Leistungsbeschreibung

für das Open-House-Verfahren

Service-, Instandhaltungs- sowie Instandsetzungsarbeiten an Kraftfahrzeugen und Objekten in Litauen

Inhaltsverzeichnis

1 Darstellung des Auftraggebers 5

2 Ausgangslage und Zielsetzung 5

3 Open-House-Verfahren 6

4 Leistungen und Ausschlüsse 7

5 Zulassungskriterien 8

6 Auftragserteilung und -annahme 9

7 Erstellung des Kostenvoranschlages (KVA) 10

8 Durchführung der beauftragten Leistung 10

8.1 Zusätzliche Arbeiten und Auftragserweiterung 11
8.2 Abschluss und Fahrzeugübergabe 11
8.3 Reklamationen 12

9 Hol- und Bring-Service 13

9.1 Bundeswehr und Sicherheit 13

10 Anforderungen zur Durchführung von Glasarbeiten 14

10.1.1 Steinschlagreparatur 14
10.1.2 Autoglastausch 15

11 Anforderungen zur Durchführung von Arbeiten an Reifen 17

11.1 Reifen 17

11.1.1 Sommerreifen 18
11.1.2 Winterreifen 19
11.1.3 Geländereifen 19

11.2 Kompletträder 21
11.3 Radzubehör 21
11.4 Dienstleistungen zum Reifenservice 22

11.4.1 Radwechsel 22
11.4.2 Demontage und Montage eines Reifens 23
11.4.3 Reifenreparatur 23

12 Anforderungen zur Durchführung von Karosserie- und Lackarbeiten 23

12.1 Smart Repair und Spot Repair 24
12.2 Karosseriearbeiten 24

12.2.1 Karosseriearbeiten an LKW 25
12.2.2 Karosseriearbeiten an KOM 25
12.2.3 Karosseriearbeiten an Aufbauten und Wechselaufbauten 25
12.2.4 Karosseriearbeiten an Anhängern 26
12.2.5 Karosseriearbeiten bei Korrosionsschäden 27
12.2.6 Konservierung nach Karosseriearbeiten 27
12.3 Lackarbeiten 27
12.3.1 Lackarbeiten an PKW, Van und Transportern 27
12.3.2 Lackarbeiten an LKW, KOM, Aufbauten und Wechselaufbauten und Anhängern 28
12.3.3 Lackierung von Fahrwerksteilen 28
12.3.4 Besonderheiten militärischer Lackierung 28
12.4 Konservierung 30
12.4.1 Besondere Anforderungen Mercedes G 300 und 300 der Baureihe 461 30
13 Haftung und Garantie 30
14 Preisgestaltung und Vergütung 31
14.1 Grundsätzliches 31
14.2 Vergütungsmodell 31
14.3 Fahrzeugklassen und Stundensätze 31
14.4 Vergütung von Ersatzteilen 32
14.5 Vergütung von Lackmaterial 32
14.6 Vergütung von Schmier- und Betriebsstoffen 32
14.7 Vergütung von Zusatzleistungen 32
14.7.1 Hol- und Bring-Service 32
14.7.2 Schutz-/Schonbezüge 33
15 Beitritt zum Open-House-Vertrag 33
16 Nachhaltigkeits- und Ethikstandards 33
17 Rechnungsabwicklung 34
18 Digitalisierung im Reparaturprozess 35
19 Verbindlichkeit der Leistungsbeschreibung 35

Ein Hinweis vorab:

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

1 Darstellung des Auftraggebers

Die BwFuhrparkService GmbH (nachfolgend BwFPS oder Auftraggeber genannt) ist der Mobilitätsdienstleister der Bundeswehr und des Deutschen Bundestages. Mit einem Fuhrpark von mehr als 42.000 Fahrzeugen ist sie einer der größten öffentlichen Fuhrparkmanager Deutschlands.

Auftrag und Ziel der BwFPS sind die wirtschaftlich effiziente Bereitstellung von Fahrzeugen, Fahrleistungen und dem dazugehörigen Service. Dies erfordert ein Höchstmaß an gesetzeskonformem Handeln, Zuverlässigkeit und Flexibilität.

Die Gesellschafter der GmbH sind das Bundesministerium der Verteidigung (75,1%) und die Deutsche Bahn AG (24,9%). Der Hauptsitz des Unternehmens ist in Siegburg bei Bonn neben mehr als 70 weiteren Standorten in Deutschland mit insgesamt ca. 930 Mitarbeitern.

2 Ausgangslage und Zielsetzung

Die weltweite Flotte der BwFPS besteht aus Fahrzeugen unterschiedlicher Art. Hierzu zählen neben handelsüblichen PKW und LKW auch Geländefahrzeuge verschiedener Gewichtsklassen, Kraftomnibusse (KOM), Motorräder, Anhänger und Sonderfahrzeuge. Diese Fahrzeuge können mit Bundeswehr-spezifischer Sonderausrüstung versehen sein. Auch elektrisch bzw. hybridelektrisch angetriebene Fahrzeuge sind Teil der Flotte. Kernelement für die BwFPS ist dabei, dem Kunden Bundeswehr einen schnellen Service sowie eine schnelle Instandhaltung bzw. Instandsetzung der Fahrzeuge gewährleisten zu können. Die BwFPS betreibt zur Unterstützung der Bundeswehr sogenannte Forces Mobility Center in Litauen. Daher ist ein flächendeckendes Netz von Servicebetrieben in Litauen notwendig. Dieses Netz von qualifizierten Servicebetrieben stellt kurze Wege vom Fahrzeugstandort zur Werkstatt und eine schnelle sowie wirtschaftliche Instandsetzung sicher.

Der Ausbau des Servicenetzes geschieht unter Anwendung eines „Open-House-Verfahrens“, welches es jedem interessierten und qualifizierten Fachbetrieb zu vorab feststehenden Konditionen ermöglicht, Teil des Servicenetzwerks für die Instandsetzung von Fahrzeugen der BwFPS Fahrzeugflotte zu werden. Der Begriff „Open-House-Verfahren“ wird im folgenden Abschnitt beschrieben.

Die vorliegende Leistungsbeschreibung, einschließlich aller zugehörigen Anlagen, regelt die Einzelheiten und grundsätzlichen Konditionen hinsichtlich Art und Umfang der durch den/die Auftragnehmer zu erbringenden Leistungen, die Orte der Leistungserbringung und die dafür vorgesehene Vergütung.

3 Open-House-Verfahren

Das sogenannte Open-House-Verfahren ist ein vergaberechtsfreies Verfahren zur Beschaffung von Waren und Dienstleistungen, welches öffentliche Auftraggeber anwenden können. Im Wesentlichen bedeutet „Open-House“, dass der Auftraggeber die gewünschte Dienstleistung bzw. das gewünschte Produkt eindeutig beschreibt, die verbindlichen Qualifikationsanforderungen an die Lieferanten bzw. Servicebetriebe definiert und die kommerziellen Konditionen, zu denen das Produkt gekauft wird, fest vorgibt. Jedes Unternehmen, welches die Leistungen und Produkte liefern kann, die geforderte Qualifikation nachweist und zu den vorgegebenen Konditionen liefern will, wird dann durch Einreichen der Beitrittsunterlagen Vertragspartner des Auftraggebers. Der Auftraggeber hat keine Möglichkeit zur Auswahl der Vertragspartner. Jedes Unternehmen, welches die Anforderungen erfüllt und Interesse an der Zusammenarbeit hat, wird auch Vertragspartner. In der Praxis bedeutet dies, dass die Kontaktinformationen sämtlicher unter Vertrag stehenden Auftragnehmer dem Fahrzeugnutzer im unternehmenseigenen System in Form einer Übersicht zur Verfügung gestellt werden. Der Fahrzeugnutzer sucht sich auf Basis dieser Übersicht den entsprechenden Auftragnehmer für die Beauftragung der Instandhaltung selbstständig aus und kontaktiert diesen. Der Auftragnehmer und der Auftraggeber haben somit keinen Einfluss auf die konkrete Auswahlentscheidung des Fahrzeugnutzers im jeweiligen Einzelfall der Instandsetzung.

Ein Open-House-Vertrag hat eine vom Auftraggeber vorab definierte Laufzeit, in der Regel von mehreren Jahren. Während dieser Laufzeit können interessierte und geeignete Anbieter jederzeit dem Vertrag beitreten und werden so zum Auftragnehmer. Auch der Austritt aus dem Vertrag ist den Auftragnehmern jederzeit möglich.

Beim Open-House-Verfahren werden, im Gegensatz zu Ausschreibungen von Lieferungen und Leistungen unter Anwendung des Vergaberechts, keine Abnahmemengen bzw. Umsätze verbindlich vereinbart. Insofern ist diese Verfahrensart für die Beauftragung von Instandhaltungsarbeiten an Flottenfahrzeugen geeignet, bei denen Umfang der Instandhaltungsarbeit je Fahrzeug, Menge an Einzelfällen sowie der Ort, an welchem die Instandsetzung benötigt wird, nicht konkret planbar sind.

Die Teilnahme am Open-House-Verfahren erfolgt über die Vervollständigung, und Einreichung der in **Ziffer 15 „Beitritt zum Open-House-Vertrag“** aufgeführten Dokumente.

4 Leistungen und Ausschlüsse

Gegenstand der Leistungen des Open-House-Vertrages sind die nachfolgenden Leistungen:

- **Serviceleistungen**: Umfassen regelmäßige und planbare Wartungsarbeiten, wie z. B. Inspektionen und Ölwechsel oder optional: Prüfdienstleistungen an Fahrzeugzubehör wie z. B Feuerlöschern
- **Instandhaltung**: Umfasst sind präventive Maßnahmen, wie z. B. Bremswechsel, Austausch der Windschutzscheibe oder das Einstellen von Fahrzeugsystemen, die den ordnungsgemäßen Betrieb des Kraftfahrzeuges gewährleisten sollen
- **Instandsetzung**: Umfasst sind z. B. das Beheben von Defekten und Schäden mechanischer/elektrischer Natur inklusive zugehöriger Diagnosearbeiten
- **Glasarbeiten:** Umfasst die Steinschlagreparatur oder den Autoglastausch
- **Reifenservice:** Umfasst Radwechsel, Demontage und Montage eines Reifens sowie die Reifenreparatur
- **Karosserie- und Lackarbeiten:** Umfasst die Instandsetzung eines durch einen Unfall oder durch höhere Gewalt beschädigten Fahrzeugs

Potenzielle Auftragnehmer müssen die Fahrzeugtypen und -marken, für welche sie Auftragnehmer werden wollen, bei Teilnahme am Open-House-Verfahren angeben. Das geschieht über die einzureichenden Unterlagen, welche in **Ziffer 15 „Beitritt zum Open-House-Vertrag“** beschrieben werden.

