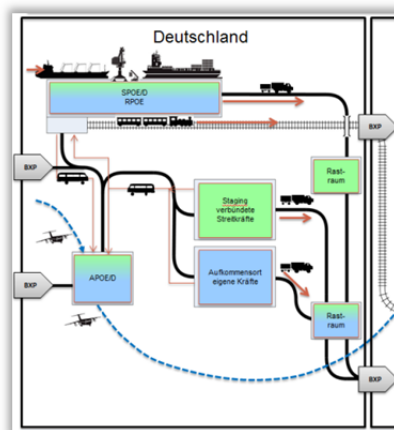


Logistikkommando der Bundeswehr



Panel 3

„Zukunftsorientierung Kooperationen in der Logistik“



Die Streitkräftebasis und ihre Partner in der Wirtschaft

Abschnitt 1: Rahmenbedingungen allgemein / Mengengerüste

Abschnitt 2: Steckbriefe Rastraum, Hafenbetrieb, intermodaler Transport

Abschnitt 3.1: Steuerungs-/Koordinierungselement (Ideenskizze)

Abschnitt 3.2: Vergaberechtliche Rahmenbedingungen

Abschnitt 1: Rahmenbedingungen allgemein

Anforderungen und Herausforderungen an die Logistik der Bundeswehr

Um die an die Logistik der Bundeswehr gestellten Anforderungen über die volle Bandbreite zu garantieren, arbeitet hoch qualifiziertes militärisches und ziviles Personal in einer Vielzahl von spezialisierten Funktionen prozessorientiert zusammen. Sie nutzen dabei ein sehr breites Spektrum hierfür optimierter Produkte und Dienstleistungen.

Die für Einsatz und Betrieb In-/Ausland erforderlichen Kapazitäten für eine Durchhaltefähigkeit in der Logistik werden schon heute in wesentlichen Aufgabenfeldern durch die Integration von Leistungen Dritter, sowohl durch die Kooperation mit Partnerstreitkräften wie auch der Einbindung gewerblicher Dienstleister gestärkt.

Die aktuellen sicherheitspolitischen Rahmenbedingungen zeigen, dass die strategischen Risiken derzeit gleichermaßen für den Bund wie auch für die Wirtschaft existieren. Sich einander stetig anzunähern und enger zu verflechten, ist damit folgerichtig. Eine gemeinsam geschaffene Robustheit macht beide Seiten widerstandsfähiger und besser aufgestellt für die Herausforderungen der Zukunft.

Die Szenarien für die Einsätze unserer Kräfte im Ausland und für den Betrieb im In-/Ausland ändern sich fortlaufend. Durch die wieder stärkere Akzentuierung der Landes- und Bündnisverteidigung benötigt die Bundeswehr folgerichtig deutlich höhere logistische Kapazitäten als heute verfügbar. Sowohl im nationalen als auch in der zunehmenden Zusammenarbeit der Streitkräfte im europäischen Kontext wird eine Konzentration militärischer Kräfte auf die einsatz- und einsatzgleichen Verpflichtungen erfolgen. Der Auf- und Ausbau von Leistungen, die bedrohungsabhängig auch jederzeit durch gewerbliche, logistische Leistungserbringer erreicht werden können, wird daher entscheidend sein.

Die Bundeswehr will daher eine starke und gesicherte Einbindung von Leistungen Dritter-, sowie auch eine intensive Zusammenarbeit mit der Wirtschaft. Die finanzielle Trendwende, auch im Rahmen der NATO-Verpflichtungen, unterstützt dies. Nur so kann der logistische Bedarf, der an die Bw im Rahmen von Einsätzen, der Landes- und Bündnisverteidigung, durch NATO und EU gestellt wird, quantitativ und qualitativ gedeckt werden.

Neue und innovative Wege in der Zusammenarbeit mit der Wirtschaft

Die Wirtschaft ist ein natürlicher Partner der Bundeswehr. Unternehmen leisten sowohl eigenständig als auch im Verbund mit anderen Unternehmen unverzichtbare Beiträge für die Logistik der Bundeswehr; neben ihrer Innovationskraft sind Flexibilität, Effizienz und verlässliche Leistungserbringung die Erfolgsfaktoren ihrer Wettbewerbsfähigkeit.

Diese Unterstützungsleistungen der Wirtschaft sind konzeptionell als integraler Bestandteil der Streitkräfte zur Ergänzung bzw. Entlastung militärisch vorgehaltener Fähigkeiten vorgesehen.

Unter dem Eindruck der seit etwa 20 Jahren erlebten Unterstützungsbedarfe der Bundeswehr im Zusammenhang mit Auslandseinsätzen haben sich viele Unternehmen von Beginn an bereits proaktiv in Problemlösungen eingebracht und kompetent bewältigt. Gleiches gilt zukünftig für die flexible und verlässliche Erbringung vielfältiger und stetig an

Volumen zunehmender Unterstützungsleistungen für die Aufgaben der Bundeswehr im In- und Ausland. Auch für sich im Transit durch Deutschland befindliche Partnerstreitkräfte sind ähnliche Leistungen zu erbringen. Deutschland kommt aufgrund seiner zentralen geographischen Lage in Europa eine entscheidende Bedeutung zu. Deutschland ist die logistische Drehscheibe für unsere Partnernationen.

Aus dem neuen Fähigkeitsprofil der Bundeswehr bis 2030 leiten sich insgesamt deutlich anwachsende logistische Leistungsumfänge ab und verlangen nach einer neuen Qualität der Zusammenarbeit in Planung, Vorbereitung und Durchführung gerade mit der Wirtschaft. Konsequenterweise müssen hieraus vielfältige Zusammenarbeitsbeziehungen auf operativer Ebene folgen, in deren Rahmen frühzeitig ein Austausch von Informationen auch über die strategischen Herausforderungen der Zukunft sowie von Vorstellungen zur weiteren Entwicklung der Zusammenarbeit geboten ist.

Für die Logistik der Bundeswehr steht bei alledem die verlässliche Erbringung ihrer Unterstützungsleistungen im Vordergrund. Hierbei ist eine gesicherte Leistungserbringung durch die Wirtschaft nach Qualität, Quantität und dem Einhalten zeitlicher, funktionaler und räumlicher Vorgaben verlangt.

Frühzeitig die gemeinsamen Chancen und Herausforderungen angehen

Die Spannweite der Einbindung der Wirtschaft umfasst sowohl Einzel-, System- als auch Komplettlösungen und kann zeitlich von einer anfänglichen begrenzten bis zur dauerhaften Übernahme von Aufgaben reichen. Dies setzt aber auch gegenseitige Planbarkeit voraus, die vertraglich abgesichert und abrufbar sein muss. Dies schafft die Voraussetzung um Synergien freizusetzen und zukünftigen Herausforderungen gerecht zu werden.

Unternehmen sind grundsätzlich bereit und in der Lage, auf Grundlage geeigneter Rahmenvereinbarungen auch gewerbliche Leistungen anzubieten, die nach Art, Umfang und Qualität zum Zeitpunkt eines Vertragsschlusses noch nicht konkret bekannt sind. Insofern genügt die Festlegung von Rahmenbedingungen, wie z.B. (Leistungs-) Dauer und Ort. Die konkrete Ausgestaltung erfolgt dann mit dem Einzelabruf. Dies setzt seitens der Streitkräfte eine engere Einbindung des Vertragspartners bereits in der Planungsphase eines Einsatzes voraus und seitens des Vertragsschließenden eine aktive Nutzung der vergaberechtlichen Gestaltungsmöglichkeiten in einer den Rahmen setzenden Leistungsbeschreibung und einer frühzeitigen Ausschreibung sowie Vergabe. Zukünftige Kooperationen müssen so balanciert ausgestaltet werden, dass für Industrie wie Auftraggeber Planungs- und Kalkulationssicherheit geboten werden kann.

Gemeinsame Gewinnung von qualifiziertem Personal

Dies ist insofern auch ein Kernanliegen, um den Herausforderungen der demografischen Entwicklung zu begegnen, dem bestehenden Lösungsdruck gerecht zu werden und die logistischen Dienstleistungen für die Streitkräfte zu optimieren. Die demografische Entwicklung und damit einhergehend die Knappheit an qualifiziertem Personal sind für Bundeswehr und Wirtschaft gleichermaßen eine Herausforderung. Da die durch das Logistikkommando bereitzustellenden unterstützenden Fähigkeiten gewerblichen Leistungen ähnlich sind, eröffnen sich für beide Seiten auch Potenziale für erweiterte Kooperationen. In diesem Zusammenhang können Zeitsoldaten eine gewichtige Rolle einnehmen. Die fachliche Ausbildung der Soldaten in der Logistik der Bundeswehr entspricht in weiten Teilen zivilen Standards. Nach Abschluss ihrer aktiven Dienstzeit

stellen Zeitsoldaten ein nicht zu unterschätzendes Bewerberpotenzial für die Branche dar. Zugleich können sie als Reservisten weiterhin eine bedeutsame Rolle für die Bundeswehr einnehmen. Inwieweit sich hieraus Chancen für die Bundeswehr ergeben, den bislang geschlossenen Personalkörper mit modernen Beschäftigungsmodellen zu flexibilisieren, gilt es zu prüfen.

Die Erbringung qualifizierter, fachlich anspruchsvoller Leistungen gründet auf gut ausgebildetem, qualifiziertem Fachpersonal. Aus der Vergleichbarkeit der fachlichen Anforderungen in der Logistik der Bundeswehr ergibt sich zwar grundsätzlich eine Konkurrenzsituation, diese kann jedoch durch Kooperation in Ausbildung und Personalmanagement zum Nutzen insbesondere der Mitarbeiter und damit zur Steigerung der Attraktivität im jeweiligen Berufsbild gewandelt werden - eine „Triple Win Situation“ für beide, Arbeitgeber und den Mitarbeiter.

Mengengerüste

1. Grundsätzliches

Die intermodale Gesamt-Verlegeleistung wird in fachliche Pakete unterteilt und in diesen fachlichen Paketen (z.B. Hafenumschlag und Betriebsleistungen) werden Einzelleistungen aufgeführt, die für die Gesamtleistung aus Sicht des Auftraggebers in Verantwortung der oder des Leistungserbringers notwendig und daher bei der Rechnung berücksichtigungsfähig sind. Nicht jede einzelne Leistung oder Funktion wird dabei vom Auftraggeber explizit beauftragt. Der Auftraggeber fordert selbst nur die Gesamtleistung und spezielle, als „Optionen des Auftraggebers“ gekennzeichneten Einzelleistungen. Darüber hinaus ist dem/den Auftragnehmer/n auch weitgehend freigestellt, wie die Gesamtleistung erbracht wird, sofern die aus operativen Gründen erforderlichen Priorisierungen und ggf. weiteren erforderlichen Einlassungen des militärischen Auftraggebers umgesetzt werden. Die im weiteren aufgeführten Einzelleistungen dienen daher nicht der Auflistung, welche Einzelleistungen abgerufen werden (-ausnahme bilden die sogenannten Optionen) müssen, sondern einer funktionalen Leistungsbeschreibung, um aufzuzeigen, welche Einzelleistungen üblicherweise zur Gesamtleistung gehören und welche Posten der Auftragnehmer in der Regel bei der Rechnung berücksichtigen kann. Dies dient damit auch der Transparenz.

