

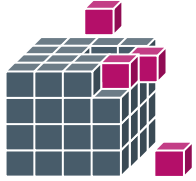
Fragen

Austausch

Diskussion



FRAGEN UND DISKUSSION



Die Planung eines Lieferkettenkonzeptes bei örtlich dezentralen Lagereinrichtungen sowie im Zusammenwirken in der Partnerschaft zwischen militärischer- und ziviler Logistik wurde angeregt.

Wie sehen Sie dessen Notwendigkeit, wenn die Bundeswehr der einzige Partner bei der Bereitstellung von zentralen Versorgungsartikeln ist?



FRAGEN UND DISKUSSION



Der Vorschlag, Ihre Unterstützung bei der Service-Provider-Selektion zur Sicherstellung einer nachhaltigen Partnerschaft zu nutzen, hat Potential.

Welche Vorteile bringt uns diese Unterstützung aus Ihrer Sicht?



FRAGEN UND DISKUSSION



Es wurde angeregt eine Erweiterung der Dienstleistung um das Item Implementierung bis hin zur Initial Operational Capability (IOC) / Full Operational Capability (FOC) vorzunehmen.

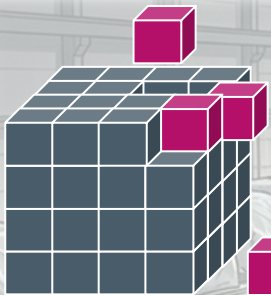
Welchen Mehrwert generieren wir hierbei für unser Projekt?



Phase V:

In den Rückmeldungen zum Entwurf des Kriterienkatalogs sehen wir eine große methodische Bandbreite.

Welche Best-Practice-Beispiele aus vergleichbaren zivilen Großprojekten der z.B. Automotive-Industrie empfehlen Sie uns, um die Bewertungsmatrix schlank, transparent und für alle Teilnehmer leicht handhabbar zu gestalten?



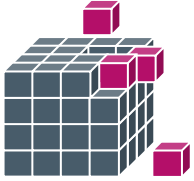
Fragen

Austausch

Diskussion



FRAGEN UND DISKUSSION



Bitte skizzieren Sie die Szenare, die aus Ihrer Sicht einen Haftungsausschluss/-beschränkung begründen würden.

Wie kann ggf. eine Haftung in die Kalkulation eingepreist werden?



Wie können Preisentwicklungen im Hinblick auf die Laufzeit in der Kalkulation berücksichtigt werden? Wie halten wir die Preise nachhaltig stabil?

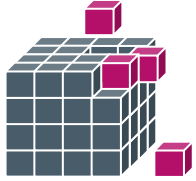


Unser zeitlicher Aufwuchs sieht vor, dass wir bis 2035 modular skalieren und schrittweise von LKW auf geschützte Systeme aufbauen. Aus Sicht Ihrer Depotplanung: Welche baulichen oder technischen Flexibilitäten müssen wir von Anfang an in der Ausschreibung verankern, damit Sie Flächen im Zeitverlauf so dynamisch und kosteneffizient wie möglich bewirtschaften können?



Die Rückmeldungen bestätigen einen stabilen Marktmedian für Hallenfläche von 11,93€/m².

Wenn wir als Bundeswehr im Rahmen der Öffentlich-Privaten-Partnerschaft(ÖPP) die Technische Gebäudeausrüstung (TGA) für die Plastik-Luftentfeuchtungs-Einlagerung (PLE) stellen, welche verbleibenden rein betrieblichen Aufwände fließen dann noch in Ihre m²-Kalkulation ein?



Bei der Hallenlagerung von geschützten Rad- und Kettenfahrzeugen liegen die oberen Whisker um den Faktor 4 bis 5 über dem Marktmedian.

Welche spezifischen baulichen oder betrieblichen Risiken rechtfertigen in Ihren Kalkulationen diesen massiven Aufschlag und wie können wir diese Spezifikation in der Leistungsbeschreibung kostenminimierend anpassen?



Der Prozess 'Herstellung der Transportfähigkeit' variiert statistisch extrem (Whisker bis 1.920 € beim Kettenfahrzeug).

Welche klar definierten Beistellungen seitens der Bundeswehr (z.B. Bereitstellung von Sonderwerkzeugen, Datenübergabe über SASPF) sind in Ihrem Mindestpreis verankert und ab welchem Zustand des Fahrzeugs greift Ihre erweiterte Mängelhaftung für Standschäden?

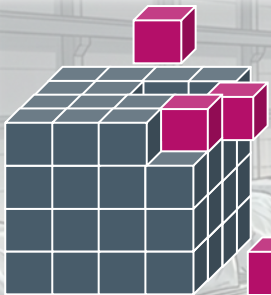


Bei der regulierten Lagerung für sensible Rüstsätze (Krypto/Optronik) verzeichnen wir im Höchstwert-Bereich starke Preissprünge.

Welche technischen Toleranzbänder (z.B. bezüglich der relativen Luftfeuchtigkeit) sind aus Ihrer Erfahrung der optimale Kompromiss zwischen maximalem Werterhalt der Sensorik und wirtschaftlich tragbaren Betriebskosten der Klimaanlage?



