

228658-2025 - Auftragsänderung

Deutschland – Dienstleistungen von Sicherheitsdiensten – 10046604

OJ S 70/2025 09/04/2025

Bekanntmachung der Auftragsänderungen

Dienstleistungen

1. Beschaffer

1.1. Beschaffer

Offizielle Bezeichnung: DB Netz AG

E-Mail: Constanze.Diehl@deutschebahn.com

2. Verfahren

2.1. Verfahren

Titel: 10046604

Beschreibung: NT23: Hotline IBS und LMC für Kreiensen 2, Integrationsunterstützung ITU 1 und 2 NT27: Supportverlängerung für Transfernetzrouter Göttingen

Kennung des Verfahrens: e019cc4f-0599-46d6-8309-9788ee01ba72

Interne Kennung: 10046604

2.1.1. Zweck

Art des Auftrags: Dienstleistungen

Haupteinstufung (cpv): 79710000 Dienstleistungen von Sicherheitsdiensten

2.1.2. Erfüllungsort

Stadt: Göttingen

Postleitzahl: 37083

Land, Gliederung (NUTS): Göttingen (DE91C)

Land: Deutschland

2.1.4. Allgemeine Informationen

Zusätzliche Informationen: „Der Wert des Ergebnisses (Feld-ID: BT-720-Tender) wird gemäß § 38 Abs. 6 SektVO nicht veröffentlicht, da hiervon Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse des Auftragnehmers betroffen wären und die Offenlegung dieser Angabe dessen berechtigten geschäftlichen Interessen schädigen würde. Zudem würde die Angabe den lautereren Wettbewerb zwischen Wirtschaftsteilnehmern beeinträchtigen.“

Rechtsgrundlage:

Richtlinie 2014/25/EU

sektvo -

5. Los

5.1. Los: LOT-0001

Titel: NT23: Hotline IBS und LMC für Kreiensen 2, Integrationsunterstützung ITU 1 und 2 NT27: Supportverlängerung für Transfernetzrouter Göttingen

Beschreibung: NT23: Derzeit sind viele gesellschaftsrelevante Umbrüche erlebbar mit Herausforderungen, die kluge Lösungen brauchen – Lösungen, die klimafreundlich sind und auf technische wie demografische Entwicklungen eingehen. Um den Anforderungen der