2. Mengengerüste, Umfang, Häufigkeit, Eintrittswahrscheinlichkeit und Vorwarnzeit für Leistungserbringung

2.1 Problemstellung

Für die Erstellung von Mengengerüsten gibt es keine geeigneten statistischen Grundlagen und nur sehr wenige Ansatzpunkte. Es gibt teilweise Erfahrungswerte und konzeptionell abgeschätzte Mengen sowie Ableitungen aus den bei der NATO eingemeldeten Anteilen,

aus dem zugesicherte Leistungen seitens DEU für den Spitzenlastfall der Bündnisverteidigung entnommen werden können.

Diesen Mengenangaben und Abschätzungen ist gemein, dass es für die Abschätzung zukünftiger, realer Leistungserbringung, folgende Schwankungsbereiche und Unsicherheiten gibt:

- Schwankungen und Unsicherheiten bezüglich der Gesamtmenge, die verlegt, und davon abhängt, welche Art von Truppe verlegt, wie deren tatsächliche Zusammenstellung ist und wie viele Kräfte (z.B. vollständige Einheiten oder nur Teile) wirklich verlegen.
- Schwankungen und Unsicherheiten bezüglich der Menge, die abweichend von der Gesamtmenge möglicher verlegender Kräfte für fachliche Pakete zugrunde gelegt wird (z.B. Mengen die in Häfen umgeschlagen werden) weil die Gesamtmenge auf verschiedenen Verlege-Routen verteilt wird (Routendiversifizierung).

Zu den Schwankungen bei Gesamtmengen können nur Fallbetrachtungen gemacht werden, deren Menge als Mittelwert einer Normalverteilung gesehen wird. Die Standardabweichung kann mangels vorliegender statistischer Daten (hier: eine ausreichende Menge an Verlegungen) nicht errechnet werden, sondern wird als Expertenschätzung vorgenommen.

2.2 Eintritt und Häufigkeit der Leistungserbringung

Die Leistungen sind grundsätzlich für Übungen und Einsätze erforderlich.

Für einen bestimmten Bereich können Leistungen in einer gewissen Regelmäßigkeit und Vorplanbarkeit erfolgen, nämlich periodisch wiederkehrende Übungen. Dabei kann es sich um Übungen geplanter und aufgestellter Eingreiftruppen handeln, um Teile davon oder andere übende Truppen.

Unvorhersehbar und mit geringerer Eintrittswahrscheinlichkeit, dafür aber hohen Anforderungen an die Zügigkeit der Leistungserbringung, geringer Vorwarnzeit und Vorrang vor anderen Leistungsempfängern ist der reale Einsatz einer schnellen Eingreiftruppe.

Sehr unvorhersehbar und vermutlich auch äußerst unwahrscheinlich ist der Einsatz von Hauptkräften großen Umfanges zur Bündnisverteidigung. Hier werden große Mengen zu verlegen sein, aber die Eintrittswahrscheinlichkeit ist gering. Es gibt dafür größere Vorwarnzeiten und die Verlegung einer schnellen Eingreiftruppe würde vorweggehen.

Insbesondere bei Übungen ist zu berücksichtigen, dass sowohl eine Hin- als auch eine Rückverlegung notwendig wird. Die Übungsdauer ist hierbei das Intervall zwischen beiden Leistungen. Auch bei realen Einsätzen wird nach Beendigung eine Rückverlegung erforderlich, jedoch ist das Intervall nicht vorausplanbar. Dafür bleibt für eine Rückverlegung mehr Zeit zur Verfügung.

2.3 Rohwerte als Ausgangspunkt für iterative Mengengerüstbestimmungen

Es gibt folgende Roh-Werte für verschiedene Fälle, mit denen sich iterativ an ein Mengengerüst herangearbeitet werden soll. Mit diesen Roh-Mengengerüsten werden im Anschluss weitere Überlegungen angestellt.

2.3.1 Atlantic Resolve

Erfahrungswerte Atlantic Resolve als ein Referenzwert für periodisch wiederkehrende Übungen. Die Referenz umfasst ungefähr 2.500 Ladungs-Einheiten für einen Verband in Höhe von 4.000 Soldaten (Ca. 2.000 Fzg davon ca. 400 Waffensysteme (geschätzt 200 Kettenfahrzeuge), 500 Container)

2.3.2 VJTF

Kalkulationswerte verstärkte Brigade generiert aus Annahmen der Untersuchung HNS (aus 2017) und den Annahmen LogZBw zu VJTF 2018 gem. Projekt WE LogSysBw. Es entspricht der Größe eines schnellen Eingreifverbandes (VJTF). Hier muss unterschieden werden in ebenfalls periodisch wiederkehrende Übungen und dem realen Einsatz. Die angenommenen Werte umfassen in etwa 5.500 Ladungs-Einheiten für einen Verband in Höhe von 10.000 Soldaten (Ca. 3.000 Fzg davon ca. 600 Waffensysteme geschätzt 300 Kettenfahrzeuge und 2.500 Container).

2.3.3 Ableitungen aus weiteren NATO-Verpflichtungen

Die der NATO zugesicherte Leistungsfähigkeit Deutschlands erlaubt ebenfalls Rückschlüsse auf Mengengerüste. Folgende Circa-Werte können die Grundlage für weitere Betrachtungen bilden:

- Spitzenbedarf ca. 20.000 Lanemeter an RoRo Schiffen für Verlegung von Ketten und Radfahrzeugen, entspricht etwa 8 RoRo- Schiffen
- Spitzenbedarf See-Containertransport mit Gesamtkapazität von ca. 4.300 TEU
- Zusätzlich zum Spitzenbedarf einer Verlegung (als nachfolgender Nachschub) See-Containertransport mit einer Kapazität von ca. 6.500 TEU

Dies entspricht nach Umrechnung als Spitzenbedarf für die Hauptverlegung etwa 2.000-2.500 Fahrzeugen mit ca. 4.200 20 Fuß-Containern. Dies liegt in der Größenordnung ein wenig höher als die veranschlagte Größenordnung des VJTF-Verbandes.

2.3.4 Hauptkräfte Bündnisverteidigung (BV)

Kalkulationswert Einsatzverband für BV, generiert aus den Annahmen LogZBw zu der Jahresscheibe 2031 gem. Projekt WE LogSysBw. Diese Größe entspricht den angenommenen Hauptkräften zur Verteidigung Verbündeter, welche die Bw aber erst bis 2031 aufzubauen gedenkt. Die angenommenen Werte umfassen in etwa 54.000 Ladungs-Einheiten für einen Verband in Höhe von 100.000 Soldaten (Ca.28.000 Fahrzeuge und ca. 26.000 Container) Zusammensetzung Fahrzeuge hier unbekannt.

2.4 Eintrittswahrscheinlichkeit, Vorwarnzeit, Rahmenbedingungen

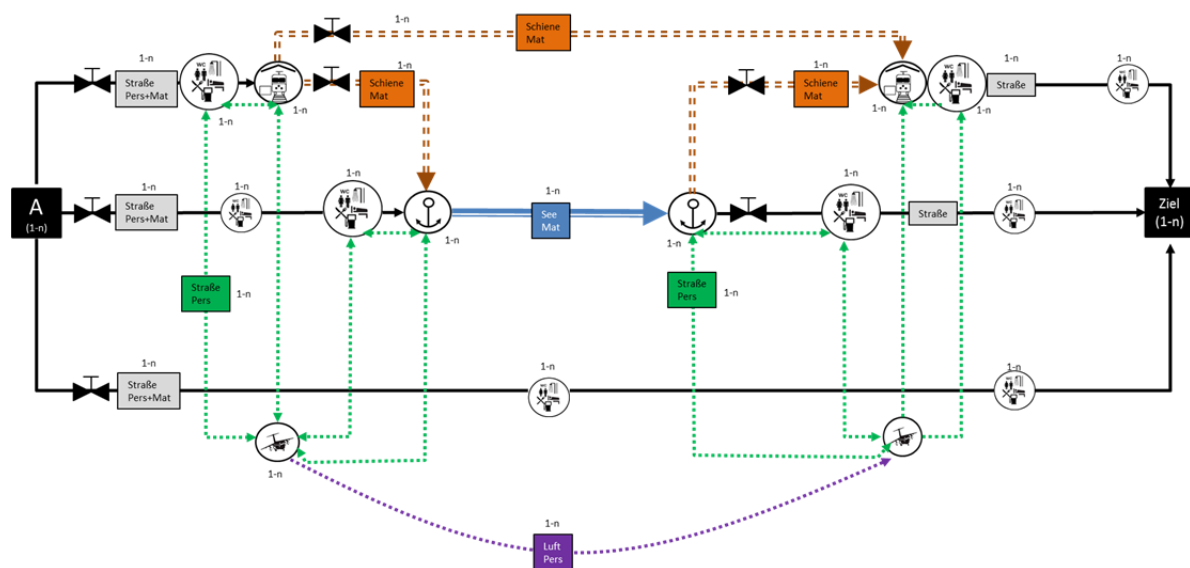
Es werden folgende tabellarisch gelistete Annahmen getroffen:

	Periodisch wiederkehrende Übungen mit Kräften < Brigade (+)	Periodisch wiederkehrende Übungen mit Kräften = Brigade (+)	Realer Einsatz eines schnellen Einsatzverbandes	Realer Einsatz Hauptkräfte BV
Eintritts- wahrscheinlichkeit	100 %	20 %	< 5 %	< 1 %
Häufigkeit	80 % Jährlich (hin und zurück)	Alle 5 Jahre (hin und zurück)	Nur anlassbezogen	Nur anlassbezogen
Vorwarnung /Vorausplanbarkeit Für Logistik (nicht NTM für Truppe)	Grob: mehrere Monate Detail: 2-4 Wochen	Grob: Mehrere Monate Detail: 2-4 Wochen	14 Tage	60 Tage
Politische Situation	Friedensbedingungen	Friedensbedingungen	Bündnisfall aber kein Spannungsfall	Bündnisfall, ggf. Spannungsfall aber nicht garantiert (Pol. Entscheidung)

Um die Leistungserbringung innerhalb der angegebenen und teilweise gestaffelten Vorwarnzeiten von 7, 14, und 21 Tage gesichert zu erhalten, sind Genehmigungsverfahren wo immer möglich, bspw. im Zusammenhang mit der Durchführung von GST (Großraum- und Schwertransport) oder der Errichtung von Infrastruktur, bereits im Vorfeld zu initiieren. Bis zur Herstellung der abgerufenen Infrastruktur ist auch die Nutzung vorhandener Infrastruktur (Kasernen, Übungsplätze, Rastanlagen) als Interimslösung zu prüfen.

2.5 Grundsätzliche Verlegemöglichkeiten und Personal-/Materialflüsse

Alle grundsätzlichen Verlegemöglichkeiten und Personal und Materialflüsse ergeben sich aus der Kombination der verschiedenen Startpunkte, Ziele, der Verkehrsträger Luft, See, Straße und Schiene sowie entsprechenden Umschlagpunkten zur Verknüpfung der Verkehrsträger. Entlang der verschiedenen Verlegerouten werden alle weiteren Leistungen erbracht. Das nachfolgende Schaubild zeigt ein Material und Personalflussmodell im Prinzip.