Dabei geben potenzielle Auftragnehmer ebenso an, welche Leistungen sie für die angegeben Fahrzeugklassen anbieten. Werden Leistungen in den Bereichen Service, Glas, Reifen oder Karosseriearbeiten angeboten sind die jeweiligen Richtlinien aus dieser Leistungsbeschreibung sowie der **Anlage Geländewagen Freigabeliste** einzuhalten.

Der Auftraggeber behält sich vor, diese Richtlinien anzupassen. Änderungen werden dem Servicenetz in Litauen zusätzlich per E-Mail mitgeteilt. Änderungen könnten zum Beispiel notwendig sein, wenn sich die Zusammensetzung des Fuhrparks ändert oder der Auftraggeber geänderte Anforderungen erhält.

Der Auftragnehmer ist verpflichtet, ein umfassendes Spektrum an Serviceleistungen für Kraftfahrzeuge (KFZ), Lastkraftwagen (LKW, KOM), Kräder sowie Anhänger zu erbringen. Die Fahrzeugarten und -klassen im Bestand der BwFPS, die Gegenstand des Vertrags sind, sind exemplarisch der **Anlage Fahrzeugarten und -klassen** zu entnehmen. Die angegebenen Marken können während der Vertragslaufzeit durch Neubeschaffungen oder Aussteuerungen variieren.

Der Auftraggeber kann dem Auftragnehmer verbieten, das Fahrzeug zu warten oder zu reparieren, wenn der Hersteller spezielle Bedingungen für die Garantie festgelegt hat, die der Auftragnehmer nicht erfüllen kann. Zum Beispiel könnte der Hersteller verlangen, dass das Fahrzeug nur in seinen eigenen Werkstätten repariert wird oder das spezielle Ersatzteile verwendet werden. In solchen Fällen ist vereinbart das das Fahrzeug in eine andere Werkstatt verbracht wird. Die konkrete Werkstatt wird zwischen Auftragnehmer und Auftraggeber abgestimmt. Die Kosten dafür trägt der Auftraggeber.

5 Zulassungskriterien

Um Partner der BwFPS für dieses Open-House-Modell werden zu können, ist es verpflichtend, dass jeder Partner mindestens über technische Fachkenntnisse im Bereich Kraftfahrzeug verfügt und einen Mitarbeiter beschäftigt, welcher eine Ausbildung zum Diagnose-/Servicetechniker abgeschlossen hat oder einen Mechaniker mit technischem Fachwissen. Dies dient als Nachweis für die fachliche Qualifikation und Befähigung der Partner, die für die Erbringung der Dienstleistungen erforderlich sind. Auf Verlangen des Auftraggebers hat der Partner die entsprechenden Nachweise vorzulegen. Es ist sicherzustellen, dass die Durchführung der Arbeiten nach den jeweils gültigen Regeln des Handwerks und unter Beachtung und Anwendung der aktuellen Vorgaben der Fahrzeug- und Aufbauhersteller erfolgt.

Neben dieser Voraussetzung muss der Partnerbetrieb in der **Anlage Partnervereinbarung** mitteilen, welche Zertifikate und Herstellerzertifizierungen der zukünftige Partnerbetrieb mitbringt. Die entsprechenden Nachweise sind auf Verlangen vorzulegen.

Der Auftragnehmer hat für das in seiner Obhut befindliche Fahrzeug einen ausreichenden Versicherungsschutz (gemäß § 5 der Konditionenvereinbarung) zu gewährleisten.

Der Auftragnehmer muss mindestens einen Diagnose-/Servicetechniker oder einen Mechaniker mit technischem Fachwissen oder höher als der im Europäischen Qualifikationsrahmen (EQR) Level 4 bezeichneten Position in der Werkstatt beschäftigen. Bei Austritt des letzten verbliebenen Mitarbeiters mit der geforderten Qualifikation ist eine Übergangsfrist von einem Jahr ab Austritt eingeräumt. Sollte eine Nachbesetzung nach Ende der Übergangsfrist nicht möglich gewesen sein, so ist der Auftraggeber darüber unaufgefordert schriftlich in Kenntnis zu setzen.

6 Auftragserteilung und -annahme

Der Abruf der Leistung im Auftragsfall erfolgt bargeldlos über den Reparaturauftrag (**Anlage Reparaturauftrag**) des Auftraggebers, der durch den Fahrzeugnutzer immer zwingend vollständig ausgefüllt zu übergeben ist. Die auf dem Reparaturauftrag aufgeführten AGB berühren nicht die Regelungen der geschlossenen Konditionenvereinbarung. Der Beauftragung der Werkstattleistung geht in der Regel eine Terminvereinbarung voraus. Die Wartezeit auf einen Werkstatttermin beträgt nicht länger als 10 Werktage; Werktage sind Montag bis Freitag.

Es ist ebenfalls möglich, dass der Fahrzeugnutzer das Fahrzeug ohne vorherige Ankündigung direkt in die Werkstatt des Auftragnehmers bringt. Die Erwartungshaltung des Auftragsgebers ist, dass die Arbeit am Fahrzeug schnellstmöglich, jedoch spätestens nach 10 Werktagen beginnt.

Es dürfen nur Fahrzeuge des Auftraggebers angenommen werden. Mietwagen und Leihfahrzeuge bzw. Fahrzeuge, die nicht auf die BwFPS oder die Bundeswehr zugelassen sind, dürfen nicht im Auftrag des Auftraggebers angenommen werden. Bei Unsicherheit ist die Reparatursteuerung des Auftraggebers zu kontaktieren und deren Entschluss abzuwarten. Die Kontaktdaten der Reparatursteuerung sind dem Reparaturauftrag (**Anlage Reparaturauftrag**) zu entnehmen.

Ersatzfahrzeuge stellt der Auftraggeber grundsätzlich selbst zur Verfügung. Ersatzfahrzeuge des Auftragnehmers dürfen nur in Garantie- oder Reklamationsfällen kostenfrei angeboten werden (siehe **Ziffer 8.3 „Reklamationen“**).

Jedes Fahrzeug, das in eine Partnerwerkstatt verbracht wird, muss daraufhin geprüft werden, ob eine Rückruf- oder Servicemaßnahme vorliegt. Die Abfrage der offenen Rückruf- oder Servicemaßnahmen mit dessen Ergebnis ist mit dem Auftrag zu archivieren. Kann der Auftragnehmer eine fällige Rückruf- oder Servicemaßnahme nicht durchführen, ist der Auftrag unter dessen Begründung durch die Werkstatt abzulehnen.

Bundeswehrfahrzeuge sind stets in einem umzäunten Bereich oder in Hallen abzustellen. Auch ein Abstellen in erster Reihe im äußeren Bereich ist zu unterlassen.

7 Erstellung des Kostenvoranschlages (KVA)

Nach erfolgter Fahrzeugübergabe erstellt der Auftragnehmer unmittelbar einen schriftlichen KVA auf Basis der verbindlichen Preisangaben in **Ziffer 14.2 „Vergütungsmodell“**.

Liegen die Kosten des erstellten KVA unterhalb der Wertgrenze (siehe **Anlage Reparaturauftrag**), ist die Maßnahme ohne Einholung einer Freigabe durch die Reparatursteuerung direkt und unverzüglich durchzuführen. Bei Überschreiten der angegebenen Wertgrenze ist immer vor Reparaturbeginn die Einholung einer schriftlichen Freigabe bei der Reparatursteuerung des Auftraggebers erforderlich.

Die Reparatursteuerung übernimmt die inhaltliche und wirtschaftliche Prüfung der KVA und versendet entweder die schriftliche Freigabe oder die schriftliche Absage per E-Mail an den Auftragnehmer.

Grundsätzlich sind alle KVA digital zu erstellen und in hoher Auflösung/Qualität zu versenden.

Die BwFPS kann auf Verlangen aussagekräftige Lichtbilder der angefragten Instandsetzung während des Werkstattaufenthalts anfordern. Diese sind per E-Mail an repleitstelle-ausland@bwfps.de unter der Angabe des Kennzeichens zu senden.

Im Falle einer Absage werden alle notwendigen Schritte mit dem Auftragnehmer geklärt und der Fahrzeugnutzer wird gesondert von der Reparatursteuerung über die weitere Vorgehensweise informiert.

Die Fahrzeuge des Auftraggebers unterliegen verschiedenen Nutzungsbedingungen (sogenannte Kurzzeit- und Langzeitnutzung) und sind je nach Fahrzeugnutzer und Verantwortlichkeit mit den gültigen Wertgrenzen im Reparaturfall ausgestattet. Der Auftragnehmer muss die jeweilige Wertgrenze aus dem bei Beauftragung vorgelegten Reparaturauftrag entnehmen.

8 Durchführung der beauftragten Leistung

Der Auftragnehmer hat die beauftragten Leistungen nach Freigabe oder bei unterschwelligen Leistungen (Wertgrenze) innerhalb von einem Werktag abzuschließen so lange die Richtzeiten der Hersteller diese nicht überschreiten. Abweichungen können zwischen dem Auftraggeber oder dem Fahrzeugnutzer und dem Auftragnehmer abgestimmt werden. Unvermeidbare Verzögerungen (z. B. Verzug der Ersatzteillieferung oder höhere Gewalt) sind dem Fahrzeugnutzer unmittelbar nach Kenntnis zu erläutern und anzuzeigen.

Wenn die Standzeit eines Fahrzeugs aufgrund von z. B. Wartezeiten auf Ersatzteile eine Kalenderwoche überschreitet, ist der Auftraggeber zu kontaktieren und das weitere Vorgehen abzustimmen.

Bei vom Auftragnehmer verursachten Verzögerungen behält sich der Auftraggeber vor, das Fahrzeug abholen zu lassen und den Auftrag anderweitig zu vergeben oder – sofern noch fahrbereit – neu zu terminieren. Bereits durchgeführte Leistungen werden durch den Auftraggeber beglichen.

Grundsätzlich sind Originalersatzteile zu verwenden. Für Verschleißteile dürfen ebenso Artikel in Erstausrüsterqualität verwendet werden. Sollten Ersatzteile besondere Lieferverzögerungen aufweisen, ist ein Folgetermin zu vereinbaren. Ist durch das defekte Bauteil das Fahrzeug nicht mehr fahrbereit/fahrsicher oder ein Folgeschaden zu erwarten, ist die Reparatursteuerung des Auftraggebers zu kontaktieren und über mögliche Substitut-Artikel zu informieren.