jetzigen Zeit gerecht zu werden, braucht die Deutsche Bahn für eine optimale Betriebsführung neben leistungsstarken Stellwerken, ETCS und weiteren Umsystemen vor allem moderne und anwenderfreundliche Bediensysteme. Für mehr Leistungsfähigkeit und höhere Zuverlässigkeit muss kostengünstigere und anschlussfähige Technik zum Einsatz kommen – eine Technik, die standardisiert und entwicklungsfähig ist; Technik, die herstellerunabhängige, flexible Vernetzung ermöglicht und dabei anwenderfreundlich und sicher ist. Mit diesen Zielen startete das Projekt Design Integrierter Bedienplatz, DiB. Um dieses Bediensystemen zu ermöglichen sind auch wesentliche Entwicklungen an den zu bedienenden Stellwerken erforderlich. So besteht das iLBS aus mehreren Systemen die über ein IP Netzwerk miteinander verbunden werden: 1. Zwei zentrale LST-Management-Center, die sogenannten LMC mit den Systemen Verzeichnisdienst, Lenkplanverwaltung und Datenmanagement zentral organisiert, 2. die iLBS-Zentraleinheit in den integrierten Unterzentralen, iUZ Hier sind alle notwendigen Funktionalitäten implementiert, so dass sowohl Elektronische - wie auch Digitale Stellwerke mit dem iBS bedient werden können, 3. Und das integrierte Bediensystem mit den Zentralen Diensten des iBS (iBS-Z) und den damit verbundenen integrierten Bedienplätzen (iBP). Sie befinden sich an den Bedienstandorten in einem Gebäude. 4. Die 3 beteiligten Systeme sind an einem sogenannten Transfernetz angebunden und kommunizieren über standardisierte Schnittstellen. Damit sich die Systeme im Systemverbund verstehen und alle entsprechend der Vorgaben einheitlich und standardisiert verhalten um die genannten Ziele zu erreichen, braucht es eine zuverlässiges Funktionsverhalten über alle Schnittstelle zwischen den Systeme Stellwerk, LMC und der Bedienebene. I •Mit der Inbetriebnahme der Referenzimplementierung des integrierten Leit- und Bediensystems (iLBS) in Göttingen und in Kreisen und der laufenden Betriebserprobung haben sich eine Reihe von Erkenntnissen ergeben,. Dazu gehört auch die Einrichtung einer Hotline für das IBS und das LMC um einen reibungslosen Betrieb 24/7 zu gewährleisten. Gleichzeitig waren Integrationsleistungen ITU 1 und 2 für die Security-Komponenten zu leisten. Ein vom Alstom gesendetes Telegramm sorgte für Probleme in der Kommunikation zwischen IBS und IUZ. Dieses Fehlverhalten wurde durch eine Änderung am IBS durch SchuB beseitigt. Zur Verbesserung der Arbeitsabläufe im LMC wurde ein KVM-System installiert. Aufgrund dieser Änderung mussten die Planunterlagen von SchuB angepasst werden. NT27: Derzeit sind viele gesellschaftsrelevante Umbrüche erlebbar mit Herausforderungen, die kluge Lösungen brauchen – Lösungen, die klimafreundlich sind und auf technische wie demografische Entwicklungen eingehen. Um den Anforderungen der jetzigen Zeit gerecht zu werden, braucht die Deutsche Bahn für eine optimale Betriebsführung neben leistungsstarken Stellwerken, ETCS und weiteren Umsystemen vor allem moderne und anwenderfreundliche Bediensysteme. Für mehr Leistungsfähigkeit und höhere Zuverlässigkeit muss kostengünstigere und anschlussfähige Technik zum Einsatz kommen – eine Technik, die standardisiert und entwicklungsfähig ist; Technik, die herstellerunabhängige, flexible Vernetzung ermöglicht und dabei anwenderfreundlich und sicher ist. Mit diesen Zielen startete das Projekt Design Integrierter Bedienplatz, DiB. Um dieses Bediensystemen zu ermöglichen sind auch wesentliche Entwicklungen an den zu bedienenden Stellwerken erforderlich. So besteht das iLBS aus mehreren Systemen die über ein IP Netzwerk miteinander verbunden werden: 1. Zwei zentrale LST-Management-Center, die sogenannten LMC mit den Systemen Verzeichnisdienst, Lenkplanverwaltung und Datenmanagement zentral organisiert, 2. die iLBS-Zentraleinheit in den integrierten Unterzentralen, iUZ Hier sind alle notwendigen Funktionalitäten implementiert, so dass sowohl Elektronische - wie auch Digitale Stellwerke mit dem iBS bedient werden können, 3. Und das integrierte Bediensystem mit den Zentralen Diensten des iBS (iBS-Z) und den damit verbundenen integrierten Bedienplätzen (iBP). Sie befinden sich an den Bedienstandorten in einem Gebäude. 4. Die 3 beteiligten Systeme sind an einem sogenannten Transfernetz angebunden und kommunizieren über standardisierte Schnittstellen. Damit sich die Systeme im Systemverbund verstehen und alle entsprechend der

Vorgaben einheitlich und standardisiert verhalten um die genannten Ziele zu erreichen, braucht es eine zuverlässiges Funktionsverhalten über alle Schnittstelle zwischen den Systeme Stellwerk, LMC und der Bedienebene. I •Mit der Inbetriebnahme der Referenzimplementierung des integrierten Leit- und Bediensystems (iLBS) in Göttingen und in Kreiensen und der laufenden Betriebserprobung haben sich eine Reihe von Erkenntnissen ergeben, die es nun erforderlich machen zwei weitere Integrierte Bedienplätze am Standort in Göttingen zu realisieren.