Das Diagramm zeigt die Hierarchie der Routenplanung. Es beginnt mit Startknoten (Start 1, Start 2, Start 3, ..., Start n) und führt über verschiedene Routenoptionen zu Zielknoten (Ziel 1, Ziel 2, Ziel 3, ..., Ziel n). Die Routenoptionen sind:

- SPOE 1, SPOE 2, SPOE 3, ..., SPOE n
- SPOD 1, SPOD 2, SPOD 3, ..., SPOD n
- RPOE 1, RPOE 2, RPOE 3, ..., RPOE n
- RPOD 1, RPOD 2, RPOD 3, ..., RPOD n
- Straßenroute 1, Straßenroute 2, Straßenroute 3, ..., Straßenroute n

Die Berechnung der möglichen Kombinationen lautet:

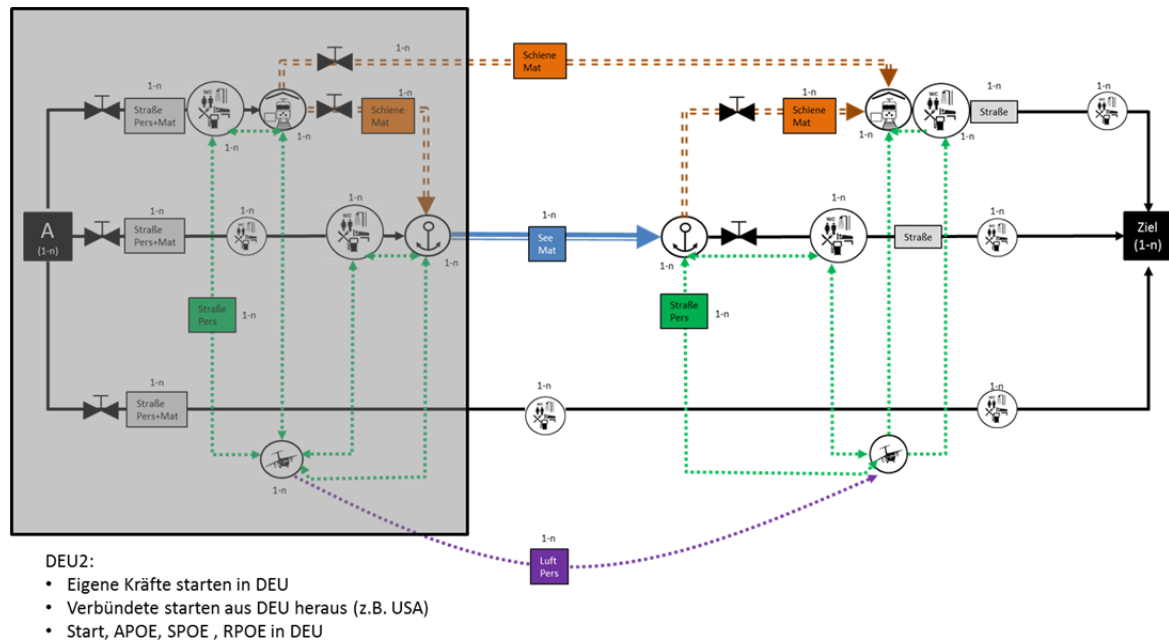
$$\begin{aligned}
 & 3 \times \text{Start} \times 3 \times \text{SPOE} \times 3 \times \text{SPOD} \times 3 \times \text{Ziel} = 81 \\
 & + \\
 & 3 \times \text{Start} \times 3 \times \text{RPOE} \times 3 \times \text{SPOE} \times 3 \times \text{SPOD} \times 3 \times \text{Ziel} = 243 \\
 & + \\
 & 3 \times \text{Start} \times 3 \times \text{SPOE} \times 3 \times \text{SPOD} \times 3 \times \text{RPOD} \times 3 \times \text{Ziel} = 243 \\
 & + \\
 & 3 \times \text{Start} \times 3 \times \text{RPOE} \times 3 \times \text{RPOD} \times 3 \times \text{Ziel} = 81 \\
 & + \\
 & 3 \times \text{Start} \times 3 \times \text{Straßenroute} \times 3 \times \text{Ziel} = 27 \\
 & \text{= 675 mögliche Kombinationen}
 \end{aligned}$$

The diagram illustrates a network of transportation modes and their connections. The nodes represent different locations or states, and the edges represent the transportation modes. The diagram is divided into sections by a large grey rectangle labeled 'DEU1'. The paths represent different transportation options and their associated costs or weights.

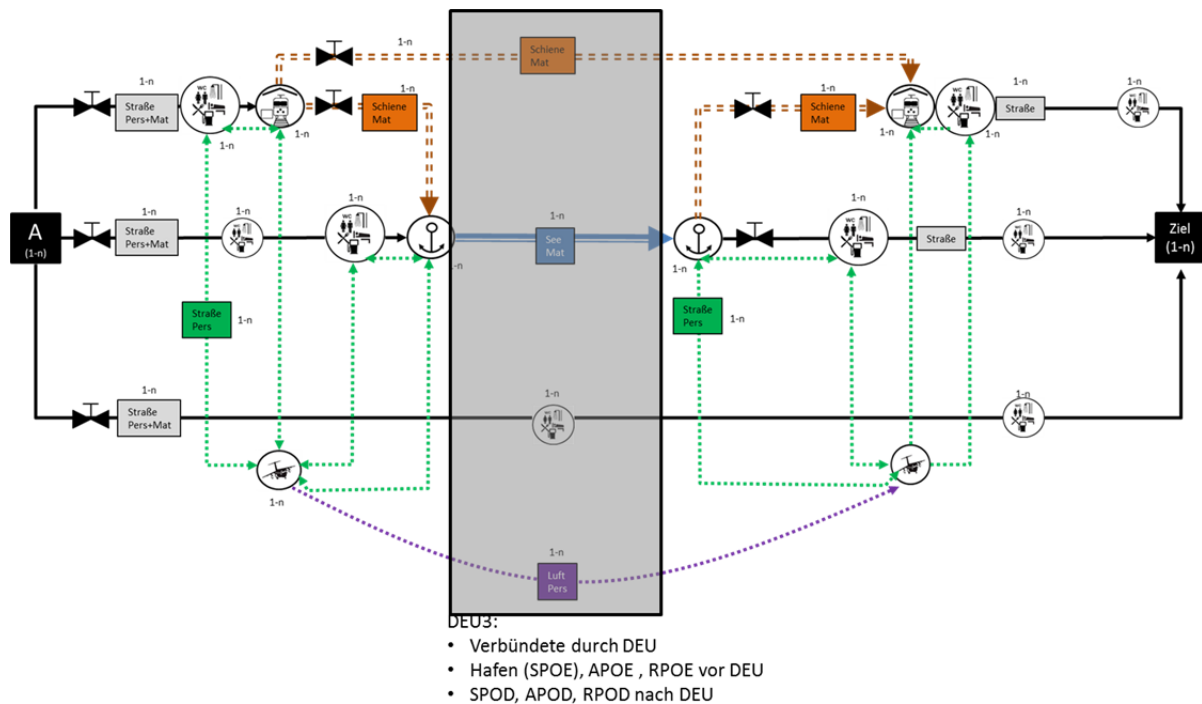
DEU1:

- Verbündete durch DEU
- Hafen (SPOD) in DEU
- APOD in DEU

Im zweiten Fall verlegen DEU Kräfte selbst aus DEU oder bereits hier stationierte Kräfte tun dies. Dabei liegt der Startpunkt in DEU, ebenso APOE, SPOE und RPOE.



Im dritten Fall liegen die Knoten Start, APOE, SPOE und RPOE vor DEU und APOD, SPOD und RPOD nach DEU.

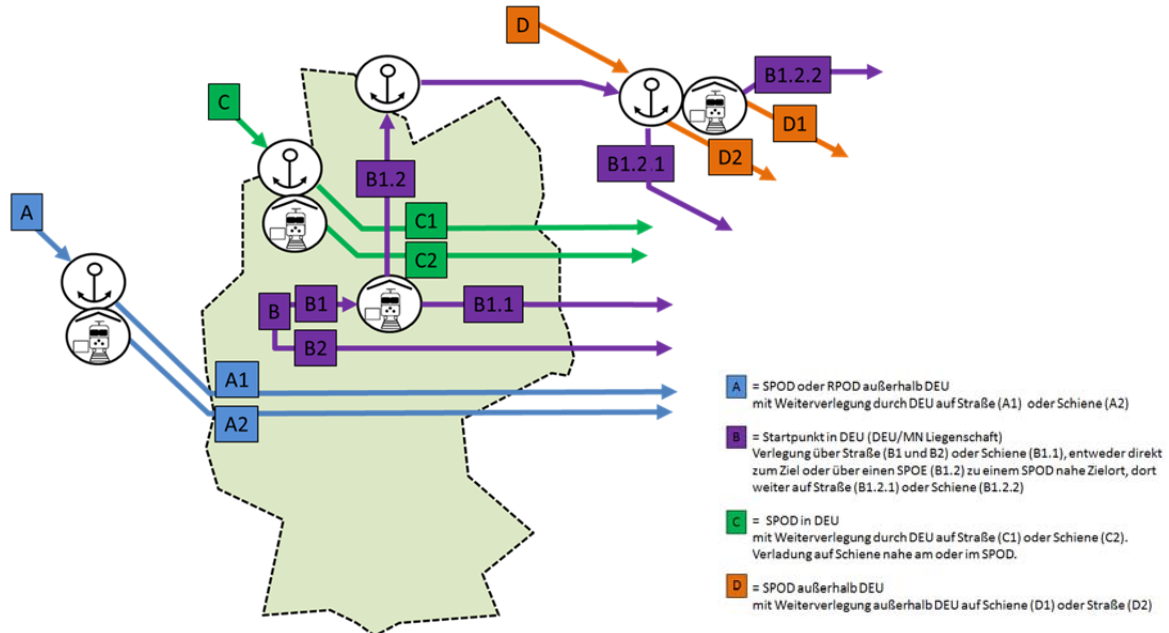


Mögliche Routenführungen und sich daraus ergebende mögliche Stationierungsorte für Rasträume werden derzeit im Kdo SKB erarbeitet. Sie werden zur Vertragsausschreibung in Form von Bewegungskorridoren vermutlich so hinreichend genau vorliegen, dass darauf aufbauend eine valide Kalkulation erstellt werden kann.

Unabhängig davon, können diese Korridore bspw. wg. Baumaßnahmen, kurzfristig nicht zur Verfügung stehen.

