

378479-2024 - Auftragsänderung

Deutschland – Dienstleistungen von Sicherheitsdiensten – Referenzimplementierung DiB –
Errichtung des iBS Göttingen
OJ S 123/2024 26/06/2024
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: Referenzimplementierung DiB – Errichtung des iBS Göttingen

Beschreibung: NT13: 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. Die Firma GTS entwickelt und realisiert im Referenzprojekt die LPV in den beiden LMC. Sowie die Komponenten der lokalen Lenkplanverwaltung, LLPV, mit der die Lernpläne 24 h vor Ort bevorratet werden. Die LLPV kommuniziert mit der LPV im LMC und mit dem iBS vor Ort. Aufgrund der des zweiten erforderlichen iBS für Kreiensens in der BZ Hannover muss die LLPV mit zwei iBS kommunizieren. Dies ist eine Funktionale Weiterentwicklung. NT24: 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. | Nach erfolgreicher Inbetriebnahme des iLBS im September 2023 sind die Restleistungen für das Projekt jetzt noch abzuschließen sowie die Erweiterung des iBS für die ESTW-Baustufe 2 von Kreiensen umzusetzen. Dazu gehören der Aufbau weitere Bedienplätze und der Aufbau des zweiten LMC in der BZ Hannover sowie die Evaluierung des Nachfolgeproduktes des Cisco Routers im iLBS
Kennung des Verfahrens: e019cc4f-0599-46d6-8309-9788ee01ba72

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

Rechtsgrundlage:

Richtlinie 2014/25/EU

sektvo -

5. Los

5.1. Los: LOT-0001

Titel: Referenzimplementierung DiB – Errichtung des iBS Göttingen

Beschreibung: NT13: 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. Die Firma GTS entwickelt und realisiert im Referenzprojekt die LPV in den beiden LMC. Sowie die Komponenten der lokalen Lenkplanverwaltung, LLPV, mit der die Lernpläne 24 h vor Ort bevorratet werden. Die LLPV kommuniziert mit der LPV im LMC und mit dem iBS vor Ort. Aufgrund der des zweiten erforderlichen IBS für Kreiensen in der BZ Hannover muss die LLPV mit zwei iBS kommunizieren. Dies ist eine Funktionale Weiterentwicklung. NT24: 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 Nach erfolgreicher Inbetriebnahme des iLBS im September 2023 sind die Restleistungen für das Projekt jetzt noch abzuschließen sowie die Erweiterung des iBS für die ESTW-Baustufe 2 von Kreiensen umzusetzen. Dazu gehören der Aufbau weitere Bedienplätze und der Aufbau des zweiten LMC in der BZ Hannover sowie die Evaluierung des Nachfolgeproduktes des Cisco Routers im iLBS

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: Thales Transportation Systems GmbH

TED eSender: Datenservice Öffentlicher Einkauf (in Verantwortung des Beschaffungsamts des BMI)

5.1. Los: LOT-0002

Titel: Referenzimplementierung DiB – Errichtung des iBS Göttingen

Beschreibung: NT13: 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. Die Firma GTS entwickelt und realisiert im Referenzprojekt die LPV in den beiden LMC. Sowie die Komponenten der lokalen Lenkplanverwaltung, LLPV, mit der die Lernpläne 24 h vor Ort bevorratet werden. Die LLPV kommuniziert mit der LPV im LMC und mit dem iBS vor Ort. Aufgrund der des zweiten erforderlichen iBS für Kreiensens in der BZ Hannover muss die LLPV mit zwei iBS kommunizieren. Dies ist eine Funktionale Weiterentwicklung. NT24: 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 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. | Nach erfolgreicher Inbetriebnahme des iLBS im September 2023 sind die Restleistungen für das Projekt jetzt noch abzuschließen sowie die Erweiterung des iBS für die ESTW-Baustufe 2 von Kreiensen umzusetzen. Dazu gehören der Aufbau weitere Bedienplätze und der Aufbau des zweiten LMC in der BZ Hannover sowie die Evaluierung des Nachfolgeproduktes des Cisco Routers im iLBS
Interne Kennung: 10046604 NT13+24

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: Scheidt & Bachmann GmbH Eisenbahnsignal Bauanstalt

TED eSender: Datenservice Öffentlicher Einkauf (in Verantwortung des Beschaffungsamts des BMI)

7. Änderung

7.1. Änderung

Kennzeichnung der vorherigen Vertragsvergabebekanntmachung: 64252-2016

Grund für die Änderung: Änderungen aufgrund von Umständen, die bei aller Umsicht vom Beschaffer nicht vorhergesehen werden konnten, erforderlich.