Interne Kennung: 10046604

5.1.1. Zweck

Art des Auftrags: Dienstleistungen

5.1.2. Erfüllungsort

Stadt: Göttingen

Postleitzahl: 37083

Land, Gliederung (NUTS): Göttingen (DE91C)

Land: Deutschland

5.1.7. Strategische Auftragsvergabe

Ziel der strategischen Auftragsvergabe: Keine strategische Beschaffung

5.1.16. Weitere Informationen, Schlichtung und Nachprüfung

Überprüfungsstelle: Vergabekammer des Bundes beim Bundeskartellamt

Informationen über die Überprüfungsfristen: Die Geltendmachung der Unwirksamkeit einer Auftragsvergabe in einem Nachprüfungsverfahren ist fristgebunden. Es wird auf die in § 135 Abs. 2 GWB genannten Fristen verwiesen. Nach § 135 Abs. 2 S. 2 GWB endet die Frist zur Geltendmachung der Unwirksamkeit 30 Kalendertage nach Veröffentlichung der Bekanntmachung der Auftragsvergabe im Amtsblatt der Europäischen Union. Nach Ablauf der jeweiligen Frist kann eine Unwirksamkeit nicht mehr festgestellt werden.

Organisation, die zusätzliche Informationen über das Vergabeverfahren bereitstellt: DB Netz AG

5.1. Los: LOT-0002

Titel: NT23: Hotline IBS und LMC für Kreiensen 2, Integrationsunterstützung ITU 1 und 2

NT27: Supportverlängerung für Transfernetzrouter Göttingen

Beschreibung: NT23: Derzeit sind viele gesellschaftsrelevante Umbrüche erlebbar mit Herausforderungen, die kluge Lösungen brauchen – Lösungen, die klimafreundlich sind und auf technische wie demografische Entwicklungen eingehen. Um den Anforderungen der jetzigen Zeit gerecht zu werden, braucht die Deutsche Bahn für eine optimale Betriebsführung neben leistungsstarken Stellwerken, ETCS und weiteren Umsystemen vor allem moderne und anwenderfreundliche Bediensysteme. Für mehr Leistungsfähigkeit und höhere Zuverlässigkeit muss kostengünstigere und anschlussfähige Technik zum Einsatz kommen – eine Technik, die standardisiert und entwicklungsfähig ist; Technik, die herstellerunabhängige, flexible Vernetzung ermöglicht und dabei anwenderfreundlich und sicher ist. Mit diesen Zielen startete das Projekt Design Integrierter Bedienplatz, DiB. Um dieses Bediensystemen zu ermöglichen sind auch wesentliche Entwicklungen an den zu bedienenden Stellewerken erforderlich. So besteht das iLBS aus mehreren Systemen die über ein IP Netzwerk miteinander verbunden werden: 1. Zwei zentrale LST-Management-Center, die sogenannten LMC mit den Systemen Verzeichnisdienst, Lenkplanverwaltung und Datenmanagement zentral organisiert, 2. die iLBS-Zentraleinheit in den integrierten Unterzentralen, iUZ Hier sind alle notwendigen Funktionalitäten implementiert, so dass sowohl Elektronische - wie auch Digitale Stellwerke mit dem iBS bedient werden können, 3. Und das integrierte Bediensystem mit den Zentralen