8.1 Zusätzliche Arbeiten und Auftragserweiterung

Sollten Arbeiten erforderlich sein, die über die ursprünglich beauftrage Leistung laut Reparaturauftrag hinausgehen, so ist dies im ersten Schritt mit dem Fahrzeugnutzer abzustimmen. Die zusätzlich vereinbarten Leistungen müssen im Reparaturauftrag aufgenommen werden.

Jede Erweiterung des ursprünglichen Auftrags, die insgesamt zu einer Überschreitung der auf dem Reparaturauftrag hinterlegten Wertgrenze führt, muss durch die Reparatursteuerung freigegeben werden.

8.2 Abschluss und Fahrzeugübergabe

Alle Auftragnehmer sind verpflichtet, die durchgeführten Serviceleistungen in das herstellerspezifische digitale und zusätzlich ins analoge Serviceheft einzutragen. Dies gewährleistet die lückenlose Dokumentation aller Wartungs- und Reparaturarbeiten gemäß den Herstellervorgaben und trägt zur Werterhaltung der Fahrzeuge bei.

Nach Abschluss der beauftragten Arbeiten sind die PKW unter 3,5 t zulässiger Gesamtmasse kostenfrei innen und außen zu reinigen, sobald der Auftragswert 500 Euro netto überschreitet. Die Reinigung entspricht dem Entfernen von Arbeitsspuren, einer (maschinellen) Wagenoberwäsche, sofern Anbauteile oder Sonderlacke dies nicht verhindern sowie dem Aussaugen der Sitze und Teppiche/Bodenbeläge im vorderen Fußbereich.

Auftragsbezogene Reinigungsarbeiten, unabhängig vom Fahrzeugtyp, die über den üblichen Aufwand für Reinigungsarbeiten nach den Servicearbeiten hinausgehen (bei besonders starken Verschmutzungen, welche dem Fahrzeug anheften und nicht mit einem Staubsauger oder einer maschinellen Fahrzeugoberwäsche entfernt werden können), sind im Vorfeld im Kostenvoranschlag auszuweisen. Der Auftraggeber behält sich vor, bei einem marktunüblichen Angebot, diese Leistungserbringung abzulehnen. Ziel ist es, unseren Kunden stets ein sauberes und technisch einwandfreies Fahrzeug zur Verfügung zu stellen.

Bei Überschreitung des Rechnungsbetrags gegenüber der Freigabe wird die Forderung auf den freigegebenen Betrag gekürzt und der Auftragnehmer erstellt eine neue Rechnung.

Der Auftragnehmer benachrichtigt den Fahrer/Abholer über den Abschluss der Reparatur telefonisch oder per E-Mail.

8.3 Reklamationen

Falls der Fahrzeugnutzer bei Abnahme der Leistung des Auftragnehmers wesentliche Mängel feststellt, werden diese direkt vor Ort vom Fahrzeugnutzer reklamiert und vom Auftragnehmer erfasst. Der Auftragnehmer hat dann direkt und unmittelbar für die Beseitigung der reklamierten Mängel zu sorgen. Erst nach deren vollständigen Beseitigung kann eine Abnahme erfolgen.

Werden offensichtliche Mängel erst nach Abholung des Fahrzeugs festgestellt, so reklamiert der Fahrzeugnutzer diesen Mangel umgehend, jedoch innerhalb von drei Werktagen nach Abnahme des Fahrzeugs. Der Auftragnehmer muss den fristgerecht reklamierten Mangel innerhalb von fünf Werktagen nach Eingang der Reklamation beim Auftragnehmer beheben. Die hierfür anfallenden Kosten gehen zu Lasten des Auftragnehmers. Die Nachbearbeitung berechtigter Mängel erfolgt im Betrieb des Auftragnehmers. Dafür ist das Fahrzeug, falls es nicht zur Reklamation bereits vor Ort steht oder durch den Mangel nicht mehr verkehrs- oder betriebssicher ist, durch den Auftragnehmer auf eigene Kosten abzuholen.

Behebt der Auftragnehmer den fristgerecht reklamierten Mangel nicht innerhalb von fünf Werktagen, so nimmt der Fahrzeugnutzer die Leistung wegen festgestellter Mängel nicht ab und informiert die Reparatursteuerung des Auftraggebers. Die Leistung gilt dann als nicht erbracht.

Stellt der Fahrzeugnutzer nach Abnahme der Leistung einen versteckten Mangel fest, wie beispielsweise Schäden, die im Rahmen der Montagearbeiten entstanden sind, so reklamiert er diesen Mangel unverzüglich nach Kenntniserlangung.

Der Auftragnehmer trägt in jedem der o. g. Fälle, ab der Meldung eines Mangels, alle in Zusammenhang mit dem jeweiligen Mangel entstehende Kosten, wie beispielsweise den Mietausfall des Fahrzeugs. Auf Wunsch des Auftraggebers wird der Auftragnehmer ein kostenfreies Ersatzfahrzeug zur Verfügung stellen. Abweichungen können zwischen der Reparatursteuerung des Auftraggebers mit dem Auftragnehmer abgestimmt werden. Individuelle Abreden sind schriftlich auf dem Auftrag festzuhalten. Sofern er ein Ersatzfahrzeug zur Verfügung stellt, muss der Auftragnehmer keinen Mietausfall des Auftraggebers tragen.

Kommt der Auftragnehmer seiner Pflicht in den oben benannten Fällen nicht nach, behält sich der Auftraggeber weitere rechtliche Schritte vor.

9 Hol- und Bring-Service

Alle geforderten Dienstleistungen sind an den Betriebsstätten der Auftragnehmer zu erbringen. Zur Leistungserbringung kann es notwendig sein, dass die Fahrzeuge an einem Betriebsstandort des Auftraggebers, an einem Betriebsstandort des Fahrzeugnutzers Bundeswehr oder an jedem anderen Ort in der Republik Litauen abgeholt und nach Instandsetzung bzw. Instandhaltung wieder an einen solchen Standort verbracht werden müssen. Einzelheiten zu den Betriebsstandorten der BwFPS können der **Anlage Standortliste Litauen** entnommen werden. Die Anbieter geben in der **Anlage Partnervereinbarung** an, ob sie einen Hol- und Bring-Service anbieten.

Bei einem vereinbarten Hol- und Bring-Service kann der Transport auf eigener Achse oder auf einem Anhänger vom Übergabeort zur Reparatur und zurück erfolgen.

9.1 Bundeswehr und Sicherheit

Für den Zutritt zu Liegenschaften der Bundeswehr gibt es spezielle Regelungen und Vorschriften. Das Gleiche gilt für den Umgang mit Fahrzeugen der Bundeswehr, da in der Vergangenheit Extremisten verschiedener Lager immer wieder Anschläge und Sachbeschädigungen auf und an Fahrzeugen der Bundeswehr durchgeführt haben. Die Sicherheitslage wird dabei fortlaufend vom Militärischen Abschirmdienst beobachtet und Maßnahmen daraus abgeleitet. Grundsätzlich sind die im Folgenden beschriebenen Maßnahmen und Vorkehrungen einzuhalten. Weitergehende Sicherheitshinweise und Verhaltensregeln werden bei Bedarf kommuniziert.

Der Zutritt zu militärischen Liegenschaften ist reglementiert und erfolgt im Regelfall über das Passwechselverfahren. Der Auftragnehmer stellt in diesem Zusammenhang sicher, dass jegliche mit der Ausführung des Auftrags betraute Person, jederzeit entsprechende Ausweispapiere mit sich führt. Darüber hinaus stellt der Auftragnehmer sicher, dass nur Personen eingesetzt werden, welche keine Staatsangehörigkeit gemäß der aktuell gültigen Staatenliste, festgelegt durch das Bundesministerium des Innern im Sinne von § 13 Abs. 1 Nr. 17 SÜG (Sicherheitsüberprüfungsgesetz), haben. Die Staatenliste kann im Internet recherchiert werden.

https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/themen/sicherheit/staatenliste-para-13-anleitung-sicherheitserklaerung.html

10 Anforderungen zur Durchführung von Glasarbeiten

Der Auftragnehmer muss vor der Leistungserbringung prüfen, ob die Windschutzscheibe repariert werden kann oder ob ein Austausch der Windschutzscheibe notwendig ist. Hierfür sind Art und Größe der Beschädigung an der Windschutzscheibe maßgeblich. Reparaturen sind grundsätzlich einem Austausch vorzuziehen.

Glastausch- und Reparaturdienstleistungen unterliegen den zum Leistungszeitunkt gültigen Fahrzeughersteller-Vorschriften. Es darf ausschließlich Sicherheitsglas und typgeprüftes Glasmaterial gemäß EG/ECE-Regelung (ECE R43, EC 92/22, EC 2009/144) verwendet werden. Der Auftragnehmer stellt sicher, dass eine für das jeweilige Fahrzeug zugelassene Windschutzscheibe und entsprechend der Fahrzeugausstattung verbaut wird.

Der Austausch einer Windschutzscheibe muss erfolgen, wenn

- der Schaden innerhalb des gesetzlich vorgegeben Fahrersichtfelds liegt
- der Schaden weniger als 10 cm vom Rand entfernt ist
- es sich um einen Riss größer 5 cm handelt oder der Riss am Rand endet
- der Steinschlag im Gesamten größer als eine 2-Euro-Münze ist oder der Einschlagkrater größer als 5 mm im Durchmesser ist
- die Folie im Inneren der Scheibe beschädigt ist
- die Innenscheibe beschädigt ist
- sichtbar Feuchtigkeit und Verunreinigungen in der Schadstelle vorliegen
- mehr als 3 Steinschläge vorhanden sind
- Steinschläge im Bereich der Kamera, Sensoren oder ähnlichem vorhanden sind

Die Fahrzeuge des Auftraggebers sind teilweise mit Sonderausstattungen versehen, die im Randbereich der Scheiben verdeckte Verkabelungen aufweisen können. Auf diesen Umstand der erhöhten Sorgfaltspflicht wird hiermit besonders hingewiesen.

10.1.1 Steinschlagreparatur

Die Reparatur eines Steinschlagschadens erfolgt nach gängiger und zugelassener Methode unter Einbringung von Spezialharz per Druck und/oder mit Hilfe der Vakuumerzeugung (ugs. Unterdruck) in die Schadstelle. Das Harz füllt die Schadstelle weitestgehend aus und wird anschließend unter Zuhilfenahme von UV-Lampen ausgehärtet. Die Reparatur sollte innerhalb von 30 Minuten abgeschlossen sein.