2.6 Mengenverteilung aufgrund Diversifizierung der Verlegungsmöglichkeiten und Materialflüsse

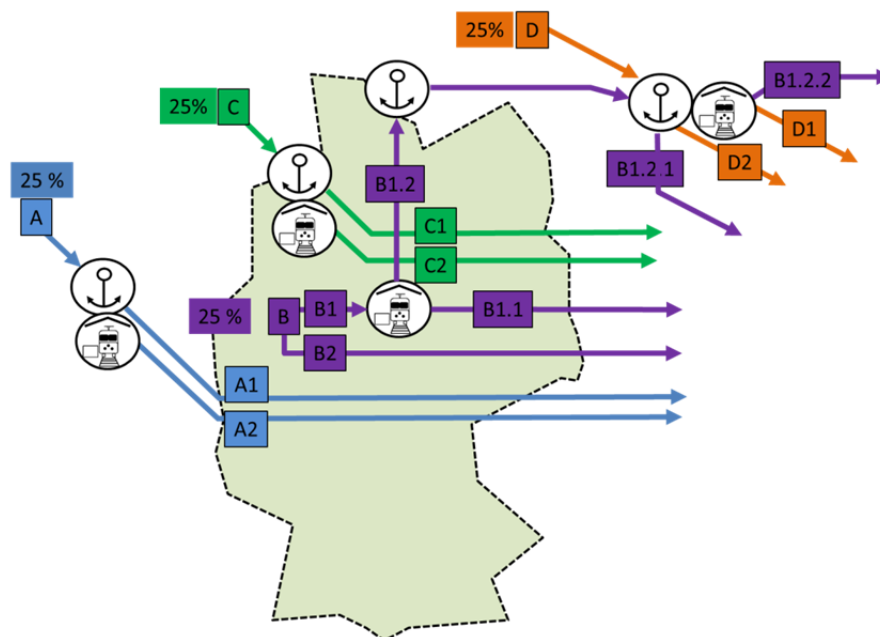
Wie bereits dargestellt, kann (und wird wahrscheinlich) der Materialfluss auf verschiedene Verkehrsträger verteilt werden. Nachfolgende Grafik zeigt die Möglichkeiten:



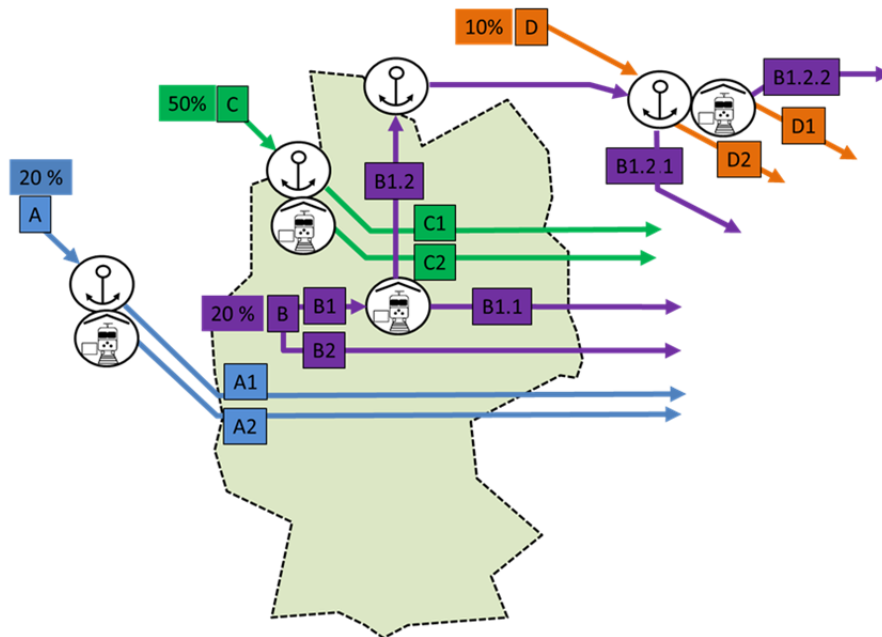
Die Güterflüsse auf diesen grundsätzlichen Möglichkeiten A, B, C, D müssen fallbezogen betrachtet werden, um Mengengerüste abschätzen zu können und Unsicherheiten und Risiken zu minimieren.

Folgende Fälle werden betrachtet:

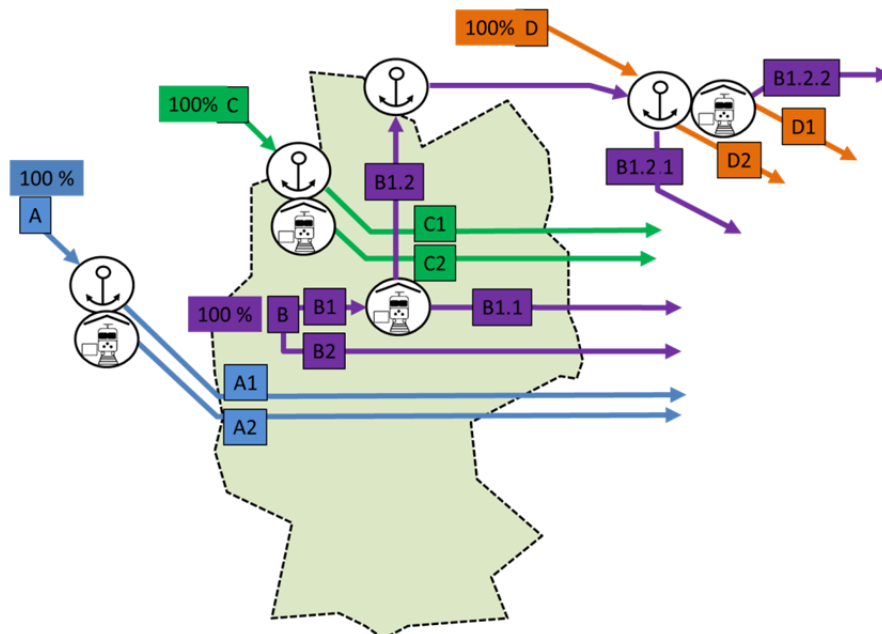
Fall 1: Gleichgewichtung aller Routen (A- D jeweils Anteil 25%)



Fall 2: Gewichtung „SPOD DEU“ (A=20%, B=20 %, C = 50 % , D = 10 %)



Fall 3: Max-Last Betrachtung für jede Route. Jeder Weg wird unabhängig von einer Diversifizierung so betrachtet, als würden 100% der Kräfte nur über diese eine Route führen.



Nachfolgend werden diese Fälle auf die Anwendungsbeispiele „Atlantic Resolve“ „VJTF“, „NATO“ und „Hauptkräfte BV“ bezogen.

Abschnitt 2: Steckbriefe

Steckbrief Hafenbetrieb

1. Beschreibung der Gesamtleistung

- I. Der/die Vertragspartner stellt/stellen eine gesamtheitliche Leistung sicher, mit der in Deutschland eine bestimmte Menge an Material:
 - a) von See kommend, innerhalb einer definierten Zeit von See auf andere Verkehrsträger umgeschlagen und an einen Transportdienstleister / Frachtführer für den Verkehrsträger Bahn oder Straße oder an eigenständig weiter verlegendes Personal (auf eigener Achse) übergeben wird, inklusive aller hierzu gehörenden Peripherieleistungen
 - b) vom Verkehrsträger Land mit eigenem Personal selbständig in den Hafen einfahrend oder vom Verkehrsträger Bahn im Hafen ankommend innerhalb einer definierten Zeit das Material übernommen und auf den Verkehrsträger See umgeschlagen wird und entsprechend der gültigen Bestimmungen an den Frachtführer übergeben wird.
- II. Der/die Vertragspartner stellt/stellen sicher, dass alle für diese gesamtheitliche Leistung notwendigen administrativen Arbeiten, inklusive Erstellen von notwendigen Ladepapieren und Dokumenten sowie Abwickeln von Zollformalitäten, fristgerechten Anmeldungen und Erwirken von notwendigen Genehmigungen und Überprüfungen ordnungsgemäß und im Einklang mit allen gültigen rechtlichen Bestimmungen durchgeführt werden.
- III. Der/die Vertragspartner stellen sicher, dass alle notwendigen Hafenleistungen und Hafenbetriebsleistungen sowie die Bereitstellung der notwendigen Hafeninfrastruktur für die zur Bewältigung der durchzuschleusenden Materialmenge erforderlichen Schiffe sichergestellt werden.
- IV. Der/die Vertragspartner stellen die Kommunikation und die Verbindung mit den in den vorgesehenen Schnittstellen beschriebenen vor- und nachgelagerten Transportdienstleistern sicher, um sich bezüglich der Leistungserbringung und ggf. auftretenden Verzögerungen und Friktionen abzusprechen. Zudem stellen sie Ansprechpartner für die mil. Seite und berücksichtigen deren Einlassungen zu aus mil Sicht notwendigen Priorisierungen.
- V. Der/die Vertragspartner stellen nicht nur die Kommunikation mit allen nachgeordneten Leistungserbringern sicher, sondern koordinieren auch deren Leistung, Leistungsablauf, übernehmen die Rechnungsabwicklung und Bezahlung und alle anderen notwendigen Formalitäten. Die Vertragspartner übernehmen auch die Qualitätssicherung gegenüber den nachgeordneten Leistungserbringern und sind dem Vertragspartner gegenüber für die Qualität der Leistungserbringung sowie die richtige Quantität verantwortlich.

2. Definitionsbereich der Leistung – Beginn und Ende

- I. Die Leistung gilt nur für Häfen in DEU.
- II. Für einen oder mehrere Häfen in DEU in der Rolle als SPOD (Entladehafen) beginnt das Leistungspaket und die Verantwortlichkeit der/des Vertragspartner/Vertragspartners mit Übernahme der für den Hafen zuständigen Lotsen durch in den Hafen einfahrende Schiffe und endet
 - a) entweder mit der Übergabe von Fahrzeugen und Waffensystemen an Bediener die im Straßenmarsch weiterverlegen oder
 - b) mit der Übergabe von Fahrzeugen, Waffensystemen oder Material an den Transportdienstleister (Frachtführer) für Straße oder Bahn nach der ordnungsgemäßen Verladung.
- III. Für einen oder mehrere Häfen in DEU in der Rolle als SPOE (Verladehafen) beginnt das Leistungspaket und die Verantwortlichkeit der/des Vertragspartner/Vertragspartners
 - a) entweder mit Übernahme von Fahrzeugen und Waffensystemen von Bedienern die im Straßenmarsch zur Übergabe in den Hafen verlegen oder
 - b) mit der Anlieferung von Fahrzeugen, Waffensystemen oder Material von beauftragten Transportdienstleister (Frachtführer) auf Straße oder Bahn vor der Entladungund endet mit der Abgabe des für den/die Hafen/Häfen zuständigen Lotsens vom frachtführenden Schiff.

3. Schnittstellen zu anderen Stellen außerhalb der beschriebenen Grenzen

Koordinierung bzw. Absprachen sind notwendig und erforderlich mit:

- I. Frachtführer/Transportdienstleister See
- II. Frachtführer/Transportdienstleister Bahn
- III. Ansprechstelle Vertragshalter/Bw Leistungskoordinator Transitation
- IV. Alle der ggf. gleichrangigen Generalunternehmer gemeinsam agierenden Leistungserbringer untereinander
- V. Alle Unterauftragnehmer

4. Gestaffelte Leistungspakete (inkl. Business Case)

Paket 1 (Business Case oder Grundlast):

Mindestmenge („Grundlast“ auch „Business Case“) für welche die Leistungen in jedem Fall jährlich mindestens zweimal benötigt wird = für Verlegung von ca. 800 – 1.300 Ladungsstücken (einmal in das Übungsgebiet, einmal zurück aus dem Übungsgebiet). Der Abruf soll etwa 4 Wochen vor Leistungsbeginn möglich sein. Abfertigung dieser Mengen zwischen 2 bis 7 Tagen. Zugehörige Infrastruktur und Hafenbetriebsleistungen für bis zu zwei Schiffen (1x RoRo und 1 x Container). Weitere Leistungen gem. Funktionaler Beschreibung und Optionen des Auftraggebers.