Diensten des iBS (iBS-Z) und den damit verbundenen integrierten Bedienplätzen (iBP). Sie befinden sich an den Bedienstandorten in einem Gebäude. 4. Die 3 beteiligten Systeme sind an einem sogenannten Transfernetz angebunden und kommunizieren über standardisierte Schnittstellen. Damit sich die Systeme im Systemverbund vertehen und alle entsprechend der Vorgaben einheitlich und standardisiert verhalten um die genannten Ziele zu erreichen, braucht es eine zuverlässiges Funktionsverhalten über alle Schnittstelle zwischen den Systeme Stellwerk, LMC und der Bedienebene. I •Mit der Inbetriebnahme der Referenzimplementierung des integrierten Leit- und Bediensystems (iLBS) in Göttingen und in Kreiensen und der laufenden Betriebserprobung haben sich eine Reihe von Erkenntnissen ergeben,. Dazu gehört auch die Einrichtung einer Hotline für das IBS und das LMC um einen reibungslosen Betrieb 24/7 zu gewährleisten. Gleichzeitig waren Integrationsleistungen ITU 1 und 2 für die Security-Komponenten zu leisten. Ein vom Alstom gesendetes Telegramm sorgte für Probleme in der Kommunikation zwischen IBS und IUZ. Dieses Fehlverhalten wurde durch eine Änderung am IBS durch SchuB beseitigt. Zur Verbesserung der Arbeitsabläufe im LMC wurde ein KVM-System installiert. Aufgrund dieser Änderung mussten die Planunterlagen von SchuB angepasst werden. NT27: Derzeit sind viele gesellschaftsrelevante Umbrüche erlebbar mit Herausforderungen, die kluge Lösungen brauchen – Lösungen, die klimafreundlich sind und auf technische wie demografische Entwicklungen eingehen. Um den Anforderungen der jetzigen Zeit gerecht zu werden, braucht die Deutsche Bahn für eine optimale Betriebsführung neben leistungsstarken Stellwerken, ETCS und weiteren Umsystemen vor allem moderne und anwenderfreundliche Bediensysteme. Für mehr Leistungsfähigkeit und höhere Zuverlässigkeit muss kostengünstigere und anschlussfähige Technik zum Einsatz kommen – eine Technik, die standardisiert und entwicklungsfähig ist; Technik, die herstellerunabhängige, flexible Vernetzung ermöglicht und dabei anwenderfreundlich und sicher ist. Mit diesen Zielen startete das Projekt Design Integrierter Bedienplatz, DiB. Um dieses Bediensystemen zu ermöglichen sind auch wesentliche Entwicklungen an den zu bedienenden Stellewerken erforderlich. So besteht das iLBS aus mehreren Systemen die über ein IP Netzwerk miteinander verbunden werden: 1. Zwei zentrale LST-Management-Center, die sogenannten LMC mit den Systemen Verzeichnisdienst, Lenkplanverwaltung und Datenmanagement zentral organisiert, 2. die iLBS-Zentraleinheit in den integrierten Unterzentralen, iUZ Hier sind alle notwendigen Funktionalitäten implementiert, so dass sowohl Elektronische - wie auch Digitale Stellwerke mit dem iBS bedient werden können, 3. Und das integrierte Bediensystem mit den Zentralen Diensten des iBS (iBS-Z) und den damit verbundenen integrierten Bedienplätzen (iBP). Sie befinden sich an den Bedienstandorten in einem Gebäude. 4. Die 3 beteiligten Systeme sind an einem sogenannten Transfernetz angebunden und kommunizieren über standardisierte Schnittstellen. Damit sich die Systeme im Systemverbund vertehen und alle entsprechend der Vorgaben einheitlich und standardisiert verhalten um die genannten Ziele zu erreichen, braucht es eine zuverlässiges Funktionsverhalten über alle Schnittstelle zwischen den Systeme Stellwerk, LMC und der Bedienebene. I •Mit der Inbetriebnahme der Referenzimplementierung des integrierten Leit- und Bediensystems (iLBS) in Göttingen und in Kreiensen und der laufenden Betriebserprobung haben sich eine Reihe von Erkenntnissen ergeben, die es nun erforderlich machen zwei weitere Integrierte Bedienplätze am Standort in Göttingen zu realisieren.

Interne Kennung: 10046604-NT 23+27

5.1.1. Zweck

Art des Auftrags: Dienstleistungen

5.1.2. Erfüllungsort

Land, Gliederung (NUTS): Göttingen (DE91C)

Land: Deutschland

5.1.7. Strategische Auftragsvergabe

Ziel der strategischen Auftragsvergabe: Keine strategische Beschaffung

5.1.16. Weitere Informationen, Schlichtung und Nachprüfung

Überprüfungsstelle: Vergabekammer des Bundes beim Bundeskartellamt

Informationen über die Überprüfungsfristen: Die Geltendmachung der Unwirksamkeit einer Auftragsvergabe in einem Nachprüfungsverfahren ist fristgebunden. Es wird auf die in § 135 Abs. 2 GWB genannten Fristen verwiesen. Nach § 135 Abs. 2 S. 2 GWB endet die Frist zur Geltendmachung der Unwirksamkeit 30 Kalendertage nach Veröffentlichung der Bekanntmachung der Auftragsvergabe im Amtsblatt der Europäischen Union. Nach Ablauf der jeweiligen Frist kann eine Unwirksamkeit nicht mehr festgestellt werden.

