/Zuwegungen, Ausgleichs-/Folgemassnahmen) und dass Vorzugslösungen in kritischen Abschnitten in die Kostenabschätzung aufgenommen werden.
- > Haltepunkt- und Erschließungskonzept mit Anbindung ans Busnetz: Es wird explizit auf Erreichbarkeit (Fuß/Rad), Einbindung Zubringerbus, P+R-Aspekte und Standortoptimierung abgestellt.
- > Betriebskonzepte mit Variantenlogik: Es werden Varianten für Geschwindigkeiten und betriebliche Parameter thematisiert (inkl. Kreuzungs-/Begegnungskonzepten und Anschlussorientierung). Zudem wird ein Fahrzeugkonzept beschrieben (auch alternative Antriebe) und die Zuordnung der Infrastrukturmaßnahmen/-kosten zu den Varianten.
- > Systematische Einbindung „Autonomes Fahren“: Das Thema wird im Kontext aktueller Entwicklungen eingeordnet und als (bei Bedarf) untersuchungsrelevant adressiert.
- > Modellgestützte Potenzialanalyse: Es wird ein Verkehrsmodellansatz (VISUM) dargestellt, Mitfälle/Variante nlogik erläutert und eine konsistente Ableitung von Nachfrage-/Netzwirkungen in Aussicht gestellt. Zusätzlich wird die Möglichkeit einer Güterverkehr-Potenzialbetrachtung benannt.

Gesamtbild: Büro StadtVerkehr zeigt in AP 2 eine durchgängige Ergebnisarchitektur (Varianten > Infrastruktur/Betrieb > Nachfrage/Potenziale > Kosten/Zuordnung), wodurch die spätere Begründbarkeit der Ergebnisse sehr gut abgesichert erscheint.

Büro Ederlog:

Büro Ederlog stellt AP 2 als „umfangreiches Arbeitspaket“ dar und betont eine intensive Kommunikation mit dem Auftraggeber. Zentral ist der Ansatz, die theoretisch hohe

Varianzahl (aus Abschnittsbildung, Kurvenoption, Geschwindigkeiten, Taktvarianten, Haltevarianten) in einem iterativen Prozess über Workshops auf wenige Grundvarianten zu reduzieren, die vertieft berechnet werden.

Dieser Ansatz ist grundsätzlich plausibel (Fokus auf priorisierte Varianten, Steuerung über Abstimmung), jedoch ergibt sich im Vergleich zum Angebot des Büro StadtVerkehr deutliche Schwächen:

- > geringere methodische Durcharbeitungstiefe der Varianten-/Nachweislogik im Konzept (mehr „Prozess zur Eingrenzung“ als „ausdifferenzierter Arbeitsfahrplan“),
- > weniger breit dargestellte Ergebnisbausteine (insbesondere im direkten Vergleich zu der bei Büro StadtVerkehr ausgeführten Verzahnung von Infrastruktur, Betrieb, Nachfrage/Modellierung und Kostenlogik),
- > das Thema „Autonomes Fahren“ wird zwar aufgegriffen und kontextualisiert, bleibt aber stärker als Überblickselement eingebunden und weniger als integraler Teil einer Varianten-/Bewertungslogik.

Wertung AP 2 (vergleichend): Deutlicher Vorteil Büro StadtVerkehr. Ausschlaggebend ist die gegenüber Büro Ederlog wesentlich breitere und methodisch konkretere Darstellung (Trasse/Infrastruktur, Betrieb, modellgestützte Potenziale, Zuordnung Kosten/Varianten, Sensitivitäten/Überleitbarkeit in NKU), die eine höhere Qualität und bessere Nachvollziehbarkeit der zu erwartenden Ergebnisse erwarten lässt. Dafür spricht auch der vom Büro Ederlog angesetzte Preis für AP 2. Für das AP 2 wird von Büro Ederlog derselbe Preisansatz wie für das AP 1 zugrunde gelegt. Dies steht aus Sicht des Auftraggebers in keinem angemessenen Verhältnis zum Umfang, zur inhaltlichen Tiefe und zur Bedeutung von Arbeitspaket 2 für den Gesamtauftrag. Während AP 2 deutlich umfangreichere analytische, konzeptionelle und bewertende Leistungen umfasst und maßgeblich für die fachliche Aussagekraft sowie die Entscheidungsgrundlagen der Machbarkeitsstudie ist, lässt der vergleichsweise niedrige Preisansatz im Verhältnis zum Gesamtauftrag und im Vergleich zu AP 1 Zweifel an der vorgesehenen Bearbeitungstiefe und am angesetzten Leistungsaufwand aufkommen.

