

## LogKdoBw – Abt Planung

Geschäftszeichen / <i>Reference</i> / <i>Référence</i>	Ruf-Nr. / <i>Tel.</i> / <i>Tel.</i> 66113	Datum / <i>Date</i> / Date
--	--	-------------------------------



**Ergebnisvermerk / Consolidated Commentary / Compte rendu**

Betreff <i>Subjekt</i> Objet	Panel 3 Hafen und Hafenbetriebsleistungen		
Veranstaltung <i>Meeting/Réuni</i>	Ort / <i>Place</i> / <i>Lieu</i> Löberfeldkaserne Erfurt	Datum (von – bis) / <i>Date (from – to)</i> / Date (du –au)	
		Beginn / <i>Opening</i> / Début	Ende / <i>Closure</i> / Fin
Sitzungsleiter <i>Présidence</i>	/ <i>Chairman</i> /	Protokollführer / <i>Secretary</i> / Secrétaire	Datum der Einladung
<b>Verteiler / <i>Distribution</i> / <i>Diffusion</i></b> -intern-		entfällt	Datum der Tagesordn. entfällt

Teilnehmer:

Nr.	Ergebnis / <i>Summary</i> / <i>Resumé</i>
1	<p>Einführung in Problemstellung und Bedarfe</p> <p>Zunächst erfolgte eine kurze Vorstellungsrunde. Im Anschluss führte der Leiter in die Thematik ein und stellte dar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lage und Problemstellung</li> <li>• Einordnung Hafen und Hafenbetriebsleistungen in das Schema einer Gesamtverlegung</li> <li>• Größenordnungen an Material in verschiedenen Situationen</li> <li>• Kalkulationsbeispiel für eine „Paketweise“ Durchschleusung und mögliche Aufwandsbetrachtung für den Hafen</li> <li>• Mögliche Größenordnung abzufertigender Schiffe</li> <li>• Mögliche Leistungserbringungsoptionen (ganzheitliche intermodale Lösungen versus kleinere Leistungspakete)</li> <li>• Mögliche mit der intermodale Durchflussleistung zusammenhängende Einzelleistungen</li> <li>• Es wurde dargestellt, dass sich die militärischen Bedarfe einteilen lassen in <ul style="list-style-type: none"> <li>○ jährlich wiederkehrende Bedarfe durch Übungen, grobe aber längerfristig vorausplanbar, in überschaubarem Umfang, dafür mit großer „Eintrittswahrscheinlichkeit“,</li> <li>○ größere Bedarfe, nicht voraussehbar, dafür mit geringerer Eintrittswahrscheinlichkeit</li> </ul> </li> </ul>
2	<p>Diskussion anhand folgender Fragestellungen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Welche erforderlichen Leistungen können durch wen erbracht werden?</li> <li>• In welchem Umfang ist eine Erbringung möglich, bzw. was muss getan werden um die aufgezeigten Bedarfe in der entsprechenden Höhe zu decken? (Alternative Fragestellung: Wie kann die Wirtschaft diese Kapazitäten für das Militär „freimachen“?)</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Was sind die notwendigen Vorlaufzeiten für das Abrufen der entsprechenden Kapazitäten und was hat sie ggf. ad hoc sofort zur freien Verfügung?</li> <li>• Wie löst man das Problem Planbarkeit des Leistungsabrufes gegenüber schnellen und unvorhergesehenen militärischen Entwicklungen? Sind Verträge mit zwei „Teilen“ denkbar, z.B. einem planbaren, regelmäßigen Leistungsumfang für Übungen und einem zweiten Teil mit höheren Bedarfen an Leistungsmengen die situativ entstehen und mit anderen Zeiträumen für die Leistungserbringung realisierbar sind?</li> <li>• Welche Leistungserbringungsoption wird aus Sicht der Wirtschaft bevorzugt (Gesamtpaket oder viele kleine Leistungspakete)?</li> <li>• Wo liegen die „Abbruchkanten“ für neue Leistungspakete und neue Zuständigkeiten? (Z.B. Von Lotsenübernahme bis zur Übergabe der Fahrzeuge/Container im Hafen, oder bis zur Bahnverladung oder bis zur Übergabe der Fahrzeuge in einem Zielgebiet? )</li> </ul>
3	<p>Beitrag über bereits erfolgte Leistungen im Rahmen Redeployment aus Afghanistan  Der Beitrag stammt aus einem Leistungserbringungsbereich der für die Bw Instandsetzungsleistungen durchführt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Es wurde dargestellt, welche Hallen und Freilagerflächenkapazitäten in Emden verfügbar gemacht wurden und welche wichtigen Reinigungsleistungen vorgenommen wurden.</li> <li>• Aus dem Kernkompetenzbereich der Instandsetzung wurde dargestellt, dass die Bewegung von Fahrzeugen der Bw durch dieses Inst Personal kein Problem darstellte. Inwiefern dies für Verbündete gilt konnte nicht geklärt werden.</li> </ul>
5	<p>Folgender vorläufige und noch grobe beispielhafte Mengen- und Aufwandskalkulationen wurden diskutiert und von den TN als nicht unrealistisch und durchaus bewältigbar bewertet:  Bei ca.4000 Fzg / ca. 2000 Ct :</p> <p>Fall 100 %: (4000 Fzg / 2000 Ct)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 3 x Liege- und Entlade-/Beladeplätze RoRo</li> <li>• 1 x Liege und Entlade-/Beladeplätze Cont</li> <li>• Ca. 100.000m<sup>2</sup> Fläche</li> <li>• + Peripherieleistungen</li> <li>• Ca. 1 Woche für Gesamtbewältigung (ohne Berücksichtigung Kapazitäten der Eisenbahnbetreiber)</li> </ul> <p>Fall 60 %: (2400 Fzg / 1200 Ct)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 x Liege- und Entlade-/Beladeplätze RoRo</li> <li>• 1 x Liege und Entlade-/Beladeplätze Cont</li> <li>• Ca.60-70.000m<sup>2</sup> Fläche</li> <li>• + Peripherieleistungen</li> <li>• Ca. 1 Woche für Gesamtbewältigung (ohne Berücksichtigung Kapazitäten der Eisenbahnbetreiber)</li> </ul> <p>Fall 40 %: (1600 Fzg / 800 Ct)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 x Liege- und Entlade-/Beladeplätze RoRo</li> <li>• 1 x Liege und Entlade-/Beladeplätze Cont</li> <li>• Ca.40-50.000m<sup>2</sup> Fläche</li> <li>• + Peripherieleistungen</li> </ul> <p>1. Ca. 1 Woche für Gesamtbewältigung (ohne Berücksichtigung Kapazitäten der Eisenbahnbetreiber)</p>