Organisation, die zusätzliche Informationen über das Vergabeverfahren bereitstellt: DB Netz AG

6. Ergebnisse

6.1. Ergebnis, Los— Kennung: LOT-0001

6.1.2. Informationen über die Gewinner

Wettbewerbsgewinner:

Offizielle Bezeichnung: Scheidt & Bachmann Signalling Systems GmbH

Angebot:

Kennung des Angebots: 10046604

Kennung des Loses oder der Gruppe von Losen: LOT-0001

Wert der Ausschreibung: 0,00 EUR

Informationen zum Auftrag:

Kennung des Auftrags: 10046604 -NT23+27

Datum des Vertragsabschlusses: 23/12/2015

7. Änderung

7.1. Änderung

Kennzeichnung der vorherigen Vertragsvergabebezeichnung: 64252-2016

Identifikator des geänderten Vertrags: CON-0000

Grund für die Änderung: Bedarf an zusätzlichen Bauleistungen, Dienstleistungen oder Lieferungen durch den ursprünglichen Auftragnehmer.

Beschreibung: NT15) Es handelt sich um geänderte Leistungen, die nicht im Hauptvertrag oder im NT1-14 enthalten ist. Für die Realisierung der LPV durch die Firma GTS in Hannover und Frankfurt als zentrale Systeme ist es erforderlich, die zusätzlichen Leistungen zu beauftragen. Zusätzliche Leistung haben sich durch die Weiterentwicklung im Projekt und daraus weitere erforderliche Zwischenschritte ergeben damit das Projektziel erreicht werden kann. Ein kurzfristiger Wechsel zu einem anderen Hersteller ist nicht möglich, da GTS als einziger Anbieter die LPV als Produkt entwickelt hat. Die Beauftragung bei einem anderen Hersteller würde eine Entwicklung von Beginn an bedeuten und die Projektziele behindern.

7.1.1. Änderung

Beschreibung der Änderungen: NT15) Derzeit sind viele gesellschaftsrelevante Umbrüche erlebbar mit Herausforderungen, die kluge Lösungen brauchen – Lösungen, die klimafreundlich sind und auf technische wie demografische Entwicklungen eingehen. Um den

Anforderungen der jetzigen Zeit gerecht zu werden, braucht die Deutsche Bahn für eine optimale Betriebsführung neben leistungsstarken Stellwerken, ETCS und weiteren Umsystemen vor allem moderne und anwenderfreundliche Bediensysteme. Für mehr Leistungsfähigkeit und höhere Zuverlässigkeit muss kostengünstigere und anschlussfähige Technik zum Einsatz kommen – eine Technik, die standardisiert und entwicklungsfähig ist; Technik, die herstellerunabhängige, flexible Vernetzung ermöglicht und dabei anwenderfreundlich und sicher ist. Mit diesen Zielen startete das Projekt Design Integrierter Bedienplatz, DiB. Um dieses Bediensystemen zu ermöglichen sind auch wesentliche Entwicklungen an den zu bedienenden Stellewerken erforderlich. So besteht das iLBS aus mehreren Systemen die über ein IP Netzwerk miteinander verbunden werden: 1. Zwei zentrale LST-Management-Center, die sogenannten LMC mit den Systemen Verzeichnisdienst, Lenkplanverwaltung und Datenmanagement zentral organisiert, 2. die iLBS-Zentraleinheit in den integrierten Unterzentralen, iUZ Hier sind alle notwendigen Funktionalitäten implementiert, so dass sowohl Elektronische - wie auch Digitale Stellwerke mit dem iBS bedient werden können, 3. Und das integrierte Bediensystem mit den Zentralen Diensten des iBS (iBS-Z) und den damit verbundenen integrierten Bedienplätzen (iBP). Sie befinden sich an den Bedienstandorten in einem Gebäude. 4. Die 3 beteiligten Systeme sind an einem sogenannten Transfernetz angebunden und kommunizieren über standardisierte Schnittstellen. Damit sich die Systeme im Systemverbund verhalten und alle entsprechend der Vorgaben einheitlich und standardisiert verhalten um die genannten Ziele zu erreichen, braucht es eine zuverlässiges Funktionsverhalten über alle Schnittstelle zwischen den Systeme Stellwerk, LMC und der Bedienebene. I Die Firma GTS entwickelt und realisiert im Referenzprojekt die LPV in den beiden LMC sowie die benötigten LLPVen an den Standorten der iBSen. Die Erreichung des Zielzustandes im Projekt Kreiensen besteht aus mehreren Baustufen. Die aktuell in Umsetzung befindliche Baustufe 2 erfordert die Anzeige mehrerer Bereichsübersichten (Berüs). Die Berüs werden durch das System LPV als Eingabemedium verwendet (Gleisbildgrafik). Zur Herstellung der Funktionsfähigkeit der LPV müssen mehrere Berüs interpretiert werden können. Nur so kann die erforderliche Verfügbarkeit des Systemverbundes iLBS erreicht werden