Paket 2 (Ergänzung Business Case oder Grundlast):

Zusätzliche Leistungsmenge (bei Vorplanung mehrere Monate vorher ankündbar und reservierbar) als Option zur Ergänzung Paket 1 = für Verlegung von insgesamt ca. 1.500 – 3.600 Ladungsstücken (also ca. 200 bis 2.300 Ladungsstücken zusätzlich zur Obergrenze der Mindestmenge oder „Grundlast“ (Paket 1)).

Ob zur Hinverlegung eine zusätzliche Rückverlegung geplant ist, wird ebenfalls mit mehrmonatiger Vorlaufzeit „reserviert“ bzw. „bestellt“. Der Lastfall und der Abrufzeitraum wird mehrere Monate vorher bekannt gegeben werden, detaillierte Planungen (z.B. genaue Fahrzeugmuster sofern erforderlich) können aber erst etwa 2-4 Wochen vorher vorliegen. Geforderte Abfertigung der Gesamtmenge zwischen 7 und 14 Tagen. Zugehörige Infrastruktur und Hafenbetriebsleistungen für bis zu 4 Schiffe (3 x RoRo und 1 x Container).

Paket 3 (Call Option):

CallOption unabhängig von Business Case (Paket 1) und Ergänzung (Paket 2) für Einsätze für Verlegung von insgesamt ca. 4.500 bis 6.500 Ladungsstücken gestaffelt wie folgt:

- Vorwarnzeit 7 Tage für die ersten 1.500 Ladungsstücke
- Vorwarnzeit 14 Tage für weitere 2.500 Ladungsstücke nach den ersten 7 Tagen (Gesamt 3.000)).
- Vorwarnzeit 21 Tage für weitere 3.500 Ladungsstücke nach den ersten 14 Tagen (Gesamt 6.500)

Abfertigung der Mengen gem. der zeitlichen Staffelung. Inklusive hierzu gehöriger Infrastruktur und Hafenbetriebsleistungen.

Bedingungen aus Sicht Militär

Der Militärische Auftraggeber behält sich vor, aus operativen Gründen Prioritäten für die Verlegung vorzugeben.

Der Militärische Auftraggeber erhält vom Auftragnehmer ein Lagebild über Aufenthaltsort und Bearbeitungsstatus der Ladungs-Einheiten sowie nächste Schritte, Probleme und Verzögerungen.

Der Militärische Auftraggeber erhält vom Auftragnehmer einen zentralen Ansprechpartner, sowohl für die Artikulation seines Auftrages, der Vorgaben, operativen „Wünsche“, als auch als Empfänger der „Lagebildinformationen“ und für die Abrechnung.

Der Militärische Auftraggeber erlaubt, dass der oder die Auftragnehmer Leistungen oder Teilleistungen, unter Berücksichtigung der erforderlichen Sicherheitsüberprüfungsstufen/des Geheimschutzabkommens, weiter vergeben. Wichtig ist ihm ein zentraler Ansprechpartner der für die Gesamtleistung verantwortlich zeichnet.

Ein Mehrpartnermodell wird gewünscht, um Ausfallrisiken zu kompensieren.

Obwohl der Militärische Auftraggeber nur einen zentralen Ansprechpartner wünscht, ist es trotzdem wünschenswert, nicht nur einen GU zu haben, sondern noch andere mögliche Leistungserbringer zu berücksichtigen (Quote Mittelstand), damit der Ausfall oder Wegfall

eines Leistungserbringers im Ernstfall kompensiert werden kann. Der Militärische Leistungserbringer fordert also auch bei einem Mehrpartnermodell spätestens mit der Vereinbarung der Leistungserbringung die Einrichtung eines zentralen Ansprechpartners.

Wenn es aus militärischer Sicht erforderlich wird, dann fordert der Militärische Auftraggeber, dass die Leistung sofort gestoppt wird, und übergebenes Material an den militärischen Auftraggeber gem. seiner Weisung zurückgegeben wird. Die Rückgabe kann ggf. gesonderte Transportleistungen notwendig machen, die zwischen AG und AN fallweise abgestimmt werden.

Der Mil. Auftraggeber kann die als „Optionen“ gekennzeichneten Funktionen in der funktionalen Leistungsbeschreibung optional buchen oder weglassen.

Funktionale Leistungsbeschreibungen

Der/die Leistungserbringer sind verpflichtet, die geforderte Gesamtleistung (Durchfluss von Ladungsstücken bzw. Einheiten) zu erbringen. Dazu können Teilleistungen notwendig werden, die der Leistungserbringer an Unterauftragnehmer vergeben kann.

Dabei können nachfolgende Funktionen berücksichtigt und auch bei der Rechnungsstellung aufgeführt werden. Die als „Option mil. Auftraggeber“ bezeichneten Funktionen sind solche, die der Auftraggeber wahlweise abrufen kann. Werden zusätzliche, nicht aufgeführte Positionen notwendig, so sind diese durch diese Auflistung nicht ausgeschlossen, erfordern aber die Genehmigung des Auftraggebers. Der/die GU können dann nach Genehmigung weitere, nicht aufgeführte Teilleistungen vergeben, wenn dies zur Erfüllung der Gesamtleistung notwendig ist.

- Funktionen für Hafenbetriebsleistungen (für die zu Ent-/Beladenden Schiffe)
 - o Liegeplätze
 - o Anschlüsse (Wasser / Strom)
 - o Lotsen
 - o Schlepper
 - o Festmacher (Linehandler)
 - o Fender
 - o Müllabgabe (diverser Müll)
 - o Bilgenwasserabgabe
 - o Mahler-/Arbeitsprahmen (ggf.)
 - o Ggf Betankung
 - o Ggf. Umschlagmittel und Bediener für eigene Materialannahmen und Versorgung
 - o Ggf. Leistungen von Schiffshändlern
 - o Ggf. Pers Transport
 - o Sonstige übliche Leistungen für ein Schiff im Hafen
- Funktionen für Umschlag
 - o Alle notwendigen Umschlagstätigkeiten für eine ganzheitliche intermodale Umschlagleistung zur Verbindung zweier oder mehrere Verkehrsträger, inklusive allen horizontalen und vertikalen Umschlags, sowie Bereitstellung und Anwendung hierzu notwendiger personeller Kräfte, materieller Umschlagmittel und Infrastruktur. Sowie in Eigenverantwortung die Verwaltung, Führung und Versorgung der Arbeitskräfte.

Hierzu gehören z.B.

- Entladen und Beladen von Schiffen (Containerschiffe und RoRo Schiffe) von jeglichen (militärischen) Gütern (auch Fahrzeuge und Kettenfahrzeuge) gem. Prioritätenvorgabe mil. Auftraggeber und unter Berücksichtigung der jeweiligen Vorgaben (z.B. Ausbildung/Einweisung ggf. Überprüfung) für das Fahren von Dienstfahrzeugen durch Nichtangehörige der Streitkräfte des Auftraggebers.
- Bereitstellung ausreichender Umschlag und Vorstaflächen
- Aufstellung der Güter und Fahrzeuge zur Übergabe und Abholung durch mil. Bediener gem. Maßgabe mil. Auftraggeber
- Entladen und Beladen der Güter und Fahrzeuge auf den angeschlossenen Verkehrsträger (Bahn / Straße) gem. Prioritätenvorgabe mil Auftraggeber.
- Alle Maßnahmen zur Sicherung der Ladungen
- Und ggf. weiter erforderliche Leistungen gem. Absprache (Beauftragung) mit dem Auftraggeber (z.B. Sicherung/Bestreifung, Tierseuchenprophylaxe)
- **(Option mil. Auftraggeber):** Fahrzeuge werden durch eigenes militärisches Personal bewegt bzw. verladen. Hierbei stellt der Leistungserbringer Unterstützung beim Verzurren, Laschen und sonstige notwendige fachliche Beratung bereit.
- o **(Option mil. Auftraggeber)** Bereitstellung Mittel und Infrastruktur für die Arbeitsfähigkeit von ggf. vor Ort befindlichem militärischem Personal gem. Absprache z.B.
 - Bürocontainer inkl. Anschlüsse
 - Toiletten / Sanitäreinrichtung
 - Unterbringung /Ruheraum / Ggf. Schlafmöglichkeit
 - Reinigung / Zwischenreinigung
 - Müllentsorgung
 - Personaltransport (zur Bewegung im Hafen)
- o Gestellung Ansprechpartner und Beratung des mil Auftraggebers
- o Erledigung aller notwendigen administrativen Abwicklungen (z.B. etwaige Gebühren, Beantragung diverser erforderlicher Erlaubnisse) und Erstellen aller erforderlichen Dokumente.
- o Sicherstellen der Einhaltung aller notwendigen Bestimmungen (Arbeits- Brandschutz etc., insbesondere im Falle von Munitionsumschlag)
- **Funktionen für Lagerung und Materialbehandlung**
 - o **(Option mil. Auftraggeber)** Reinigung von Fahrzeugen / Entwesung / Tierseuchenprophylaxe
 - o **(Option mil. Auftraggeber)** Ggf. Instandsetzungsleistungen (bei DEU Fahrzeugen)
 - o Kleinere Instandsetzungen (Starthilfe etc.)
 - o Bergehilfe / Rollfähigmachung
 - o Bewachung / Bestreifung / Sicherheit (Überwachung) von mil. Material
 - o Zwischenlagerflächen für Material (bei Wartezeiten zwischen intermodalen Transporten) – Freiflächen und Hallen
 - o Be-/Enttankung von Fahrzeugen und Gerät
 - o **(Option mil. Auftraggeber)** Unterstützung mil Auftraggeber bei Bewirtschaftung von Material (Bereitstellung Infrastruktur, Arbeitsbereiche, technische Hilfe)
- **Funktionen für weitere Peripherieleistungen**
 - o Räumung bei Schnee und Eis, ggf. Bereitstellung Salz, außerdem ggf.
 - o Bereitstellung Ölbindemittel, Ölsperren
 - o Bereitstellung von Containern, Transport und Lagerhilfsmittel
 - o Bereitstellung Packmittel und sonstiges Verbrauchsmaterial

Steckbrief Rastraum

1. Allgemeines

Im Auftrag der Bundeswehr sollen ab 2019ff Unterstützungsdienstleistungen innerhalb Deutschlands angeboten werden können, um Kräfte die durch das Bundesgebiet verlegen oder verlegt werden, auch mit logistischen und sanitätsdienstlichen Leistungen zu versorgen. Im Fokus steht hierbei die Einrichtung eines oder mehrere Rasträume als Nutzungs-/Mietvariante, um die Dienstleistungen innerhalb eines abgeschlossenen und abgesicherten Bereiches erbringen zu können. Dies beinhaltet die Leistungserbringung für DEU Streitkräfte, für ausländische, verbündete und befreundete Streitkräfte (SK), die wegen Truppen-/Alarmierungsübungen bzw. Alarmierungen im Rahmen von Internationalem Konflikt- und Krisenmanagement (IKM) ohne Spannungsfall Streitkräfte auf dem Landweg verlegen und hierbei Host Nation Support (HNS) von DEU beantragen. Bei Verlegungen mit besonders hoher militärischer und sicherheitspolitischer Priorität (z.B. Very High Readiness Joint Task Force) ist beabsichtigt, Dienstleistungen mit einem geringen zeitlichen Vorlauf abzurufen.

