

## 726455-2024 - Auftragsänderung

Deutschland – Dienstleistungen von Sicherheitsdiensten – 15) DiB Implementierung  
Anforderungserweiterung LPV 16) DMS (Diagnose- und Management System) und IT-Sicherheit  
OJ S 232/2024 28/11/2024  
Bekanntmachung der Auftragsänderungen  
Dienstleistungen

### 1. Beschaffer

---

#### 1.1. Beschaffer

Offizielle Bezeichnung: DB Netz AG

E-Mail: [Constanze.Diehl@deutschebahn.com](mailto:Constanze.Diehl@deutschebahn.com)

### 2. Verfahren

---

#### 2.1. Verfahren

Titel: 15) DiB Implementierung Anforderungserweiterung LPV 16) DMS (Diagnose- und Management System) und IT-Sicherheit

Beschreibung: 15) Nachtrag 15 Anforderungserweiterung der Gleisbildgrafik LPV vom 17.07.2024 16) Anbindung an DMS und IT Sicherheit

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

Interne Kennung: 10046604 NT15+16

##### 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: 15) DiB Implementierung Anforderungserweiterung LPV 16) Anbindung an DMS und IT Sicherheit

Beschreibung: 15) 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 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. 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. 16) 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 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. Das Diagnose- und Management-System (DMS) ist als zentrales Teilsystem an den LMC verortet und für die Sammlung und Auswertung von Diagnosedaten aller

Netzteilnehmer im iLBS zuständig. Es bietet der Fachkraft LMC die Möglichkeit, den Status der Systeme im iLBS zu sehen und aus Diagnosemeldungen Entstörbedarf festzustellen. Das DMS soll zukünftig als zentrales System die Diagnosemeldungen aus dem iLBS für weitere Anwender (z.B. TecWatch, SOC) zur Verfügung stellen. Auch das LH IT Sicherheit und die gestiegenen Anforderungen an die ITSicherheit waren noch nicht vorhanden und absehbar zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses.

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: 15) DiB Implementierung Anforderungserweiterung LPV 16) Anbindung an DMS und IT Sicherheit

Beschreibung: 15) 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 herstellerunabhängig, 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 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 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. 16) 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. Das Diagnose- und Management-System (DMS) ist als zentrales Teilsystem an den LMC verortet und für die Sammlung und Auswertung von Diagnosedaten aller Netzteilnehmer im iLBS zuständig. Es bietet der Fachkraft LMC die Möglichkeit, den Status der Systeme im iLBS zu sehen und aus Diagnosemeldungen Entstörbedarf festzustellen. Das DMS soll zukünftig als zentrales System die Diagnosemeldungen aus dem iLBS für weitere Anwender (z.B. TecWatch, SOC) zur Verfügung stellen. Auch das LH IT Sicherheit und die gestiegenen Anforderungen an die ITSicherheit waren noch nicht vorhanden und absehbar zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses.  
Interne Kennung: 10046604 NT15+16

#### **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: Hitachi Rail GTS Deutschland 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 -NT15+16

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

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 Leistungen 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 einen Entwicklung von Beginn an bedeuten und die Projektziele behindern. NT16) Es handelt sich um geänderte Leistungen, die nicht im Hauptvertrag enthalten ist. Da S&B der einzige Lieferant von iBS/ ZV/ Broker/ TN ist, muss die Datenausleitung an das DMS durch diesen realisiert werden. Ansonsten müsste ein weiterer Hersteller ein integriertes Bediensystem liefern, was die Kosten erheblich steigern würde. Auch hinsichtlich der IT

Sicherheit muss dies S&B realisieren, da nur dieser die Systeme betreiben kann. Für die Realisierung der zusätzlichen Funktionen im iBS, Transfernetz und ZVD durch den Hersteller S&B ist es erforderlich, die zusätzlichen Leistungen zu beauftragen. Ein Wechsel zu einem anderen Hersteller ist nicht möglich, da S&B bisher der einzige Lieferant für ein iBS, ZVD und den Transfernetz ist. Die Beauftragung bei einem anderen Hersteller würde eine Entwicklung von Beginn an bedeuten und die Projektziele behindern.

### 7.1.1. Änderung

Beschreibung der Änderungen: 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 herstellernunabhängig, flexible Vernetzung ermöglicht und dabei anwenderfreundlich und sicher ist. Mit diesen Zielen startete das Projekt Design Integrierter Bedienplatz, DiB. Um dieses Bediensystem 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 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. | 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](mailto:Constanze.Diehl@deutschebahn.com)

Telefon: 000

**Rollen dieser Organisation:**

Beschaffer

Organisation, die zusätzliche Informationen über das Vergabeverfahren bereitstellt

**8.1. ORG-0001**

Offizielle Bezeichnung: Hitachi Rail GTS Deutschland GmbH

Registrierungsnummer: DE812331104

Stadt: Ditzingen

Postleitzahl: 71254

Land, Gliederung (NUTS): Ludwigsburg (DE115)

Land: Deutschland

E-Mail: [bieterportal-alt@deutschebahn.com](mailto: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: 52123

Land, Gliederung (NUTS): Bonn, Kreisfreie Stadt (DEA22)

Land: Deutschland

E-Mail: [vk@bundeskartellamt.bund.de](mailto: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](mailto:noreply.esender_hub@bescha.bund.de)

Telefon: +49228996100

**Rollen dieser Organisation:**

TED eSender

## Informationen zur Bekanntmachung

---

Kennung/Fassung der Bekanntmachung: 8f8b3e57-400f-4989-a840-2df5820cb9cb - 01

Formulartyp: Auftragsänderung

Art der Bekanntmachung: Bekanntmachung der Auftragsänderungen

Unterart der Bekanntmachung: 39

Datum der Übermittlung der Bekanntmachung: 27/11/2024 00:00:00 (UTC+01:00)  
Mitteleuropäische Zeit, Westeuropäische Sommerzeit  
Sprachen, in denen diese Bekanntmachung offiziell verfügbar ist: Deutsch  
Veröffentlichungsnummer der Bekanntmachung: 726455-2024  
ABl. S – Nummer der Ausgabe: 232/2024  
Datum der Veröffentlichung: 28/11/2024