Der Schaden wird gemäß folgender Arbeitsschritte beseitigt:

- Entfernung von Glassplittern
- Reinigung der Schadstelle
- abhängig vom System: Erzeugung eines Vakuums über der Schadstelle
- abhängig vom System: Einbringen des Spezialharzes über Injektor oder ähnlichem in die Schadstelle
- Verteilung des Harzes per Druck und Vakuum
- Aushärten des Harzes unter UV-Licht
- Entfernung des überschüssigen Harzes und Polieren der Reparaturstelle
- Kalibrierung der Fahrerassistenzsysteme und deren Funktionsprüfung
- Reinigung der Windschutzscheibe
- Durchführung der Endkontrolle und Bereitstellung zur Abholung
- Information an den Fahrzeugnutzer über die Fertigstellung
- ordnungsgemäße und umweltgerechte Entsorgung von Rest- und Abfallmaterial

10.1.2 Autoglastausch

Zivil zugelassene Fahrzeuge des Auftraggebers sind nach dem Austausch einer Windschutzscheibe mit einer Schadstoff-/Feinstaubplakette zu versehen.

Beim Autoglastausch der Windschutzscheibe gibt es zwei Varianten. Den Austausch geklebter Windschutzscheiben und den Austausch eingezogener Windschutzscheiben.

10.1.2.1 Geklebte Scheiben

Der Austausch geklebter Scheiben ist gemäß der nachfolgenden Arbeitsschritte vorzunehmen.

- Schutz der Anbauteile an Innen- und Außenseite des Fahrzeuges (z. B. Armaturentafel, Karosserierahmen) gegen Beschädigung und Verschmutzung durch Abdecken, sofern eine Demontage nicht notwendig beziehungsweise möglich ist
- Demontage von Anbauteilen, soweit unumgänglich
- Prüfung auf reparaturrelevante Zusatzeinbauten (z. B. Verkabelungen, Zusatzmodule)
- Herausschneiden der Windschutzscheibe per Draht-/Faden- oder Messermethode
- Vorbereitung der Klebestellen gemäß Vorgaben des Fahrzeug- oder Kleberherstellers

- Auffälligkeiten am Scheibenrahmen (z. B. Korrosion) sind vor Einbau einer neuen Scheibe mit dem Auftraggeber abzustimmen
- Beseitigung eventuell entstandener Schadstellen in der Lackierung zur Wiederherstellung des Korrosionsschutzes

  Dazu wird ein für diesen Zweck vorgesehenes Mittel (z. B. Korrosionsschutzgrundierung und Tupflack) verwendet. Die Verwendung des dem Kleber beiliegenden Primers ist dafür nicht geeignet und daher nicht zu verwenden. Der Auftragnehmer wird für alle durch ihn verursachten Schäden und Folgeschäden haftbar gemacht.
- Auftragen des Klebers gemäß Vorgaben des Fahrzeug- oder Kleberherstellers
- Einbau und Fixierung der Scheibe gemäß Vorgaben des Fahrzeug- oder Kleberherstellers
- Montage aller zuvor ausgebauten Anbauteile
- Funktionsprüfung aller vom Scheibentausch betroffenen Anbauteile
- Kalibrierung der Fahrerassistenzsysteme und deren Funktionsprüfung, sofern vorhanden
- Reinigung der Windschutzscheibe
- Durchführung der Endkontrolle und Bereitstellung zur Abholung
- Information an den Fahrzeugnutzer über die Fertigstellung
- ordnungsgemäße und umweltgerechte Entsorgung von Altglas, Rest- und Abfallmaterial

Die Aushärtezeit des verwendeten Scheibenklebers und damit die Standzeit des Fahrzeuges nach dem Austausch einer im Fahrzeug verklebten Scheibe beträgt weniger als 2,5 Stunden.

10.1.2.2 Eingezogene Scheiben

Der Austausch eingezogener Scheiben ist gemäß der nachfolgenden Arbeitsschritte vorzunehmen:

- Schutz der Anbauteile an Innen- und Außenseite des Fahrzeuges (z. B. Armaturentafel, Karosserierahmen) gegen Beschädigung und Verschmutzung durch Abdecken, sofern eine Demontage nicht notwendig beziehungsweise möglich ist
- Demontage von Anbauteilen, soweit unumgänglich
- Prüfung auf reparaturrelevante Zusatzeinbauten (z. B. Verkabelungen, Zusatzmodule)
- Ausbau der Scheibe durch Herausdrücken oder Aufschneiden des Scheibengummis
- Vorbereitung des Scheibenrahmens zum Einbau der neuen Scheibe

- Auffälligkeiten am Scheibenrahmen (z. B. Korrosion) sind vor Einbau einer neuen Scheibe mit dem Auftraggeber abzustimmen
- Beseitigung eventuell entstandener Schadstellen in der Lackierung zur Wiederherstellung des Korrosionsschutzes

  Dazu wird ein für diesen Zweck vorgesehenes Mittel (z. B. Korrosionsschutzgrundierung und Tupflack) verwendet. Der Auftragnehmer wird für alle durch ihn verursachten Schäden und Folgeschäden haftbar gemacht.
- Einziehen der neuen Scheibe unter Verwendung geeigneter Hilfsmittel (z. B. Montageschnur)
- Umlaufende Einbringung einer Dichtmasse zur Abdichtung der Scheibe zwischen Scheibengummi und Karosserie
- Montage aller zuvor ausgebauten Anbauteile
- Funktionsprüfung aller vom Scheibentausch betroffenen Anbauteile
- Kalibrierung der Fahrerassistenzsysteme und deren Funktionsprüfung, sofern vorhanden
- Reinigung der Windschutzscheibe
- Durchführung der Endkontrolle und Bereitstellung zur Abholung
- Information an den Fahrzeugnutzer über die Fertigstellung
- ordnungsgemäße und umweltgerechte Entsorgung von Altglas, Rest- und Abfallmaterial

11 Anforderungen zur Durchführung von Arbeiten an Reifen

Im Rahmen der Leistungserbringung im Bereich des Reifenservice sind die nachfolgenden Regelungen zu Reifen, Rädern und Radzubehör zu beachten sowie die entsprechenden Dienstleistungen zu erbringen.

11.1 Reifen

Im Fuhrpark des Auftraggebers werden diverse Fahrzeugtypen eingesetzt, die den speziellen Anforderungen der Bundeswehr entsprechen müssen und gegebenenfalls besonderen Prüfungen und Freigaben durch die Wehrtechnischen Dienststellen der Bundeswehr (WTD) unterliegen. Damit die Bundeswehr ihren Auftrag erfüllen kann, werden unter anderem an die Bereifung hohe

Anforderungen gestellt. Diese Anforderungen, wie zum Beispiel die Gelände- und Wintertauglichkeit, werden durch die Wehrtechnischen Dienststellen der Bundeswehr in Feldtests erarbeitet und intern veröffentlicht.

Insbesondere bei den Fahrzeugen, die in der **Anlage Geländewagen Freigabeliste** aufgeführt sind, sind daher ausschließlich die in dieser Anlage zugeordneten Reifen zu verwenden. Der Auftraggeber informiert die Auftragnehmer, sofern Änderungen auftreten.

Bestehen Zweifel hinsichtlich der Verwendung von Reifen ist vor Reparaturbeginn mit der Reparatursteuerung des Auftraggebers, telefonisch oder per E-Mail, Kontakt aufzunehmen, um den Sachverhalt zu klären.

Bei Nichteinhaltung der Vorgaben der Bundeswehr, wird die Freigabe zur Nutzung des Fahrzeuges durch die Bundeswehr entzogen. Die Nichtbeachtung der Vorgaben der Bundeswehr und des Auftraggebers führen zum Erlöschen der Betriebserlaubnis des Fahrzeugs und in der Folge zur Ablehnung der Rechnung. Der Auftraggeber fordert den Auftragnehmer in diesen Fällen schriftlich zur Nachbesserung durch Einsatz eines zugelassenen Reifens auf. Sämtliche dabei entstehende Kosten, wie beispielsweise der Mietausfall oder die Gestellung eines Ersatzfahrzeuges, gehen zu Lasten des Auftragnehmers.

11.1.1 Sommerreifen

Die Lieferung und/oder die Montage von Sommerreifen ist nur in Ausnahmefällen zulässig. Dies kann beispielsweise dann sein, wenn der Kunde des Auftraggebers dies nutzungsbedingt fordert.

Sommerreifen sind für Straßenverhältnisse ohne Schnee und Eisglätte ausgelegt. Ihre Gummimischung wird auch bei hohen Temperaturen nicht zu weich; auch bei hoher Geschwindigkeit ist die Abnutzung gering.

Grundsätzlich sind alle Fahrzeuge des Auftraggebers mit Winterreifen ausgestattet und auch bei Reifenersatz wieder zu versehen. Sind gemäß Angabe auf dem Reparaturauftrag des Auftraggebers Sommerreifen angefordert, so ist in diesem Fall immer die schriftliche Freigabe bei der Reparatursteuerung des Auftraggebers einzuholen.

Wird die schriftliche Freigabe erteilt, so dürfen nur Marken- und Premiumreifen verwendet werden. Der Auftraggeber versteht unter Marken- und Premiumreifen ausschließlich Reifen, für welche ein Reifentest, wie beispielsweise aus einer Fachzeitschrift oder von einem Automobilclub vorgelegt werden kann. Bei diesem Reifentest muss der Reifen mindestens die Note „2,5“, „gut“ oder „empfehlenswert“ erreicht haben. Zusätzlich darf der Reifentest nicht älter als 3 Jahre sein. Der Auftragnehmer, welcher die Dienstleistung Reifen anbietet, garantiert dem Auftraggeber, ausschließlich derartige Marken- und Premiumreifen zu verwenden. Der Auftraggeber behält sich vor, jederzeit innerhalb der Verlagslaufzeit den entsprechenden Reifentest als Nachweis anzufordern. Sollte der Auftragnehmer auf schriftliche Anfrage des Auftraggebers für einen bereits

verwendeten Reifen keinen entsprechenden Nachweis vorlegen können, so muss der verwendete Reifen auf Kosten des Auftragnehmers unverzüglich durch einen Marken- oder Premiumreifen ersetzt werden. Dies bedeutet, dass der Auftragnehmer dem Auftraggeber unverzüglich über den bereits verwendeten und berechneten Reifen in voller Höhe eine Gutschrift erstellen muss. Zusätzlich gehen mögliche Mietausfälle und weitere entstehende Kosten (z. B. für ein Ersatzfahrzeug) zu Lasten des Auftragnehmers. Für den neu zu verwendenden Marken- oder Premiumreifen wird dem Auftragnehmer lediglich der Preis für den tatsächlich verwendeten, vertragskonformen Marken- und Premiumreifen vergütet

Der Auftragnehmer stellt sicher, dass der ersetzte Reifen ein nicht länger als 2,5 Jahre zurückliegendes Fertigungsdatum aufweist.