2. Leistungen

Bei den zu erbringenden Leistungen am Beispiel Rastraum (ca. alle 200 km) handelt es sich um Leistungen zur Unterbringung und Versorgung von Streitkräften (Full-Service-Ansatz inkl. Bereitstellung von Verbrauchsgütern und Entsorgung), inklusive Vorbereitung, Administration, Koordination, Betrieb und regelmäßiger Übermittlung eines Lagebildes bzgl. der Auftragsdurchführung an den AG. Die zu erbringenden Dienstleistungen sind mit den Leistungsumfängen einer Autobahnraststätte vergleichbar. Hierzu zählen Dienstleistungen wie z.B.: die Bereitstellung von Abstellflächen, die Versorgung mit Kraftstoff, Sanitäreinrichtung (WC, Dusche), die Möglichkeit zum Ruhen, aber auch die Individualversorgung mit Essen, Trinkwasser und Marketenderwaren. Der Auftragnehmer ist berechtigt, „Leistungs Pakete“ zu bilden und ggf. Subunternehmer damit zu beauftragen.

Um einer erhöhten Gefährdungslage gerecht zu werden, beispielsweise wegen eines hybriden Konfliktverlaufs, muss der Rastraum gesichert und abseits stark frequentierter Einrichtungen eingerichtet werden. In Frage kommen hierbei Standortübungsplätze, Kasernen, Gewerbegebiete, größere Freiflächen mit befestigtem Untergrund. Die tatsächlichen Orte können erst bei den einzelnen Abrufen angegeben werden.

Die Versorgung bzw. der Abschub von Großgerät (auch entlang der Marschstraßen), zu der u.a. zwingend ein Anteil Instandsetzung/Wartung (eine Art „PitStop“, ggfs. unter Einbindung der HIL GmbH) zählt, oder der Bedarf an Büro- und Lagerflächen sowie die sanitätsdienstliche Versorgung und Sicherung sind grundsätzlich zu berücksichtigen. Sie sollten wie alle anderen Leistungen, optional durch den Auftraggeber abrufbar sein. Eine Herausforderung stellt sicherlich auch der kontinuierliche Wechsel und Durchlauf an Personal und Material dar.

3. Umfang

Die o.g. Leistungen sollen bei Übungen, einsatzgleichen Verpflichtungen sowie Einsätzen erbracht werden. Die Leistungen sind innerhalb der Bundesrepublik Deutschland zu erbringen und befinden sich i.d.R. abgesetzt, aber in unmittelbarer Nähe zu leistungs- und

tragfähigen Verkehrswegen, wie etwa Bundesautobahnen und Kraftfahrstraßen. Je nach Umfang ergeben sich folgende Möglichkeiten:

Business Case:

Bei Übungen, einsatzgleichen Verpflichtungen sowie Einsätzen, die mit einem Vorlauf von mehreren Wochen (ca. 4 Wochen) und 2x jährlich durchgeführt werden ohne vorherige Festlegung einer Route, **wird der Raum durch die Bundeswehr bereitgestellt** (mögliche Aufkommensorte sind im besten Fall mit Kasernen vergleichbar oder im schlechtesten Fall Standortübungsplätze mit eingeschränkt tragfähiger Verkehrsinfrastruktur und fehlenden Ver- und Entsorgungseinrichtungen) . Es werden ca. 800 – 1.500 Fahrzeuge und ca. 2.000 – 3.500 Personen insgesamt über 4 – 5 Tage auf 1 - 2 Routen und mit 2 - 4 Rasträumen anzunehmen sein.

Erweiterter Business Case:

Bei Übungen, einsatzgleichen Verpflichtungen sowie Einsätzen mit einer planbaren Vorlaufzeit und Vorwarnung von mehreren Monaten könnten ca. 4.500 – 6.500 Fahrzeuge und ca. 10.000 Personen insgesamt über 4 -5 Tage auf bis zu 5 Routen und mit bis zu 10 Rasträumen zu Grunde gelegt werden. Hierbei sollte die Bereitstellung des Raumes als Option ausgestaltet sein, d.h. **Option 1: die zivile Wirtschaft stellt den Raum zur Verfügung; Option 2: die Bundeswehr stellt den Raum wie o.a. zur Verfügung.**

Call Option:

Bei Alarmierungen der Bundeswehr bzw. deren Verbündeter mit einer Planung und Vorwarnung von lediglich 2 Wochen könnten ca. 4.500 – 6.500 Fahrzeuge und ca. 10.000 Personen insgesamt über 4 -5 Tage auf bis zu 5 Routen und mit bis zu 10 Rasträumen zu Grunde gelegt werden. Hierbei sollte die Bereitstellung des Raumes als Option ausgestaltet sein, d.h. **Option 1: die zivile Wirtschaft stellt den Raum zur Verfügung; Option 2: die Bundeswehr stellt den Raum wie o.a. zur Verfügung.**

Es handelt sich bei den o.g. Umfängen um geschätzte Größenordnungen, die aufgrund der tatsächlich stattfindenden Übungen, der sich ändernden sicherheitspolitischen Rahmenbedingungen und der sich daraus ergebenden Folgen nicht konkret(er) benannt werden können. Insoweit wird auf den Abschnitt 1 dieses Dachdokuments Bezug genommen. Der angegebene Umfang dient der einheitlichen Kalkulation und begründet keinen Anspruch auf Vertragsschluss bzw. Leistungsabruf.

4. Durchführung (zeitliche Dauer)

Die geschätzte Betriebsdauer des Rastraumes wird mindestens ca. 2 Wochen ggf. auch mehrere Monate betragen.

5. Auftragnehmer

Seitens des Auftraggebers wird ein Ansprechpartner favorisiert. Es ist beabsichtigt, eine Rahmenvereinbarung zu schließen, ggf. im sog. Mehrpartnermodell. Um dem Gebot der Mittelstandsförderung Rechnung zu tragen, ist der Auftragnehmer gehalten, Subunternehmer mit der Erbringung von (Teil-)Leistungen bzw. von „Leistungspaketen“ zu beauftragen.

Steckbrief intermodaler Transport / militärischer Güter- und Personentransport

1. Allgemeines

Im Auftrag der Bundeswehr sollen ab 2019ff Transportdienstleistungen von Deutschland ins Ausland, vom Ausland nach Deutschland und Verladestellen im Ausland zu vereinbarten Entladestellen im Ausland durchgeführt werden können. Dies beinhaltet neben Transportdienstleistungen für DEU Streitkräfte auch Dienstleistungen für ausländische, verbündete und befreundete Streitkräfte (SK), die wegen Truppen-/Alarmierungsübungen bzw. Alarmierungen im Rahmen von Internationalem Konflikt- und Krisenmanagement (IKM) ohne Spannungsfall und/oder im Rahmen Landes- und Bündnisverteidigung mit Spannungsfall Streitkräfte auf den Verkehrsträgern Luft/See/Land verlegen und hierbei Host Nation Support (HNS) durch DEU beantragen.

Bei Verlegungen mit besonders hoher militärischer und sicherheitspolitischer Priorität (z.B. Very High Readiness Joint Task Force) ist beabsichtigt, Transportdienstleistungen mit einem geringen zeitlichen Vorlauf (ab 5 Tagen) abzurufen.

2. Leistungen und grobe Mengengerüste

Bei den zu erbringenden Leistungen handelt es sich um die Vorbereitung, Administration, Koordination und Durchführung von kombiniertem Verkehr oder Direktverkehr in Form von Straßentransporten (mit und ohne Chauffeur Service), Schienentransporten, Inland Surface Transportation (Binnenschifffahrt), Short Rail Service, Lufttransporten, intermodalen Transporten (See-Straße-Schiene) und Spezialtransporten (lademaß- und gewichtsüberschreitend) bzw. Groß- und Schwerlasttransporten Großraum- und Schwertransporte (GST) und den damit im Zusammenhang stehenden typischen Nebenleistungen bei der Transportdurchführung (z.B. Transportberatung, Fahrplanwesen, Betriebstechnik, Bereitstellung der Leistungen für verschiedene Spurbreiten, Trassenbestellungen, Bereitstellungen Bedien- und Fachpersonal, Bedienung und Nutzung von Anlagen, Serviceeinrichtungen und Umschlaggerät, Rampennutzung, Rangierarbeiten, sicherheitstechnische Abnahmen, Notfallmanagement, Fahr-, Rangier-, Abstellleistungen, Bereitstellung von (Zwischen-) Lagerflächen, regelmäßige Übermittlung eines Lagebildes bzgl. der Auftragsdurchführung an den AG, etc.).

Das Auftragsvolumen kann aufgrund schwankender Übungsintensität sowie sich verändernder sicherheitspolitischer Richtlinien und der daraus folgenden Verlagerung von Schwerpunkten nicht genau beziffert werden. Darüber hinaus sind Militärische Transporte durch hohe, aber unregelmäßige Bedarfsspitzen gekennzeichnet.

Als Anhalt dienen die Mengengerüste gem. Abschnitt 1 Kapitel 2 dieses Dokuments. Zur Ermittlung der Mengengerüste für diesen Steckbrief werden ausschließlich die

Güterflüsse/Routen „B“ und „C“ gem. Abschnitt 1 Kapitel 2.6 betrachtet, da bei einem Güterfluss „A“ bzw. „D“ (APOE/D, SPOE/D und RPOE/D liegen außerhalb DEU) i.d.R. keine Transportdienstleistungen erforderlich werden. Ausnahme bildet die Verlegung von eigenem (DEU) Material, beispielsweise von einem Einsatz-/Übungsland zu einem anderen. Dieses Szenario ist zwar Teil des hier beschriebenen Leistungsumfangs, da diese Dienstleistung grundsätzlich als separate Einzelleistung abgerufen wird, fließt sie nicht in die Ermittlung der im Weiteren zu betrachtenden Umfänge ein.

a) Paket 1 Mindestmenge als jährliche Grundlast (Business Case)

Die erforderlichen Transportdienstleistungen sind mindestens 2x jährlich (Hin-/Rückverlegung) zu erbringen. Der zu transportierende Umfang bewegt sich im Größenbereich von ca. 1.500 bis 1.750 Ladungsstücke (davon ca. 1.000 – 1.400 Fahrzeuge, davon ca. 200 – 280 Waffensysteme, davon ca. 100 - 140 Kettenfahrzeuge sowie 250 - 350 Container) und ca. 2.000 – 2.800 Soldaten. Der Abruf soll etwa 4 Wochen vor Leistungsbeginn möglich sein.

b) Paket 2 zusätzliche Leistungsmenge als Grundlast (Business Base)

Für diese Leistungsmenge wird mit einem Vorlauf von mehreren Monaten gerechnet. Die hier angegebenen Mengen sind im Zusammenhang mit Paket 1 gem. a) zu sehen, da Paket 1 auf Paket 2 anrechnet. Lastfall und Abrufzeitraum werden mehrere Monate vorher bekannt gegeben, detaillierte Planungen (z.B. Fahrzeugmuster) liegen aber erst etwa 2 - 4 Wochen vorher vor.