6	<p>Ergebnis der Diskussion</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Grundsätzlich können alle aufgezeigten Leistungen im Hafen und alle dort aufgezeigten Peripherieleistungen auch erbracht werden. Fakt ist jedoch, dass die Industrie nur im Ausnahmefall „zufällig“ freie Kapazitäten hat und ansonsten so aufgestellt ist, dass sie möglichst ausgelastet ist.</li> <li>2. Notwendige Vorlaufzeiten können nicht konkret genannt werden. Es gibt aber einen Zusammenhang zwischen Höhe der Leistungsmenge und benötigter Vorlaufzeit. Je größer die Leistung desto mehr Vorlaufzeit wird benötigt.</li> <li>3. Für die Vorausplanbarkeit des Leistungsabrufes wäre rein praktisch eine Vorhaltelösung das Beste. Ist dies nicht möglich, dann bleibt nur eine „Steuerung“ über die „Notive to Move Zeiten“ und den Kosten, beispielsweise je geringer die Notive to Move (NTM) Zeiten (bzw. Vorlaufzeiten) desto höher der Preis. Hier wäre eine Staffelung nach NTM. Im Endeffekt sind dies aber nur verschiedene Deklarierungen desselben Sachverhaltes. Die Kapazitäten werden beim „Vorhalten“ auch gar nicht „freigehalten“ und „nicht genutzt“, und man muss es auch nicht so nennen sondern es wird so eingerichtet, dass ein Nutzer dann im Bedarfsfall die Kapazitäten freimachen muss. Man kann die Optionen auch als „Staffelungs-Lösung“ und „Call-Option“ bezeichnen.</li> <li>4. Die Wirtschaft bevorzugt eine Generalunternehmer (GU) -lösung. Die TN haben hierzu auch dargestellt, dass es für die Bundeswehr selbst von erheblichem Vorteil ist, eben nicht jede Einzelleistung selbst koordinieren zu müssen, die Qualität zu sichern, sondern stattdessen den GU mit der Verantwortung für die Gesamtleistung zu beaufschlagen. Als Negativbeispiel, bei dem ein komplexes Projekt bzw. eine so komplexe Leistungserbringung Problembehaftet ist, wenn die Entscheidung gegen eine GU-Lösung fällt wurde der Flughafen BER aufgeführt. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei einer GU – Lösung gibt es fließende Übergänge und Möglichkeiten der Ausgestaltung, welche noch nicht abschließend diskutiert sind. Es besteht auch eine Korrelation zu sinnvollen „Abbruchkanten“ der Leistungserbringung. Z.B. könnte eine vollständige GU-Lösung für eine komplette Verlegung einer mil. Einheit vom Startpunkt bis zum Ziel zu komplex sein. Möglich wären ggf. Unterteilung nach Lose, so z.B Fachlose/bzw. Teilbereichs-Lose (z.B. Umschlag, Hafenbetrieb, Sicherheit, Instandsetzung, etc), ggf. auch Regional-Lose (z.B. Emden, Bremen, Bremerhaven, HH etc.). Letzteres wurde noch kontrovers diskutiert. Mengen-Lose oder eine Lösungen mit vielen verschiedenen Einzelleistungen wurden durch die TN geschlossen als ungeeignet bewertet.</li> </ul> </li> </ol>
	<p>Anlagen:</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">         Panel        3_Hafen_V2.pptx     </div> <div style="text-align: center;">         Panel        3_Hafen_Ergebnis_V.     </div> </div>

Leiter

Protokollführer

gez.  
KKpt May

gez.  
KKpt May