11.1.2 Winterreifen

Grundsätzlich sind alle Fahrzeuge des Auftraggebers mit Winterreifen ausgestattet und auch bei Reifenersatz wieder zu versehen. Als Winterreifen werden Reifen bezeichnet, welche mit dem Alpine-Symbol (Bergpiktogramm mit Schneeflocke) nach der Regelung Nr. 117 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Reifen hinsichtlich der Rollgeräuschemissionen und der Haftung auf nassen Oberflächen und/oder des Rollwiderstandes (ABl. L 218 vom 12.8.2016, S. 1) – gekennzeichnet sind.

Das Alpine-Symbol wird auch als Three-Peak-Mountain-Snowflake-Symbol (3PMSF) bezeichnet.

Ausschließlich Reifen, die mit dem 3PMSF Symbol gekennzeichnet sind, werden daher vom Auftraggeber als Winterreifen anerkannt.

Der Auftragnehmer stellt sicher, dass der ersetzte Reifen ein nicht länger als 2,5 Jahre zurückliegendes Fertigungsdatum aufweist.

11.1.3 Geländereifen

Abhängig von der Bauart und dem Einsatzzweck der Fahrzeuge wird in der Leistungsbeschreibung näher auf die geforderten Profiltypen eingegangen.

Weicht die neue Bereifung von der aktuell verbauten Bereifung ab, ist dies immer vor Einbau mit der Reparatursteuerung des Auftraggebers abzustimmen und deren schriftliche Freigabe einzuholen.

Bestehen Zweifel hinsichtlich der Verwendung von Reifen ist ebenfalls vor Reparaturbeginn mit der Reparatursteuerung des Auftraggebers schriftlich Kontakt aufzunehmen, um den Sachverhalt zu klären.

Für die im Fuhrpark des Auftraggebers eingesetzten Fahrzeuge VW T6 (Widder) und Toyota Land Cruiser besteht eine Reifenfabrikatsbindung. Diese Reifenfabrikatsbindung lässt zum heutigen

Zeitpunkt jeweils nur einen möglichen Reifen zu, welcher dem betreffenden Fahrzeug in der **Anlage Geländewagen Freigabeliste** zugeordnet ist.

Aufgrund des verwendeten Reifendruckkontrollsystems darf der VW T6 „Widder“ ausschließlich mit dem AT-Reifen Yokohama Geolandar A/T G 015 ausgerüstet werden, da sonst die Funktion dieses Systems nicht mehr gewährleistet ist. Im Zuge von Lieferengpässen des Reifens wird aktuell die Nutzung eines Nachfolgemodells geprüft. Sollte der A/T G 015 nicht mehr lieferfähig sein, stimmt sich der Auftragnehmer mit dem Auftraggeber ab.

Aufgrund der Verwendung von Gleitschutzketten darf der Toyota Land Cruiser ausschließlich mit dem AT-Reifen BF Goodrich All-Terrain T/A KO2 betrieben werden. Andere Profiltypen könnten zu Problemen im Fahrbetrieb und der Freigängigkeit der Räder führen und sind demzufolge unzulässig.

Sollte ein Reifenhersteller eines der beiden vorgenannten Profile (AT-Reifen Yokohama Geolandar A/T G 015 und AT-Reifen BF Goodrich All-Terrain T/A KO2) ersetzen, ist der Auftraggeber vom Auftragnehmer unverzüglich und schriftlich davon in Kenntnis zu setzen. Der Auftraggeber benötigt diese Information, damit eine neue Reifenfreigabe eingeleitet und erteilt werden kann. Erst nach der schriftlichen Reifenfreigabe durch den Auftraggeber darf das neue Profil durch den Auftragnehmer verwendet werden.

Der Auftragnehmer stellt sicher, dass der ersetzte Reifen ein nicht länger als 2,5 Jahre zurückliegendes Fertigungsdatum aufweist.

11.1.3.1 Profiltypen All Terrain (AT) und Mud Terrain (MT)

Darunter sind ausschließlich folgende Reifen zu verstehen:

- AT-Reifen (All-Terrain), welche mit dem Three-Peak-Mountain-Snowflake-Symbol gekennzeichnet sind und eine anteilige Nutzung von Straße 60 % zu Gelände 40 % gewährleisten.
- MT-Reifen (MUD-Terrain), welche mindestens mit M+S gekennzeichnet sind und eine anteilige Nutzung von Straße und Gelände zu je 50 % oder überwiegend Gelände gewährleisten.

Die MT-Reifen unterliegen im Fuhrpark des Auftraggebers einem speziellen Verwendungszweck. Daher ist es notwendig, dass immer vorab die Verwendbarkeit des Reifens telefonisch oder per E-Mail in den Abteilungen Reparatursteuerung oder Fuhrparkleitung des Auftraggebers abgefragt wird.

Der Auftragnehmer stellt sicher, dass der ersetzte Reifen ein nicht länger als 2,5 Jahre zurückliegendes Fertigungsdatum aufweist.

11.1.3.2 Profiltyp Multifunktionsreifen, Multi-Purpose Tyre (MPT)

MPT-Reifen werden ausschließlich für den Bereich **Gelände-LKW** benötigt. Als MPT-Reifen (Multi Purpose Tyre) sind ausschließlich folgende Reifen zu verstehen:

- Reifen, welche mindestens eine M+S Kennzeichnung tragen und eine POR-Kennzeichnung (Professional Off-Road) tragen

Der Auftragnehmer stellt sicher, dass der ersetzte Reifen ein nicht länger als 2,5 Jahre zurückliegendes Fertigungsdatum aufweist.

11.2 Kompletträder

Die Lieferung und/oder Montage von Kompletträdern ist nur in Ausnahmefällen und mit vorheriger schriftlicher Genehmigung durch die Reparatursteuerung des Auftraggebers zulässig. Ein Ausnahmefall kann beispielsweise dann auftreten, wenn ein Schaden an einer Felge festgestellt wird, welcher zur Folge hat, dass die Felge nicht mehr verwendet werden kann.

Ein vollständiges Komplettrad besteht aus einer Stahl- oder Leichtmetallfelge sowie einem aufgezogenen und gewuchteten Reifen.

Der Auftraggeber nimmt ausschließlich Kompletträder mit Reifen ab, die vom Fahrzeughersteller vorgegeben sind, beziehungsweise vorab durch den Auftraggeber schriftlich freigegeben wurden.

Die schriftliche Freigabe eines Kostenvoranschlags für Kompletträder erfolgt auf Basis des bei der Reparatursteuerung eingereichten Kostenvoranschlags als Einzelfallentscheidung.

Der Auftragnehmer stellt sicher, dass der Reifen des Komplettrades ein nicht länger als 2,5 Jahre zurückliegendes Fertigungsdatum aufweist.

11.3 Radzubehör

Im Allgemeinen versteht der Auftraggeber unter Radzubehör folgendes:

- Stahl-/Leichtmetallfelgen
- Gummi-/Stahl-/Schwerlastventile und Ventilkappen
- Bauteile des Reifendruckkontrollsystems
- Ventilverlängerungen (starr/flexibel)
- Tyran Dichtung
- Schlauch

- Radmutter/-schrauben/-bolzen
- Limesring
- LKW-Federring
- Radzierblenden
- Radbolzenabdeckung
- Wuchtpulver/Auswuchtperlen

Der Auftraggeber nimmt ausschließlich originales Radzubehör oder in Erstausrüsterqualität ab. Grundsätzlich ist das vom Fahrzeughersteller vorgeschriebene Radzubehör anzubieten und zu verwenden.

11.4 Dienstleistungen zum Reifenservice

Folgende Dienstleistungen sind für den Auftraggeber zu erbringen:

- Radwechsel
- Demontage und Montage eines Reifens
- Reifenreparatur

11.4.1 Radwechsel

Der Radwechsel beinhaltet den Wechsel (Demontage und Montage eines Rades) eines oder mehrerer Kompletträder am Fahrzeug. Hierzu gehört auch die Kontrolle des Reifendrucks und bei Bedarf die Rekalibrierung/Einstellung des Reifendruckkontrollsystems (RDKS). Weitere Zusatztätigkeiten wie beispielsweise das saisonale Wuchten sind nicht erforderlich.

In besonderen Fällen, wie beispielsweise bei der Erneuerung hochpreisiger LKW-Reifen, kann der Auftraggeber verlangen, dass das Reserverad in die Erneuerung von Reifen mit einbezogen wird. Dieser Vorgang ist nur dann möglich, wenn das Reserverad unbeschädigt ist und die Profiltiefe dem Neuzustand des Reifens entspricht. In einem solchen Fall wird ein unbeschädigtes Komplettrad mit gesetzlich ausreichender Restprofiltiefe vom Fahrzeug demontiert. An dessen Stelle kommt kein neues Rad, sondern das unbeschädigte Reserverad, welches die Profiltiefe eines Reifens im Neuzustand aufweist. Das demontierte unbeschädigte Komplettrad mit gesetzlich ausreichender Restprofiltiefe nimmt dann die Stelle des Reserverades ein. Tritt ein solcher Fall bei der Erneuerung von Reifen ein, so können vom Auftragnehmer zwei Radwechsel berechnet werden. In einigen Fällen statten die Fahrzeughersteller ihre Fahrzeuge mit einem Reserverad ohne RDKS-Sensor aus. In diesem Fall ist die weitere Vorgehensweise mit der Reparatursteuerung des Auftraggebers schriftlich abzustimmen, bevor das Reserverad in die Erneuerung von Reifen mit einbezogen wird.

11.4.2 Demontage und Montage eines Reifens

Hierbei wird der Reifen von der Felge abgezogen und anschließend ein neuer Reifen auf die Felge aufgezogen. Hierzu gehört auch die Erneuerung des Ventils sowie die Befüllung des Reifens mit dem vorgeschriebenen Luftdruck.

11.4.3 Reifenreparatur

Unter Reifenreparatur ist die Instandsetzung eines Reifens zu verstehen, der durch äußere Einwirkung beschädigt worden ist. Die Reparatur hat gemäß der gültigen Richtlinie für die Instandsetzung von Luftreifen zu erfolgen, welche im Verkehrsblatt (Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur BMVI) veröffentlicht ist.

12 Anforderungen zur Durchführung von Karosserie- und Lackarbeiten

Die Instandsetzung von Schäden erfolgt ausschließlich nach den Regeln des Karosserie-, Fahrzeugbauer- und Lackiererhandwerks unter Beachtung und Anwendung der Vorgaben der Fahrzeug- und Aufbauhersteller.