Der zu transportierende Umfang bewegt sich insgesamt im Größenbereich von ca. 2.500 bis ca. 4.500 (also ca. 750 bis 3.250 zusätzlich zur Obergrenze der Mindestmenge oder Grundlast (Paket 1)) Ladungsstücke (davon ca. 2.000 – 2.400 Fahrzeuge, davon ca. 400 – 500 Waffensystemen, davon ca. 200 – 250 Kettenfahrzeuge, 500 – 2.000 Container).

c) Paket 3 CallOption (Lastfall)

Diese Leistungsmenge wird kurzfristig mit einer gestaffelten Vorwarnzeit im Krisenfall oder im Rahmen von Alarmübungen wie folgt abgerufen:

- 2.000 Ladungsstücke mit einer Vorwarnzeit von max. 7 Tage
- Weitere 3.500 Ladungsstücke mit einer Vorwarnzeit von 14 Tage (Gesamt 5.500)
- Weitere 1.500 Ladungsstücke mit einer Vorwarnzeit von 21 Tage (Gesamt 7.000)

d) Bündnisverteidigung (BV)

Da die BV anderen gesetzlichen Rahmenbedingungen unterliegt (Leistungsgesetzgebung/Spannungsfall), ist diese nicht Bestandteil dieser Betrachtung.

Das in diesem Steckbrief angegebene Mengengerüst stellt keine Garantie für die Zukunft dar. Insbesondere begründet es keinen Anspruch auf Abruf, es soll lediglich der einheitlichen Kalkulation der Bieter dienen.

Der Auftraggeber behält sich aus operativen Gründen vor, die nutzbaren Verkehrsträger vorzugeben.

3. Transportgut

Zu befördern sind Güter aller Art der Bundeswehr sowie verbündeter/befreundeter SK oder ziviler Vertragspartner der Bundeswehr mit und ohne Lademaßüberschreitungen (LÜ), verpackt oder unverpackt in festem, flüssigem oder gasförmigen Zustand sowie auf Anforderung militärische Begleitkommandos.

Zu den Gütern zählen ungeschützte, geschützte und gepanzerte Kraftfahrzeuge (Kette und Rad), Fahrzeuge, Geräte, Verschlusssachen (Güter, die dem Geheimschutz unterliegen), Helikopter, Boote, leere und befüllte Kesselwagen, ISO-Container aller Spezifikationen (z.B. Fracht-, Funktions-, Tank- und Kühlcontainer), Kabinen, Flats, Flüssigkeiten in Tanks, sowie Güter und Sendungen, welche dem Kriegswaffenkontrollgesetz (KrWaffKontrG) bzw. dem Waffengesetz (WaffG) unterliegen.

Bei den zu transportierenden Gütern handelt es sich auch um Gefahrgüter aller Klassen, hauptsächlich der Klassen 1 (explosive Stoffe), 3 (entzündbare Stoffe) und 7 (radioaktive Stoffe; nur freigestellte Mengen).

4. Personentransport

Zu befördern ist militärisches/ziviles Personal der Bundeswehr sowie verbündeter/befreundeter SK oder ziviler Vertragspartner der Bundeswehr inklusive persönlicher Ausrüstung, im kombinierten Güter-/Personentransport oder als Einzelleistung, unabhängig von der Verlegung der Güter.

Die Transportarten Binnenschifffahrt, Eisenbahnverkehr, Straßenverkehr und Luftverkehr sind hierfür grundsätzlich vorzusehen. Diese Verkehrsträger können nicht nur isoliert, sondern auch kombiniert eingesetzt werden.

5. Transportdurchführung

Die Leistungserbringung beginnt mit der Aufnahme des Personals/der Güter am Verladeort im In- bzw. Ausland und endet mit dem Erreichen/Entladung am Entladeort im In- bzw. Ausland, inklusive der hierzu erforderlichen vorbereitenden, administrativen (z.B. Transportanmeldung, Abwicklung zollrechtlicher Bestimmungen,

Anmeldung bei Behörden, etc.) und koordinativen Tätigkeiten. Aufnahmeort kann abhängig vom jeweiligen Verkehrsträger ein See- oder Flughafen, ein Bahnhof oder ein Bereitstellungsraum (Staging Area) / Sammelplatz sein. Die tatsächlichen Orte können erst bei den einzelnen Abrufen angegeben werden.

Bei Aufnahme der Güter an einem Seehafen (Entladehafen) beginnt die Leistungserbringung grds. entweder mit der Übernahme von Fahrzeugen durch die Bediener (Chauffeur Service), für den Fall, dass Fahrzeuge auf dem Verkehrsträger Straße verbracht werden oder nach der ordnungsgemäßen Verladung auf dem jeweiligen zivilen Verkehrsträger.

Bei Abgabe der Güter an einem Seehafen (Beladehafen) endet die Leistungserbringung grds. mit der Übergabe von Fahrzeugen bzw. mit der Anlieferung an den Hafen exklusive Entladung. Der Hafenbetreiber stellt bei Bedarf den Umschlag von Gütern sicher.

In allen anderen Fällen ist ein Umschlag/Umspurung der Güter grundsätzlich Teil der Leistungserbringung. Dies bedarf aber der Absprache und Koordination mit dem Auftraggeber.

6. Beförderungszeiten

Die Leistungserbringung hat in der Regel mit einem Anmeldevorlauf gem. Ziffer 2 dieses Streckbriefes zu erfolgen. Der innerdeutsche Anteil der Transporte ist grundsätzlich binnen 24 Stunden nach Transportbeginn inklusive des administrativen Anteils (Anmeldung, Planung, Koordination, etc.) abzuschließen. Der Anteil des Transports außerhalb Deutschlands ist grundsätzlich so durchzuführen, dass innerhalb 24 Stunden eine Transportleistung von 400km (Eisenbahntransport) bzw. 600km (Straßentransport) erbracht wird. In Fällen von besonders hoher militärischer und sicherheitspolitischer Priorität (z.B. Very High Readiness Joint Task Force) ist der Abschluss der Leistung schnellstmöglich herbeizuführen, mindestens muss eine vorgegebene Eintreffzeit erfüllt werden.

7. Auftragnehmer/Subunternehmer

Der Auftragnehmer darf zur Sicherstellung der Leistungserbringung Subunternehmer beauftragen.

Zur Sicherung der Mittelstandsförderung ist vorgesehen, bei einer Ausschreibung einen Beteiligungsprozentsatz für mittelständische Unternehmen vorzugeben.

8. Absicherung

Der Leistungsumfang „Absicherung“ ist eine lageabhängige Option des mil. Auftraggebers. Diese kann sowohl die Full-Service-Transportbegleitung inkl. bewaffneter Absicherung und Bestreifung der Aufkommensorte (APOE/D, SPOE/D, RPOE/D, Rastraum, Umschlagplätze), aber auch das unbewaffnete, zeitlich und

örtlich beschränkte Zusammenwirken mit militärischen Kräften bedeuten. Wenn möglich, ist die Dienstleistung in Anspruch zu nehmen, damit militärische Kräfte für ihren folgenden Hauptauftrag uneingeschränkt zur Verfügung stehen.

Abschnitt 3.1: Steuerungs-/Koordinierungselement (Ideenskizze)

Im Folgenden werden Überlegungen und eine beispielhafte Interpretation bezüglich eines möglichen, aber in Bezug auf das „Ob“ und „Wie“ noch festzulegenden, Elements skizziert. Das o.a. Steuerungs-/Koordinierungselement wird in der Folge „Lenkungsausschuss“ (LA) genannt. Es soll nach hiesigem Verständnis das verbindende Gremium zwischen dem Auftraggeber (zugleich Vorsitzender bzw. Ausschussleitung), den beteiligten Dienststellen der Bw (z.B. KdoSKB (HNS), KdoTA, LogZBw) den vertragshaltenden Bundesämtern (BAIUDBw, BAAINBw) und dem Auftragnehmer (Einpartnermodell) bzw. den potentiellen Auftragnehmern (Mehrpartnermodell) werden.

In Anlehnung an den im weiteren Verlauf beschriebenen Teilnehmerkreis und deren Fachexpertise wäre die Verortung des LA in Anlehnung an das Kdo SKB genauso wie in unmittelbarer Nähe zum LogKdoBw oder LogZBw zweckmäßig.

Folgende Leistungsbereiche könnten zur Anwendung kommen, wobei die oberste Steuerung, Führung und Entscheidung immer der Bundeswehr obliegt:

- o Prozessunterstützung & Anforderungsmanagement
- o Koordination & Terminmanagement
- o Besprechungen mit AG, AN und Behörden bzw. sonstigen Organisationen
- o Genehmigungen
- o Berichterstattung
- o Einbindung von Partnern & Erstellung von Modul-Katalog
- o Bemusterung & Qualitätssicherung
- o Erkundung
- o Dokumentenvorlagen
- o Controlling-Konzept
- o Lessons learned.

Im LA sollten Stakholder und somit ihre Interessen vertreten sein. Der Vorsitzende fällt die in das Gremium herangetragenen Entscheidungen, während die weiteren Mitglieder ihn in seiner Funktion beraten könnten. Der LA würde somit zugleich Informations- sowie Konsolidierungsforum und aber auch höchste Entscheidungsinstanz in Bezug auf den abzuschließenden „Rahmenvertrag Intermodaler Transport“ bzw. die einzeln abgeschlossenen „Rahmenverträge Steuerungsleistungen und/oder Hafenbetrieb und/oder Transport und/oder Rastraum“ sein.

Folgende Rahmenvertragsmöglichkeiten sind denkbar. Das Leistungsportfolio Panel 3 „Intermodaler Transport“ könnte:

- 1) in seiner Gesamtheit durch einen Rahmenvertrag und somit durch einen Generalunternehmer (GU) abgedeckt werden,

- 2) auf die Teillöse „Rastraum“, „Hafenbetrieb“ und „Transport“ aufgesplittet werden, wobei die Steuerung und Koordination der einzelnen Leistungen beim Auftraggeber verbleibt. Insgesamt würde die Gesamtleistung durch 3 Rahmenverträge mit insgesamt 3 GU erbracht,
- 3) auf die Teillöse „Steuerung und Koordination“, „Rastraum“, „Hafenbetrieb“ und „Transport“ aufgesplittet werden. Insgesamt ergäben sich dadurch 4 Rahmenverträge mit insgesamt 4 GU.

Der/die GU kann/können hierbei durch das Vergabeverfahren eines „Rahmenvertrages im Einpartnermodell“ bereits mit Vertragsschluss festgelegt sein, oder aber wie bei einem „Rahmenvertrag im Mehrpartnermodell“ üblich, nach Vertragsschluss, im zeitintensiveren Miniwettbewerb nach Auswertung von noch festzulegenden Zuschlagskriterien, bestimmt werden.

Im LA sollten logistische Bedarfe frühzeitig aufgenommen und kommuniziert werden. Dadurch würden Transparenz geschaffen, Synergiepotenziale identifiziert, verfügbare Ressourcen sowie Kapazitäten effizient bzw. effektiv eingesetzt und zeitgerechte Entscheidungen herbeigeführt.