Beschreibung: NT13: Es handelt sich um geänderte Leistungen, die nicht im Hauptvertrag oder im NT1 bis 12 enthalten ist. Die lokale Lenplanverwaltung (LLPV) ist zu erweitern, damit sie mit zwei iBS kommunizieren kann. Das ESTW Kreiensen wird mit einer weiteren Baustufe erweitert. Dadurch sind weitere Bedienplätze erforderlich. Diese werden mit einem zweiten iBS realisiert. NT24: Es handelt sich um geänderte Leistungen, die nicht im Hauptvertrag enthalten ist. Für die Erweiterung des iBS durch den Hersteller S&B ist es erforderlich, die zusätzlichen Leistungen zu beauftragen. Ein Switich zu einem anderen Hersteller ist nicht möglich, da S&B bisher der einzige Lieferant für ein iBS. Die Beauftragung bei einem anderen Hersteller würde einen Entwicklung von Beginn an bedeuten und die Projektziele behindern.

7.1.1. Änderung

Beschreibung der Änderungen: NT13: 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. Die Firma GTS entwickelt und realisiert im Referenzprojekt die LPV in den beiden LMC. Sowie die Komponenten der lokalen Lenkplanverwaltung, LLPV, mit der die Lernpläne 24 h vor Ort bevorratet werden. Die LLPV kommuniziert mit der LPV im LMC und mit dem iBS vor Ort. Aufgrund der des zweiten erforderlichen iBS für Kreiensen in der BZ Hannover muss die LLPV mit zwei iBS kommunizieren. Dies ist eine Funktionale Weiterentwicklung. NT24: 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 Nach erfolgreicher Inbetriebnahme des iLBS im September 2023 sind die Restleistungen für das Projekt jetzt noch abzuschließen sowie die Erweiterung des iBS für die ESTW-Baustufe 2 von Kreiensen umzusetzen. Dazu gehören der Aufbau weitere Bedienplätze und der Aufbau des zweiten LMC in der BZ Hannover sowie die Evaluierung des Nachfolgeproduktes des Cisco Routers im iLBS

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

8.1. ORG-0001

Offizielle Bezeichnung: Thales Transportation Systems GmbH

Registrierungsnummer: DE814705280

Stadt: Ditzingen

Postleitzahl: 71254

Land, Gliederung (NUTS): Ludwigsburg (DE115)

Land: Deutschland

E-Mail: cpl.emea-sdr@thalesgroup.com

Telefon: +49 07156 3530

Rollen dieser Organisation:

Organisation, die zusätzliche Informationen über das Vergabeverfahren bereitstellt

8.1. ORG-0002

Offizielle Bezeichnung: Vergabekammer des Bundes beim Bundeskartellamt

Registrierungsnummer: xx

Stadt: Bonn

Postleitzahl: 52123

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: Scheidt & Bachmann GmbH Eisenbahnsignal Bauanstalt

Registrierungsnummer: DE120830018

Stadt: Mönchengladbach

Postleitzahl: 41238

Land, Gliederung (NUTS): Mönchengladbach, Kreisfreie Stadt (DEA15)

Land: Deutschland

E-Mail: signaltechnik@scheidt-bachmann.de

Telefon: +49 2166 266 970

Rollen dieser Organisation:

Organisation, die zusätzliche Informationen über das Vergabeverfahren bereitstellt

8.1. ORG-0004

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: b598e6e4-c322-40b4-8ff0-8861f6f5fe67 - 01

Formulartyp: Auftragsänderung

Art der Bekanntmachung: Bekanntmachung der Auftragsänderungen

Unterart der Bekanntmachung: 39

Datum der Übermittlung der Bekanntmachung: 21/06/2024 00:00:00 (UTC+02:00)

Osteuropäische Zeit, Mitteleuropäische Sommerzeit

Sprachen, in denen diese Bekanntmachung offiziell verfügbar ist: Deutsch

Veröffentlichungsnummer der Bekanntmachung: 378479-2024

ABl. S – Nummer der Ausgabe: 123/2024

Datum der Veröffentlichung: 26/06/2024