Alle geforderten Dienstleistungen sind grundsätzlich an den Betriebsstätten des Auftragnehmers zu erbringen.

Die BwFPS betreibt auch militärische Fahrzeuge mit Sonderlackierung wie etwa „flecktarn“ bzw. mit Folierung. Insbesondere Flecktarnlackierungen erfordern spezielles Fachwissen bei der Aufbringung und besondere betriebliche Ausrüstung wie zum Beispiel Schablonen.

Grundsätzlich ist durch den Auftragnehmer der Schaden eines ihm zur Instandsetzung überlassenen Fahrzeugs kommerziell zu bewerten und die Instandsetzung fachlich und kommerziell zu planen. Dabei sind die Grundsätze des wirtschaftlichen Handelns anzuwenden, insbesondere bei der Wahl der Reparaturmethode (zum Beispiel Smart Repair im Gegensatz zum Austausch von Karosserieteilen) im Verhältnis zum Restwert des Fahrzeugs. Die kommerzielle Bewertung durch den Auftragnehmer wird vor Beginn einer Instandsetzung durch die Reparatursteuerung des Auftraggebers geprüft und freigegeben.

In besonderen Fällen kann die Instandsetzung eines in den Betrieb des Auftragnehmers verbrachten Fahrzeugs durch den Auftraggeber untersagt werden. Dies sind Fälle, bei denen der Auftraggeber Garantiebedingungen mit dem Hersteller des Fahrzeugs vereinbart hat, welche zum Zeitpunkt der notwendigen Instandsetzung gelten und welche Anforderungen an die Instandsetzung stellen, die der Auftragnehmer nicht erfüllen kann. Beispiele hierfür sind die Bedingung,

ausschließlich in Herstellerfachwerkstätten instand zu setzen, bestimmte proprietäre Lacke zu nutzen oder proprietäre Ersatzteile zu verwenden. In diesen Fällen vereinbaren Auftragnehmer und Auftraggeber die Verbringung des Fahrzeugs zu einem vom Auftraggeber benannten Ort. Anfallende Transportkosten werden vergütet.

12.1 Smart Repair und Spot Repair

Bei Instandsetzung jedes Schadens, welcher die Anwendung von gängigen Methoden von Smart Repair und Spot Repair erlaubt, und bei dem keine offensichtlichen wirtschaftlichen Fakten entgegensprechen, ist diese Art der Instandsetzung zu nutzen.

Sofern sich der Stand der Technik für die Durchführung von Smart Repair und Spot Repair Instandsetzungen während der Laufzeit des Open-House-Verfahrens weiterentwickelt, insbesondere für den Fall der Verbesserung der Wirtschaftlichkeit von Instandsetzungen, verpflichtet sich der Auftragnehmer, den Auftraggeber über die entsprechende Entwicklung zu informieren und diese einzusetzen.

Anwendungsfälle für Smart Repair und Spot Repair sind insbesondere die Instandsetzung von:

- Dellen und Beulen ohne Beschädigung von Lackierungen
- Beilackierungen von geeigneten Beschädigungen an Lackierungen
- Reparatur von beschädigten unlackierten und lackierten Kunststoffteilen statt Austausch
- Steinschlägen durch „Austupfen“ unter Sicherstellung des adäquaten Lackaufbaus

An grün- oder flecktarnlackierten Fahrzeugen ist grundsätzlich die Reparatur kleinerer Schäden, wie Steinschläge und Kratzer, auch ohne die Wiederherstellung einer originalgetreuen Oberflächengüte möglich, um Instandsetzungskosten gering zu halten. Das Auftragen von Lackschichten per Pinsel, Spraydose und Flächenroller ist möglich.

12.2 Karosseriearbeiten

Bei Karosserieinstandsetzungen ist grundsätzlich der Grundsatz „Instandsetzung vor Austausch“ zu befolgen.

Gegebenenfalls müssen Schäden vor der Instandsetzung durch Sachverständige beurteilt und kalkuliert werden. Im Rahmen des beschriebenen Prozesses zur Bewertung und zur Freigabe der Durchführung von Instandsetzungsmaßnahmen informiert der Auftraggeber den Auftragnehmer über ein notwendiges Sachverständigengutachten. Die Beauftragung von Sachverständigen führt der Auftraggeber durch. Der Auftragnehmer ist verpflichtet, dem Sachverständigen unverzüglich Zugang zu dem in seinem Betrieb befindlichen Fahrzeug zu ermöglichen und technische

Hilfsmittel (zum Bespiel eine Hebebühne) zur Verfügung zu stellen. Nach einer Sachverständigenprüfung informiert der Auftraggeber den Auftragnehmer zeitnah über das weitere Vorgehen bezüglich der Instandsetzung. Die Anforderungen an die Instandsetzung von Korrosionsschäden ist für alle Fahrzeugtypen gesondert zu betrachten.

Die Reparatur von Schäden an der Fahrzeugkarosserie umfasst den Austausch geschraubter, geklebter und geschweißter Komponenten sowie Richt- und Instandsetzungsarbeiten an den verschiedenen Baugruppen der Fahrzeuge. Verschweißte Komponenten sind gegebenenfalls auch im Teilersatz zu erneuern. Der Auftragnehmer muss Karosserieinstandsetzungen nach dem aktuellen Stand der Technik durchführen, insbesondere gehören dazu auch Arbeiten an Fahrzeugelementen aus hochfesten Blechen, Leichtmetallen, Karbon (z. B. an Hochdächern) etc.

Schäden an Fahrzeugen, welche durch den Auftragnehmer im Rahmen seiner Tätigkeit verursacht werden, werden durch den Auftragnehmer behoben bzw. ersetzt.

Insbesondere die Wiederherstellung des Korrosionsschutzes an Bauteilen und ganzen Fahrzeugen nach Instandsetzungsarbeiten ist durch den Auftragnehmer durch geeignete, dem aktuellen Stand der Technik entsprechenden, Maßnahmen sicher zu stellen.

12.2.1 Karosseriearbeiten an LKW

Ausgehend vom Aufbau eines LKW ist hier insbesondere die Reparatur des Fahrerhauses mit seinen Anbauteilen und dem eigentlichen Rahmen des Fahrzeuges zu betrachten. Neben den klassischen Instandsetzungsarbeiten bestehen hier hohe Anforderungen an die Prüfung und Wiederherstellung eines zum Beispiel verdrehten oder verbogenen Rahmens.

12.2.2 Karosseriearbeiten an KOM

Durch die Bauform des Omnibusses entstehen Anforderungen an die Reparatur und Instandsetzung unter anderem von Blech-, Kunststoff und GFK-Teilen. Hinsichtlich der Instandsetzung großflächiger Karosseriepartien und der Gitterbauweise gelten besondere Anforderungen an die Wiederherstellung der Karosseriesteifigkeit und Schutzwirkung für die Passagiere. Daher dürfen diese Reparaturen nur in dafür qualifizierten Fachbetrieben durchgeführt werden.

12.2.3 Karosseriearbeiten an Aufbauten und Wechselaufbauten

Unter die Instandsetzung von Aufbauten/Wechselaufbauten fallen Pritschen mit den dazugehörigen Böden, Bordwänden, Kofferaufbauten, Aufbauten von Rettungsfahrzeugen oder ähnliches, Kühl-/Klimakoffer etc. Dies erfordert Arbeiten an unterschiedlichen Werkstoffen wie zum Beispiel Aluminium-/GFK-Sandwichplatten, Platten in Plywood-Bauweise, Aluminium oder Stahl.

Pritschen können neben Kabinenaufbauten auch mit Planengerüsten ausgerüstet sein, die gegebenenfalls bei Verformung gerichtet werden müssen.

Verformungen an Bordwänden unterliegen einer besonderen Betrachtung. Grundsätzlich ist sicherzustellen, dass aus Sicht der Betriebssicherheit eine einwandfreie Funktion gegeben ist. Dellen, die darauf keinen Einfluss haben, müssen nicht zwangsweise instandgesetzt oder durch Neuteile ersetzt werden.

Mit dem Fahrzeug verbundene Aufbauten, bspw. Pritschen oder Container, können mit einem eigenen Kennzeichen versehen sein, das nicht mit dem Fahrzeug identisch ist. Dabei ist zu beachten, dass diese Aufbauten eigenständige Fahrzeuge/Objekte sind, für die eine eigene Auftragsabwicklung erforderlich ist.

12.2.3.1 Pritschenböden

Durch die Nutzung und Witterungseinflüsse unterliegen die Pritschenböden einer starken Beanspruchung, die dazu führen kann, dass solche Böden (i. d. R. Siebdruckplatten) ausgetauscht werden müssen. Neben der Entfernung der Platten ist mitunter auch eine Rostsanierung des Tragrahmens durchzuführen. Für die Erneuerung muss nicht zwangsläufig auf die Platten des Aufbauherstellers zurückgegriffen werden. Bei jeglicher Erneuerung sind die Vorgaben des Herstellers zu Qualität und Tragfähigkeit zu beachten.

12.2.3.2 Planen

Planen können sowohl durch Witterungseinflüsse, UV-Belastung wie auch Gewalteinwirkung beschädigt werden. Gerade im Hinblick auf die Reparatur von Kleinschäden (z. B. Risse, Gefahrguttaschen usw.) ist immer das Alter und der Zustand der Dachfläche einer Plane in die Beurteilung einer Instandsetzung einzubeziehen. Grundsätzlich ist bei Beschädigungen an der Plane immer die Reparatur vor Erneuerung anzuwenden.

Dies gilt im Besonderen bei flecktarn-lackierten Planen, da ein spezieller Lack eingesetzt worden sein kann und diese Beschaffenheit nach der Reparatur wieder hergestellt werden muss (siehe auch **Ziffer 12.3.4 „Besonderheiten militärischer Lackierung“**).

12.2.4 Karosseriearbeiten an Anhängern

Arbeiten an Anhängern sind aus dem Bereich des Fahrzeugbaus. Die Tätigkeiten sind dabei vergleichbar mit den Arbeiten an LKW und Aufbauten. Daher wird hier auf eine gesonderte Beschreibung verzichtet und auf die Unterkapitel LKW und Aufbauten verwiesen.