O.a. Abbildung stellt ein Besetzungsbeispiel dar. Der Teilnehmerumfang wäre phasenabhängig und würde zwischen der Minimalbesetzung mit dem Auftraggeber, der auch das Militär verbündeter bzw. befreundeter Nationen sein könnte, dem GU, LogZBw und der Maximalbesetzung mit BMVg, KdoSKB (HNS), Kdo TA, LogKdoBw, LogZBw, BAAINBw, BAIUDBw und mehreren GU schwanken.

Die Gremiummitglieder sollten im Falle einer Ausschusseinrichtung aus Gründen der Nachhaltigkeit und Effektivität nicht wechseln und müssten sich zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben einer Sicherheitsüberprüfung in einem noch festzulegenden Umfang unterziehen.

Im Falle eines Abrufes aus möglichen künftigen Rahmenverträgen sollte eine „reale“ Koordinierung und Steuerung der Leistungserbringung durch den Auftraggeber mit den Auftragnehmern möglichst so erfolgen, dass ein ständiger Austausch gewährleistet bleibt (bspw. eine Projektgruppe). In Abhängigkeit der künftigen Konstellation der Rahmenvertragsgestaltung verbliebe die Steuerung beim Auftraggeber und die Koordination der Leistungserbringer erfolgte durch den/die Auftragnehmer. Die Wahrnehmung beim Auftraggeber sollte in den bestehenden Fachsträngen (KdoSKB/LogKdoBw/LogZBw) erbracht werden und für die Auftragnehmer sollten je nach Gestaltung der Rahmenverträge der/die GU agieren, um die Einzelleistungen zu koordinieren. Ggf. sollten je nach Verfügbarkeit auch Verbindungselemente an den Orten der Leistungserbringung durch den Auftraggeber installiert werden, um eine durchgängige Steuerung erhalten zu können.

Abschnitt 3.2: Vergaberechtliche Rahmenbedingungen

1. Rahmenvereinbarungen

Rahmenvereinbarungen sind gem. § 103 Abs. 5 GWB „Vereinbarungen zwischen einem oder mehreren öffentlichen Auftraggebern (...) und einem oder mehreren Unternehmen, die dazu dienen, die Bedingungen für die öffentlichen Aufträge, die während eines bestimmten Zeitraumes vergeben werden sollen, festzulegen, insbesondere in Bezug auf den Preis“.

Mit Rahmenvereinbarungen findet ein zweistufiges Verfahren statt. Auf der ersten Stufe werden Rahmenvereinbarungen durch ein Vergabeverfahren vergeben. In diesem werden die rechtlichen Rahmenbedingungen festgelegt und dadurch gleichzeitig ein geschlossenes System zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer(n) gebildet, für die nachfolgenden Einzelabrufe. Auf einer zweiten Stufe erfolgt der Leistungsabruf während der Laufzeit entweder nach den in der Rahmenvereinbarung festgelegten Bedingungen. Sodann sind die Bedingungen in der Rahmenvereinbarung für den Einzelabruf bereits konkret festgelegt. Der Leistungsabruf erfolgt gem. § 14 Abs. 5 S.1 VSVgV ohne erneutes Vergabeverfahren. Hierbei handelt es sich um sog. vollständige Rahmenvereinbarungen. Sind die Bedingungen in der Rahmenvereinbarung nicht abschließend geregelt, muss der Auftraggeber unter den Parteien der Rahmenvereinbarung erneut zum Wettbewerb (sog. „Miniwettbewerb“ gem. § 14 Abs. 5 S. 2 VSVgV) aufrufen. Insoweit handelt es sich um eine sog. unvollständige Rahmenvereinbarung. Die Kriterien nach denen Einzelaufträge (auf der zweiten Stufe) vergeben werden, müssen den vergaberechtlichen Grundsätzen (z.B. Wettbewerb, Transparenz, Wirtschaftlichkeit, Gleichbehandlung, Mittelstandsförderung) entsprechen. Die Vergabe der Einzelaufträge kann auf verschiedenen Wegen erfolgen, z.B. der Reihe nach (Bieter 1, Bieter 2, Bieter 3, Bieter 1,) oder Kaskadenprinzip (Priorisierung nach wirtschaftlichem Angebot). Dies liegt im Ermessen des Auftraggebers. Darüber hinaus sind diese Kriterien bereits zum Beginn des Vergabeverfahrens abschließend bekannt zu machen.

Die Laufzeit von Rahmenvereinbarungen beträgt im Anwendungsbereich der VSVgV nach § 14 Abs. 6 VSVgV sieben Jahre, wobei in Ausnahmefällen auch längere Vertragslaufzeiten möglich sind. Die Laufzeit von grundsätzlich max. sieben Jahren kann auch aufgeteilt werden, bspw. in eine Grundlaufzeit von vier Jahren mit dreimaliger Verlängerungsoption von jeweils einem Jahr. Wobei hier zu berücksichtigen ist, dass bislang keinerlei Erfahrungen auf diesem Gebiet vorliegen. Folglich könnte zunächst eine zweijährige Vertragsdauer mit zweimaliger Verlängerungsoption für jeweils ein Jahr für die erste Rahmenvereinbarung als Erprobungsphase herangezogen werden.

Vorliegend ist eine Gesamtlösung angestrebt, d.h. sämtliche Leistungen „aus einer Hand“ sind von besonderer Bedeutung. Folglich kommt eine Gesamtlosvergabe (Full-Service-Provider) für die Einbindung gewerblicher Dienstleister in Betracht. Hierbei handelt es sich um eine Ausnahmeregelung gem. § 97 Abs. 4 GWB. Danach ist die Gesamtlosvergabe nur dann zulässig, wenn wirtschaftliche oder technische Gründe dies erfordern. Dies ist einzelfallbezogen zu prüfen und entsprechend zu dokumentieren bzw. zu begründen. Um in diesem Rahmen den Mittelstand ausreichend zu beteiligen, ist es möglich eine Mittelstandsquote zu vereinbaren.

Um etwaige Abhängigkeiten von einem Vertragspartner zu minimieren und den Wettbewerb nicht einzuschränken, sollten Rahmenvereinbarungen im o.g. Mehrpartnermodell

geschlossen werden, wobei die jeweiligen Partner als Generalunternehmer auftreten und berechtigt sind, zur Leistungserfüllung Subunternehmen zu beauftragen. Diesbezüglich ist ein modularer Abruf vergaberechtlich zulässig, falls Leistungen teilweise nicht gänzlich benötigt werden, wobei wegen einer möglichen Gefahr einer Zersplitterung auf zu kleinteilige Aufteilungen verzichtet werden sollte.

Zu beachten ist das Verbot der Doppelvergabe, d.h. über den gleichen Inhalt /gleiche Leistungen darf keine weitere Rahmenvereinbarung geschlossen werden, falls bereits Rahmenvereinbarungen über die Leistungen vorhanden sind. Insoweit ist in der Präambel einer solchen Rahmenvereinbarung der Zweck zu beschreiben. Darüber hinaus sollten in der Präambel Formulierungen aufgenommen werden, dass etwaige auslaufende Rahmenvereinbarungen zu bestimmten Zeitpunkten integriert werden können.

2. Verfahrensarten:

Der zu beschaffende Gegenstand/die zu beschaffende Leistung bestimmt das anzuwendende Vergaberecht. Die Auswahl des Vergabeverfahrens obliegt dem Auftraggeber (BAIUDBw/BAAINBw). Im Rahmen der VSVgV hat der Auftraggeber gem. § 11 Abs. 1 VSVgV die Wahlmöglichkeit zwischen dem nicht offenen Verfahren oder dem Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb.

Das nicht offene Verfahren ist zweistufig ausgestaltet, für Verfahren, deren Wert oberhalb der EU-Schwellenwerte liegt. Mit der EU-weiten Bekanntmachung wird zunächst ein öffentlicher Teilnahmewettbewerb eingeleitet, in dem die Eignung der interessierten Unternehmen geprüft wird. Anschließend werden die geeigneten Bieter zur Abgabe eines Angebotes aufgefordert. Sodann erfolgt eine ausgewählte Ausschreibung auf den begrenzten Bieterkreis. Nach § 11 Abs. 2 VSVgV sind Verhandlungen unzulässig.

Das Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb beginnt mit der Veröffentlichung der Vergabeabsicht durch den Auftraggeber. Verhandlungen sind in diesem Verfahren zulässig. Der Auftraggeber fordert auf der ersten Stufe Unternehmen im Rahmen eines Teilnahmewettbewerbs auf, Teilnahmeanträge abzugeben. Anschließend dürfen die Unternehmen, deren Informationen durch den Auftraggeber geprüft wurden, ein erstes Angebot abgeben. Auf der zweiten Stufe verhandelt der Auftraggeber mit den Bietern über die eingereichten Angebote in einer oder mehreren Verhandlungsrunden. Sodann besteht für den Auftraggeber die Möglichkeit, die Verhandlungsunterlagen entsprechend den Verhandlungen anzugleichen. Folglich eröffnet diese Verfahrensart dem Auftraggeber und den Bietern einen Spielraum für die Verfahrensgestaltung und bietet somit ein hohes Maß an Flexibilität. Auch wenn durch mehrere Verhandlungsrunden das Verfahren zeitaufwendig(er) werden kann, sollte diesem der Vorzug gegeben werden. Denn durch die Möglichkeit der Verhandlungen über den Vertragsinhalt ist davon auszugehen, dass durch die Wahl dieses Verfahrens „passgenauere“ Leistungen angeboten werden.

3. Leistungsbeschreibungen

Die Leistungsbeschreibung ist das „Herzstück“ der Vergabeunterlagen und im folgenden Verfahren bindend und Grundlage für die Vergleichbarkeit der Angebote. Die geforderte Leistung wird durch den Auftraggeber in der Leistungsbeschreibung festgelegt, die grundsätzlich von der (technischen) Fachseite erstellt wird. Darüber hinaus muss die Leistungsbeschreibung den vergaberechtlichen Vorgaben (z.B. Produktneutralität)

entsprechen. Die Leistungsbeschreibung ist gem. § 15 Abs. 2 VSVgV eindeutig und vollständig zu beschreiben, so dass die Vergleichbarkeit der Angebote gewährleistet ist. Wenn möglich, sollen marktgängige und (teil-)funktionale Leistungsbeschreibungen erstellt werden, um die Möglichkeiten des Marktes für eine Lösungsfindung zu nutzen.

Zunächst sollte vorliegend geprüft werden, ob eine funktionale Beschreibung der Leistung möglich ist, ggf. unter Einbindung von technischen Normen (z.B. DIN-Normen), technischen Standards, etc. Sollte dies nicht möglich sein, könnte eine Mischform der funktional-konstruktiven Leistungsbeschreibung angewendet werden. Erst wenn auch dies nicht zielführend ist, sollte auf die konstruktive Leistungsbeschreibung zurückgegriffen werden.

Im Rahmen der Beschreibung des Leistungsumfanges sollten verschiedene Fälle (Business Case, erweiterter Business Case und Call Option) als Kalkulationsgrundlage beschrieben werden. Dabei sollten Leistungen/Leistungspakete als Option abrufbar sein.