Angenommen, die Bundeswehr würde im Rahmen einer Öffentlich-Privaten-Partnerschaft (ÖPP) die Hochsicherheits-Infrastruktur (z.B. Drohnenabwehrsysteme, Bahnanbindung, Kasernenbereich; Lagerhallen, Werkhallen) beistellen: Welche Risiken und kalkulatorischen Aufwände würden dadurch auf Ihrer Seite als reiner Betriebsdienstleister im Unterauftrag entfallen und wie wirkt sich das positiv auf Ihre monatlichen Bewirtschaftungspauschalen aus?



Fragen

Austausch

Diskussion



Die Daten zeigen, dass die Vorbereitung und Bedarfs-Instandsetzung bei geschützten Systemen naturgemäß einen hohen Aufwand bedeuten.

Wenn wir vertraglich festlegen, dass die Bundeswehr die Fahrzeuge grundsätzlich in einem vordefinierten, zertifizierten Mindestzustand anliefert – welche vorbereitenden Schritte auf Ihrer Seite können dadurch verkürzt werden, um die Einstellungskosten nachhaltig zu senken?



Welcher kalkulatorische Anteil Ihrer monatlichen Pauschale für Kettenfahrzeuge entfällt auf die Amortisation der langfristigen Fristen (z.B. 5- oder 10-Jahres-Fristen)?

Inwieweit wäre eine Anpassung Ihres Preismodells möglich, bei dem nur monatliche und quartalsweise Standardprüfungen flach pauschaliert werden und Großfristen nach tatsächlichem Aufwand abgerechnet werden?



Die Datenbasis bestätigt, dass der laufende Erhalt von Kettenfahrzeugen mit 1.892,40€/Monat im Median einen erheblichen Faktor darstellt.

Welche gemeinsamen Optimierungspotenziale sehen Sie bei den Zyklen, um diesen Aufwand für Sie z.B. personalschonend zu senken?

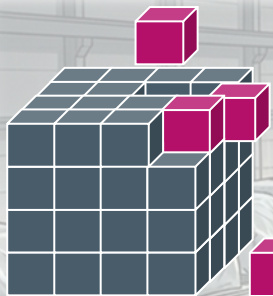


Warum kalkulieren Sie für die Wiedereinbetriebnahme eines technisch einfachen Kleinfahrzeugs im Worst-Case fast dieselbe Maximalpreis (31.600 €) wie für einen hochkomplexen Kampfpanzer (38.300 €)?

Welche konkreten Arbeitswerte stecken hinter dieser Pauschale und ist eine transparente Aufschlüsselung bei Vorliegen der Reaktivierungsmaßnahmen nach Arbeitswerten möglich?



Die Bereitstellungskosten im 30-Tage-Szenario beinhalten verständlicherweise hohe Puffer für unvorhergesehene Spitzenlasten. Wenn wir dieses Fenster auf 40 Tage erweitern, um Ihnen eine planbare, sequentielle Aussteuerung in den Werkstätten zu ermöglichen: Welche wirtschaftlichen Entlastungspotenziale sehen Sie dadurch z.B. bei Ihren Personalkosten?



Fragen

Austausch

Diskussion



Die monatlichen Erhaltungssätze in der LZL sind über mehrere Fahrzeugklassen (vom technisch einfachen Kleinfahrzeug bis zum komplexen Kettenfahrzeug)

hinweg sehr homogen kalkuliert (z.B. einheitlich 266,25 €). Wie können wir die Leistungspakete in der Leistungsbeschreibung so strukturieren, dass Sie den echten, fahrzeugspezifischen Aufwand (z.B. reiner Flächenbedarf für ein Kleinfahrzeug vs. technischer Prüfaufwands der Plastik-Luftentfeuchtungs-Einlagerung (PLE) für einen Panzer) präzise und für Sie risikoarm abbilden können und unsere Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mathematisch verfeinern können.

Alternativ: Wie können wir die Leistungsbeschreibung so strukturieren, dass Sie diesen Vorteil der fixen m²-Mischkalkulation auch bei dynamischen Bestandsveränderungen risikoarm beibehalten können?



Bei der Reaktivierung von Lkw 20" (Phase IV) liegt der Mittelwert um das Zweieinhalbfache über dem Median, die Risiko-Spitze explodiert auf 37.700,00 €. Das bedeutet, dass vereinzelte Reaktivierungen extrem fehlschlagen.

Welche technischen Faktoren (z.B. Standschäden an Bremsanlagen, Standschäden am Abgasstrang/AdBlue) treiben dieses Risiko derart nach oben und wie können wir dieses Risiko durch minimale, standardisierte Zwischenprüfungen in Phase III (Lagerung) abfedern?



Hinsichtlich abnehmender Grundgesamtheiten beim Umgang mit Kettenfahrzeugen und Waffensystemen ist zu prüfen welche Maßnahmen erforderlich sind um weitere Dienstleister zu gewinnen.

Welche Methodenkompetenz muss erreicht werden, um die technischen und prozessualen Voraussetzungen von potentiellen Dienstleister in Bezug auf die Langzeitlagerung zu schaffen?