12.2.5 Karosseriearbeiten bei Korrosionsschäden

Während der langfristigen Nutzung können sich erhebliche Schäden durch Korrosion entwickeln. Die betrifft im überwiegenden Anteil Uni-grün lackierte oder mit Fleckentarnanstrich versehene Fahrzeuge. Grundsätzlich gilt es, frühzeitig entstandenen Rost zu entfernen und die weitere Ausbreitung aufzuhalten oder zu verlangsamen. **Im Hinblick auf bestehende Garantiebedingungen der Fahrzeughersteller sind zu beseitigende Korrosionsschäden ausnahmslos mit der Reparatursteuerung des Auftraggebers abzustimmen und gegebenenfalls der Beurteilung durch einen Vertragspartner des Fahrzeugherstellers zuzuführen.** Sofern nicht garantiefähige Durchrostungen festgestellt werden, ist nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten vorzugehen und eine zeitwertgerechte Instandsetzung anzustreben. Somit sind für die Instandsetzung von Korrosionsschäden bevorzugt Abschnittsreparaturen einzusetzen. Gleiches gilt auch für die nötigen anschließenden Lackierarbeiten unter Ausnutzung vorhandener Kanten. Ein Farbtonangleich durch Bei- oder Einlackierung findet bei grünen oder gefleckten Fahrzeugen nicht statt. Der Farbunterschied zwischen dem oberen und dem unteren Teil beispielsweise einer Seitenwand, getrennt zum Beispiel durch eine Sicke, wird akzeptiert.

Ist ein Fahrzeugrahmen bei einem LKW betroffen, ist es meist erforderlich, Aufbauten wie zum Beispiel eine Pritsche vom Rahmen zu trennen und den Hilfsrahmen ebenfalls abzubauen. Großflächige Korrosion ist durch Sandstrahlen der Bauteile zu entfernen und im Anschluss mit Korrosionsschutzlack im Farbton Novagrau MB 7350 zu behandeln. Nach der Remontage ist der Rahmen zusätzlich durch Auftragen eines Schutzwachses vor Umwelteinflüssen zu schützen.

12.2.6 Konservierung nach Karosseriearbeiten

Instandgesetzte oder erneuerte Karosserieteile sind gemäß den Vorgaben der Fahrzeughersteller zu versiegeln und nachzukonservieren, um den Korrosionsschutz wieder herzustellen.

Die BwFPS behält sich vor, die Art der zu nutzenden Konservierungsmittel vorzugeben. Eine entsprechende Vorgabe durch die BwFPS ist verbindlich für den Auftragnehmer.

12.3 Lackarbeiten

Die Lackierung erfolgt nach Stand der Technik gemäß den Richtlinien des Lackierhandwerks unter Berücksichtigung der Herstellerrichtlinien und gegebenenfalls Vorgaben der BwFPS und der Bundeswehr.

12.3.1 Lackarbeiten an PKW, Van und Transportern

Aufwand und Kosten errechnen sich aus den Angaben für die Lackstufen für die Lackierung von Karosserieteilen. Im Regelfall wird zwischen der Oberflächen-, Neuteil- und Reparaturlackierung

in verschiedenen Ausprägungen für die unterschiedlichen Untergründe aus der Fahrzeugfertigung unterschieden.

Der zur Instandsetzung nötige Lackaufbau richtet sich nach den Vorgaben des Lack- und Fahrzeugherstellers sowie der Untergrundbeschaffenheit und Untergrundvorbereitung.

Einschränkungen im Hinblick auf zu lackierende Bereiche oder Umfang der Lackierarbeiten an einem Fahrzeug gibt es nicht. So kann beispielsweise auch eine Ganzlackierung durchgeführt werden müssen.

12.3.2 Lackarbeiten an LKW, KOM, Aufbauten und Wechselaufbauten und Anhängern

Fahrerhaus, Türen und am Fahrerhaus angebrachte Anbauteile werden in der Regel im Auslieferungsfarbton lackiert. Abweichungen davon werden ausschließlich von der BwFPS veranlasst oder sind mit ihr abzustimmen. Weiterhin können Schäden am Rahmen Lackierungen erforderlich machen.

Fahrzeugrahmen und deren Anbau- und Verbindungsteile werden im Regelfall im Farbton Novagrau (MB 7350) abhängig vom Fahrzeughersteller lackiert. Der Einsatz des korrekten Farbtons ist mit der Reparatursteuerung des Auftraggebers abzustimmen.

Grüne Fahrerhäuser können auch foliert sein. Im Falle einer Instandsetzung werden diese Reparaturbereiche vor Aufbringen neuer Folien im Auslieferungsfarbton lackiert und nach mindestens 6-wöchiger Wartezeit anschließend foliert.

12.3.3 Lackierung von Fahrwerksteilen

Im Zuge der Materialerhaltung werden gegebenenfalls Überarbeitungen von Fahrwerken erforderlich. Dazu werden Achsteile entrostet, gereinigt und mit Korrosionsschutzlack lackiert. Die Lackierung erfolgt nach Stand der Technik gemäß den Richtlinien des Lackierhandwerks unter Berücksichtigung der Herstellerrichtlinien. **Bei jedem Auftrag zur Lackierung von Fahrwerksteilen ist die Reparatursteuerung der BwFPS zu kontaktieren und eine Freigabe einzuholen.**

12.3.4 Besonderheiten militärischer Lackierung

Bei militärischen Lackierungen sind die durchzuführenden Arbeiten in jedem Fall mit der Reparatursteuerung des Auftraggebers abzustimmen.

Die Lackierung erstreckt sich auch auf sichtbare Bereiche hinter vorgebauten Teilen (zum Beispiel der Innenrahmen der Türöffnung), sofern diese durchscheinen oder nicht verdeckt sind.

12.3.4.1 Lackierung Uni matt

Die Fahrzeuge im Farbton RAL 6031 bronzegrün matt stellen derzeit den größten Anteil an den militärisch ausgerüsteten und genutzten Fahrzeugen dar. Anbauteile wie Stoßfänger oder Felgen können neben grün auch in schwarz matt lackiert sein oder im Farbton grau des unlackierten Kunststoffstoßfängers verbleiben.

12.3.4.2 Lackierung in Flecktarn mit Hilfe von Schablonen

Die militärisch genutzten Fahrzeuge erhalten mehr und mehr den typischen Fleckentarnanstrich. Um eine nahezu identische Fleckenanordnung bei Fahrzeugen gleichen Typs bei der Lackierung zu erreichen, ist der Einsatz von Schablonen unvermeidbar. Die Abweichung darf gemäß Vorgabe der Bundeswehr maximal 5 cm vom Plan betragen. Dazu bestehen unterschiedliche Ansätze und können durch die Werkstatt in Eigeninitiative unter Beachtung des Fleckenplanes erarbeitet werden, zum Beispiel als Rahmengestell, an dessen Rändern die Konturen für die Flecken ohne scharfe Begrenzung abgenommen werden.

Die Fahrzeuge sind im Grundfarbton RAL 6031 bronzegrün lackiert und bekommen die weiteren Flecken im Farbton Lederbraun RAL 8027 und Teerschwarz RAL 9021 der Firma Mankiewicz.

12.3.4.3 Lacke mit speziellen Eigenschaften

Die Lackierung der Fahrzeuge des Auftraggebers können mit speziellen Eigenschaften versehen sein. So wird beispielsweise Lack mit Schutz vor Infrarot-Abstrahlung (Kennzeichnung F9) eingesetzt. **In diesem Zusammenhang gilt es besondere Vorschriften der Bundeswehr zu beachten und deshalb sind ausnahmslos alle Maßnahmen im Hinblick auf diese Lackierungen mit der Reparatursteuerung des Auftraggebers abzustimmen.**

12.3.4.4 Lackierung von Planen

Sind Aufbauten mit Planen ausgerüstet, ist die zuvor genannte Art der Lackierung auf die Planen zu übertragen. Dies gilt sowohl für die Art des verwendeten Lackes wie auch die Übertragung der Flecken mit passendem Übergang zu den Bordwänden oder sonstigen Übergängen zwischen Plane und Karosserie.

12.3.4.5 Bezug von Sonderlacken

Lacke mit Schutz vor Infrarot-Abstrahlung (F9-Lack) unterliegen besonderen Bestimmungen und sind deshalb nur von freigegebenen Quellen in der benötigten Menge zu beziehen. Dies gilt auch bei Reparaturen an Mercedes G-Modellen mit Flecktarnlackierung. Dazu ist die Bedarfsberechtigung auszuweisen und sicherzustellen, dass unverbrauchte Lackmengen nach Fertigstellung der Lackierung vernichtet werden. Der Weiterverkauf dieser Lacke an Dritte ist strikt untersagt und

wird bei Zuwiderhandlung gemäß geltender Rechtslage durch die Strafverfolgungsbehörden verfolgt.

Bei Fragen zum Bezug von Sonderlacken wendet sich der Auftragnehmer an die Reparatursteuerung des Auftraggebers.

12.4 Konservierung

Schreibt der Fahrzeughersteller nicht in wiederkehrenden Intervallen eine Nachkonservierung der Fahrzeuge vor, so kann der Auftraggeber auf seine Veranlassung Fahrzeuge konservieren lassen. Die Auswahlentscheidung zu welchem Betrieb das Fahrzeug gebracht wird, wird durch den Nutzer des Fahrzeugs getroffen.

12.4.1 Besondere Anforderungen Mercedes G 300 und 300 der Baureihe 461

Fahrzeuge dieses Typs unterliegen einer besonderen Betrachtung hinsichtlich ihres Einsatzes und der Nutzungsdauer. Um karosserieseitig bereits instandgesetzte und gut erhaltene Modelle bestmöglich vor einem Fortschreiten bzw. Entstehen von Rostherden zu schützen, wird bei diesen Fahrzeugen ein gegenüber der werkseitig eingebrachten Hohlraumkonservierung deutlich höherer Aufwand betrieben.

Für die Fahrzeuge Mercedes G 300 gelten strenge Vorschriften des Herstellers bezüglich des Erhalts der werksseitigen Garantien. Abhängig vom Baujahr der Fahrzeuge sind unterschiedliche Vorgaben einzuhalten.

Daher ist vor Beginn solcher Arbeiten immer mit der Reparatursteuerung Kontakt aufzunehmen, um das weitere Vorgehen abzustimmen.

13 Haftung und Garantie

Der Auftragnehmer haftet in vollem Umfang für fehlerhaft durchgeführte Arbeiten und alle sich daraus ergebenden Schäden und Folgekosten.

Der Auftragnehmer gibt auf die von ihm durchgeführten Arbeiten mindestens zwei Jahre Gewährleistung.

Der Auftragnehmer haftet grundsätzlich, wenn das Fahrzeug während des Werkstattbesuchs beschädigt oder gestohlen wird. Dies gilt auch für Schäden, die Mitarbeiter verursachen und Schäden auf Probe- und Überführungsfahrten. Stellen Auftraggeber oder Fahrzeugnutzer innerhalb von zwei Jahren nach der Reparatur fest, dass die Reparatur nicht ordnungsgemäß durchgeführt wurde, greifen die gesetzlichen Mängelrechte. Eine Verkürzung dieser Frist ist nicht zulässig.