Geschäftseinheitskennzeichnung in der vorherigen Bekanntmachung: TEN-0000

8. Organisationen

8.1. ORG-0000

Offizielle Bezeichnung: DB Netz AG

Registrierungsnummer: xxxx

Stadt: Frankfurt am Main

Postleitzahl: 60326

Land, Gliederung (NUTS): Frankfurt am Main, Kreisfreie Stadt (DE712)

Land: Deutschland

E-Mail: Constanze.Diehl@deutschebahn.com

Telefon: 000

Rollen dieser Organisation:

Beschaffer

Organisation, die zusätzliche Informationen über das Vergabeverfahren bereitstellt

8.1. ORG-0001

Offizielle Bezeichnung: Scheidt & Bachmann Signalling Systems GmbH

Registrierungsnummer: xxx

Postanschrift: Breite Straße 132

Stadt: Mönchengladbach
Postleitzahl: 41238
Land, Gliederung (NUTS): Mönchengladbach, Kreisfreie Stadt (DEA15)
Land: Deutschland
E-Mail: bieterportal-alt@deutschebahn.com
Telefon: +49

Rollen dieser Organisation:

Bieter

Gewinner dieser Lose: LOT-0001

8.1. ORG-0002

Offizielle Bezeichnung: Vergabekammer des Bundes beim Bundeskartellamt
Registrierungsnummer: xx
Stadt: Bonn
Postleitzahl: 53113
Land, Gliederung (NUTS): Bonn, Kreisfreie Stadt (DEA22)
Land: Deutschland
E-Mail: vk@bundeskartellamt.bund.de
Telefon: +49 22894990

Rollen dieser Organisation:

Überprüfungsstelle

8.1. ORG-0003

Offizielle Bezeichnung: Datenservice Öffentlicher Einkauf (in Verantwortung des Beschaffungsamts des BMI)
Registrierungsnummer: 0204:994-DOEVD-83
Stadt: Bonn
Postleitzahl: 53119
Land, Gliederung (NUTS): Bonn, Kreisfreie Stadt (DEA22)
Land: Deutschland
E-Mail: noreply.esender_hub@bescha.bund.de
Telefon: +49228996100

Rollen dieser Organisation:

TED eSender

Informationen zur Bekanntmachung

Kennung/Fassung der Bekanntmachung: 8e91ece4-c314-4dd6-ba80-f25e9325c484 - 01
Formulartyp: Auftragsänderung
Art der Bekanntmachung: Bekanntmachung der Auftragsänderungen
Unterart der Bekanntmachung: 39
Datum der Übermittlung der Bekanntmachung: 08/04/2025 11:56:05 (UTC+02:00)
Osteuropäische Zeit, Mitteleuropäische Sommerzeit
Sprachen, in denen diese Bekanntmachung offiziell verfügbar ist: Deutsch
Veröffentlichungsnummer der Bekanntmachung: 228658-2025
ABl. S – Nummer der Ausgabe: 70/2025
Datum der Veröffentlichung: 09/04/2025