2.3 Arbeitspaket 3 – Vereinfachte Kosten-Nutzen-Analyse

Büro Ederlog:

Büro Ederlog erläutert die Vorgehensweise in AP 3 ausführlich auf Basis der Standardisierten Bewertung (2016+) und arbeitet die Logik der Eingangsgrößen aus AP 2 heraus. Zudem wird der Bezug zu Referenzen/Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen der letzten Jahre hergestellt. Das Vorgehen wirkt in AP 3 methodisch gut erläutert und transparent.

Büro StadtVerkehr:

Büro StadtVerkehr beschreibt die vereinfachte Kosten-Nutzen-Analyse ebenfalls schlüssig, u. a. mit Mitfall-Logik je Variante, Sicherheitszuschlägen sowie der Durchführung von Sensitivitätsanalysen zur Belastbarkeitsprüfung. Die Darstellung ist fachlich passend, im Vergleich zu Ederlog jedoch weniger als eigener „Methodik-Erklärblock“ ausgeführt, sondern stärker in die Gesamtlogik eingebettet.

Wertung AP 3 (vergleichend): Gleichstand bis leichter Vorteil Büro Ederlog. Büro Ederlog erläutert das Bewertungsverfahren in AP 3 besonders ausführlich und referenzgestützt; Büro StadtVerkehr ist auch hier fachlich überzeugend, jedoch insgesamt knapper in der Darlegung als Ederlog.

2.4 Arbeitspaket 4 – Abschätzung der Finanzierung / Umsetzungs- und Förderperspektiven

Büro StadtVerkehr:

Büro StadtVerkehr stellt AP 4 im Zusammenhang mit Förderfähigkeit/Finanzierungslogik dar (positiver Nutzen-Kosten-Faktor als Voraussetzung) und führt unterschiedliche Finanzierungsbausteine bzw. Entlastungs-/Gegenfinanzierungsansätze an (u. a. Trassenpreise/Infrastrukturkosten, Einsparungen konkurrierender Busleistungen, Regionalisierungsmittel, Güterverkehrsnutzung, örtliche Zuwendungen). Zusätzlich wird – als Umsetzungsoption – angesprochen, dass eine regional organisierte Infrastrukturträgerschaft/Organisationsform die laufenden Infrastrukturkosten beeinflussen kann.

Insgesamt entsteht der Eindruck eines umsetzungsorientierten Finanzierungskapitels, das über reine Programmennennung hinausgeht und betriebswirtschaftliche Stellhebel in den Blick nimmt.

Büro Ederlog:

Büro Ederlog adressiert in AP 4 ebenfalls die Finanzierung und benennt Förderprogramme/Finanzierungsansätze, außerdem wird die gesamtwirtschaftliche Bewertungslogik erklärt und auf Referenzprojekte verwiesen. Die Darstellung ist fachlich korrekt, wirkt jedoch im Vergleich zu Büro StadtVerkehr weniger breit hinsichtlich konkreter, kombinierbarer Umsetzungspfade und weniger stark verzahnt mit der im Konzept dargestellten Ergebnisarchitektur (Varianten → Kosten → Finanzierung/Umsetzung).

Wertung AP 4 (vergleichend): Vorteil Büro StadtVerkehr. Büro StadtVerkehr zeigt die größere Breite und Umsetzungsorientierung (Finanzierungsbausteine, Verknüpfung mit Betrieb/Busnetz/Trassenkosten/Güterverkehr), wodurch eine bessere Erwartbarkeit tragfähiger Umsetzungsszenarien entsteht.

2.5 Projektorganisation, Abstimmung, Termin- und Qualitätsmanagement (Abschluss/„AP 5“ bzw. Querschnitt)

Büro StadtVerkehr:

Büro StadtVerkehr stellt die Projektorganisation sehr konkret dar: stufenweiser Beauftragungsstart (zunächst AP 1), Auftaktgespräch, regelmäßiges Abstimmungsformat (Arbeitsgruppe/Jour-Fixe), definierte Abstimmungstermine je Arbeitspaket sowie Zwischen- und Endpräsentationen; zudem wird die Erstellung und Vorabstimmung von Präsentationen mit dem Auftraggeber benannt. Es wird ausdrücklich ein Bearbeitungszeitraum (knapp 10 Monate) zur Zielerreichung bis Anfang Oktober 2026 dargestellt und ein verbindlicher Zeitplan im Auftakttermin angekündigt.