14 Preisgestaltung und Vergütung

14.1 Grundsätzliches

Die Vergütung der in dieser Leistungsbeschreibung aufgeführten Arbeiten erfolgt nach den bekanntgegebenen Konditionen des Auftraggebers. Dabei wird eine offene Anzahl von Vertragspartnern gesucht, die während der gesamten Vertragslaufzeit in diesen Vertrag ein- und austreten können. Es gelten durchgehend die in diesem Dokument beschriebenen Konditionen.

Für die Aufträge gelten die Bestimmungen der **Konditionenvereinbarung** und ergänzend die als **Anlage Reparaturauftrag** beigefügten Allgemeinen Geschäftsbedingungen auf dem Reparaturauftrag des Auftraggebers. Allgemeine Geschäftsbedingungen des Auftragnehmers, die von den Regelungen der Aufträge, den Regelungen dieser Vereinbarung oder den Allgemeinen Geschäftsbedingungen des Auftraggebers abweichen, werden nicht Vertragsinhalt, auch wenn der Auftragnehmer auf sie hingewiesen und der Auftraggeber nicht ausdrücklich widersprochen hat.

Der Beitritt zum Open-House-Vertrag begründet keinen Anspruch des Auftragnehmers auf Erteilung von Aufträgen.

Rechte, die dem Auftraggeber nach den gesetzlichen Vorschriften oder nach sonstigen Vereinbarungen über diese Vereinbarung hinauszustehen, bleiben unberührt.

14.2 Vergütungsmodell

Um eine einheitliche Behandlung aller Vertragspartner sicherzustellen, aber auch regional unterschiedliche Vergütungshöhen zu berücksichtigen, bietet die BwFPS eine einheitliche Vergütung an.

Die aktuellen Konditionen sind der **Anlage Konditionsmodell** zu entnehmen.

Der Auftraggeber kann jederzeit Anpassungen an dem Konditionsmodell vornehmen. Anpassungen gehen nicht zu Lasten des Auftragnehmers.

14.3 Fahrzeugklassen und Stundensätze

Die Arbeiten berechnen sich nach den entsprechenden Fahrzeugklassen und den veröffentlichten Konditionen. Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 3,5 t werden nach den PKW-Stundenverrechnungssätzen abgerechnet bzw. bei elektrischen oder hybrid-elektrischen Fahrzeugen nach dem PKW-Hochvoltverrechnungssatz.

Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t werden nach den LKW-Stundenverrechnungssätzen abgerechnet bzw. bei elektrischen oder hybrid-elektrischen Fahrzeugen nach dem LKW-Hochvoltverrechnungssatz.

Die Arbeiten an Aufbauten und Anhängern orientieren sich an den jeweils benötigten Zugfahrzeugen. Ein PKW-Anhänger wird nach den Verrechnungssätzen PKW abgerechnet. Ein LKW-Anhänger dementsprechend nach den Verrechnungssätzen LKW. Das gleiche Schema wird für Arbeiten an Aufbauten angelegt.

14.4 Vergütung von Ersatzteilen

Für benötigte Ersatzteile sind dem Auftraggeber die tagesaktuellen UPE-Preise abzüglich eines Rabattes in Rechnung zu stellen. Die Vergütung ist der **Anlage Konditionsmodell** aus den aktuellen Unterlagen zu entnehmen.

Anpassungen am Teilerabatt wirken sich nicht zum Nachteil für die Auftragnehmer aus.

Diese Regelung gilt nicht, wenn bereits andere vertragliche Vereinbarungen - zum Beispiel aus Beschaffungsverträgen für Fahrzeuge - zwischen Auftraggeber und Hersteller existieren. In solchen Fällen ist gemäß der rahmenvertraglichen Vereinbarung abzurechnen. Die Differenzbeträge müssen zwischen Auftragnehmer und Hersteller ausgeglichen werden.

14.5 Vergütung von Lackmaterial

Die Vergütung für Lackmaterial ist der **Anlage Konditionsmodell** aus den aktuellen Unterlagen zu entnehmen.

14.6 Vergütung von Schmier- und Betriebsstoffen

Die Vergütung für Schmier- und Betriebsstoffe ist der **Anlage Konditionsmodell** aus den aktuellen Unterlagen zu entnehmen.

14.7 Vergütung von Zusatzleistungen

14.7.1 Hol- und Bring-Service

Der Transport (Abholung und Lieferung) von Fahrzeugen wird gesondert vergütet. Die Vergütung ist der **Anlage Konditionsmodell** aus den aktuellen Unterlagen zu entnehmen

14.7.2 Schutz-/Schonbezüge

Das Anbringen von Schonbezügen für zum Beispiel Sitz/Lenkrad/Schaltknauf wird nicht gesondert vergütet.

15 Beitritt zum Open-House-Vertrag

Unternehmen, die Servicepartner der BwFPS werden möchten, müssen folgende Unterlagen ausgefüllt an die E-Mail-Adresse kls-onboarding@bwfps.de versenden:

- Anlage Partnervereinbarung
- Anlage Eigenerklärung zu Artikel 5k Verordnung (EU) 2022-576
- Anlage Kreditoren Stammblatt

16 Nachhaltigkeits- und Ethikstandards

Die BwFPS legt großen Wert auf Nachhaltigkeit, soziale Verantwortung und ethisches Geschäftsverhalten. Vom Auftragnehmer wird daher erwartet, dass dieser in den nachfolgenden Bereichen seinen Beitrag dazu leistet.

- Umweltauswirkungen

  Die Auftragnehmer sind angehalten, Maßnahmen zur Verringerung ihrer Umweltauswirkungen zu ergreifen. Im Sinne der Ressourcenschonung wird erwartet, dass beschädigte Komponenten vorrangig fachgerecht repariert werden, sofern dies gesetzlich zulässig ist.

  In allen Fällen ist bei der Entsorgung von Materialresten und Ersatzteilen auf die Einhaltung aller gängigen Umweltvorschriften und Gesetze zu achten.

- Soziale Verantwortung:

  Auftragnehmer sollen sich für die Förderung von Arbeitsrechten, Vielfalt und Inklusion sowie Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz einsetzen.

  Grundlegend hierfür sind die ILO-Kernarbeitsnormen, welche das Ziel verfolgen, für menschenwürdige Arbeitsbedingungen und einen hinreichenden Arbeitsschutz zu sorgen sowie die Kinderarbeit abzuschaffen. Die ILO-Kernarbeitsnormen stellen internationale Arbeits- und Sozialstandards dar. Die Einhaltung der Vorgaben der ILO-Kernarbeitsnormen während der gesamten Vertragslaufzeit wird erwartet.

- Ethik und Integrität:

  Auftragnehmer müssen die ethischen Standards in ihren Geschäftspraktiken einhalten, Korruption bekämpfen und transparente Geschäftsbeziehungen pflegen. Die Erklärung des festen Willens, jeglicher Form der Korruption entgegenzuwirken, wird bei Teilnahme erwartet.

  Die Einhaltung der Regelungen im Verhaltenscodex gegen Korruption **(Anlage Bundesregierung Verhaltenscodex gegen Korruption)** wird als Verpflichtung angesehen.

17 Rechnungsabwicklung

Folgende Positionen sind auf den Rechnungen anzugeben:

- Open-House-Nr.: 25/LTU Service, Instandhaltung & Instandsetzung/01
- Reparaturauftragsnummer
- Ansprechpartner (Firmenname inklusive des Logos, Telefonnummer, Firmenadresse)
- Annahmedatum
- Reparaturbeginn
- Reparaturende (Leistungsdatum)
- Fertigmeldungsdatum an den Kunden
- Bedarfsnummer (sofern vorhanden)
- Positionsnummern
- Ort der Leistung
- Kennzeichen
- Fahrzeug VIN
- Zulassungsdatum
- Freigabenummer/Bestellnummer
- Abholung durch den Kunden/Rücklieferung des Fahrzeugs
- Teilerabatte in %

18 Digitalisierung im Reparaturprozess

Im Zuge unserer kontinuierlichen Bemühungen, Effizienz und Transparenz in der Service-, Instandsetzungs- bzw. Instandhaltungsabwicklung zu steigern, ist beabsichtigt, den Reparaturprozess zu digitalisieren. Dies umfasst die Planung, Abwicklung und Freigabe von Kostenvoranschlägen sowie den gesamten Rechnungsprozess.

Während der Vertragsdauer behält sich der Auftraggeber vor, den Empfänger dieser Dokumente (z. B. Reparaturauftrag, Kostenvoranschläge, Rechnungen) jederzeit zu ändern, um flexibel auf interne Anforderungen oder sich ändernde Organisationsstrukturen reagieren zu können. Änderungen im Ablauf werden durch den Auftraggeber kommuniziert.

Um einen höheren Grad an Digitalisierung zu erreichen, kann es notwendig sein, dass der Auftragnehmer Webservices von spezialisierten Anbietern nutzt. Diese Anbieter erbringen Dienstleistungen, die eine nahtlose, sichere und effiziente Abwicklung der genannten Prozesse für den Auftraggeber ermöglichen.

Der Auftragnehmer verpflichtet sich, im Rahmen dieser Digitalisierung die erforderlichen Schritte zu unternehmen, um eine reibungslose Integration der neuen Prozesse zu gewährleisten. Insbesondere sind die Nutzungsbedingungen der Webservices, sofern sie dem Branchenstandard entsprechen, zu akzeptieren. In diesem Zusammenhang weisen wir darauf hin, dass der Auftraggeber die zur externen Überprüfung erforderlichen Unterlagen und Informationen (z. B. vereinbarte Konditionen und Kontaktdaten der Auftragnehmer) an den spezialisierten Vertragspartner weiterleiten wird. Zur Vereinfachung des Prozesses ist es angedacht, dass der Dienstleister dem Auftragnehmer sodann einen Zugang zu den Webservices einrichten wird.

Wir sind davon überzeugt, dass diese Digitalisierungsmaßnahmen dazu beitragen werden, die Kommunikation und Zusammenarbeit zwischen dem Auftraggeber und dem Auftragnehmer zu optimieren, die Bearbeitungszeiten zu verkürzen und letztendlich die Qualität unserer Service-, Instandsetzungs- und Instandhaltungsleistungen weiter zu verbessern.

19 Verbindlichkeit der Leistungsbeschreibung

Die Forderungen und Bedingungen dieser Leistungsbeschreibung sind verbindlich.