Dies spricht deutlich für eine hohe Steuerbarkeit des Projekts, gute Erwartbarkeit konsistenter Zwischenergebnisse und damit eine hohe Wahrscheinlichkeit der termingerechten Lieferung.

Büro Ederlog:

Büro Ederlog sieht ebenfalls regelmäßige Kommunikation vor (Kick-off, Schlusspräsentationen je Arbeitspaket, zusätzliche Workshops v. a. in AP 2, regelmäßige Online-Sitzungen) und hält den Zeitplan grundsätzlich für einhaltbar. Die dargestellten Abstimmungsformate sind sinnvoll, jedoch weniger als durchgängiger, „meilenstein- und lieferobjektorientierter“ Ablaufplan beschrieben als bei Büro StadtVerkehr.

Wertung Projektorganisation/Terminsicherung: Deutlicher Vorteil Büro StadtVerkehr aufgrund der konkreteren Taktung, stärkeren Meilenstein-/Präsentationslogik und dem klareren Bild eines aktiv gesteuerten Projektablaufs

3 Gesamtwürdigung

In der Gesamtschau ist das Leistungskonzept von Büro StadtVerkehr das qualitativ deutlich bessere Angebot. Es überzeugt insbesondere durch:

- > eine sehr klare Strukturierung der Arbeitspakete mit erkennbarer Ergebnisarchitektur (insb. AP 1 und AP 2),
- > eine im Vergleich deutlich breitere und methodisch konkretere Bearbeitung von Trassen-/Infrastrukturfragen, Betriebskonzepten, Kostenlogik und modellgestützten Potenzialen (AP 2) als wesentlichem Kern der Studie,
- > eine umsetzungsorientierte Darstellung der Finanzierungsperspektiven (AP 4) mit mehreren kombinierbaren Stellhebeln,

- > eine besonders ausgeprägte Projektorganisation (Arbeitsgruppe/Jour-Fixe, definierte Abstimmungstermine, Zwischen-/Endpräsentationen, verbindliche Zeitplanung), die eine termingerechte und steuerbare Leistungserbringung in besonderem Maße erwarten lässt.

Das Leistungskonzept von Büro Ederlog ist fachlich zwar grundsätzlich geeignet und weist eine erkennbare Stärke in der ausführlichen methodischen Erläuterung der vereinfachten Kosten-Nutzen-Analyse (AP 3) sowie in der Referenzierung entsprechender Untersuchungen auf.

Im Vergleich zum Bestangebot bleibt es jedoch insbesondere in AP 2 (Kernpaket) sowie in der Stringenz der Ergebnisarchitektur und der Durchtaktung der Projektsteuerung deutlich zurück.

Ergebnis: Büro StadtVerkehr ist qualitativ besser zu werten.

4 Punktvergabe (max. 30 Punkte) und Begründung der Abstufung

4.1 Wertungsergebnis

Auf Grundlage der vorstehenden vergleichenden Bewertung wird folgende Punktzahl vergeben:

- > Büro StadtVerkehr: Das Büro erhält als bestes Angebot die volle Punktzahl von 30 Punkten
- > Büro Ederlog: Das Büro Ederlog erhält 15 von 30 Punkten

4.2 Begründung der Punktspreizung (Abstand zum Bestangebot)

Die Punktspreizung bildet den deutlichen qualitativen Abstand ab, insbesondere weil:

- > AP 2 als zentraler Leistungsbaustein bei Büro StadtVerkehr wesentlich breiter und methodisch konkreter ausgearbeitet ist (integrierte Varianten-/Kosten-/Betriebs-/Modelllogik), während Büro Ederlog stärker auf Variantenreduktion und Abstimmungsprozess abstellt und im Konzept weniger konkrete Ergebnisbausteine darstellt.
- > Büro StadtVerkehr insgesamt eine deutlich höhere Steuerbarkeit und Termisicherheit durch konkret benannte Abstimmungs- und Präsentationsformate sowie verbindliche Zeitplanung erkennen lässt.

- > Büro Ederlog zwar in AP 3 einen nachvollziehbaren methodischen Schwerpunkt setzt, dieser Vorteil jedoch die Defizite gegenüber dem Bestangebot in AP 1/AP 2/AP 4 und der Projektorganisation nicht kompensiert.

Damit ist die Bewertung - Büro StadtVerkehr 30 Punkte / Büro Ederlog 15 Punkte - als abgestufte Wertung sachgerecht, transparent und an den bekanntgemachten Maßstäben orientiert.