

Leistungsbeschreibung

für das Open-House-Verfahren

„Karosserie- und Lackarbeiten an Fahrzeugen und Aufbauten“

Inhaltsverzeichnis

1	Darstellung des Auftraggebers	4
2	Ausgangslage und Zielsetzung	4
3	Open-House-Verfahren	5
4	Leistungsumfang.....	6
4.1	Allgemein	6
5	Verpflichtend anzuwendende Normen, Richtlinien, Vorgaben und Regelungen	7
6	Smart Repair und Spot Repair	8
7	Karosseriearbeiten.....	9
7.1	Allgemeine Anforderungen an Karosseriearbeiten	9
7.2	Karosseriearbeiten an LKW.....	9
7.3	Karosseriearbeiten an Kraftomnibussen	10
7.4	Karosseriearbeiten an Aufbauten und Wechselaufbauten	10
7.5	Karosseriearbeiten an Anhängern	11
7.6	Karosseriearbeiten bei Korrosionsschäden	11
7.7	Konservierung nach Karosseriearbeiten	12
8	Lackarbeiten.....	12
8.1	Lackarbeiten an PKW, Van und Transportern	12
8.2	Lackarbeiten an LKW, KOM, Aufbauten und Wechselaufbauten und Anhängern.....	12
8.3	Lackierung von Fahrwerksteilen	13
8.4	Besonderheiten militärischer Lackierung	13
9	Konservierung	16
9.1	Nachkonservierung von Mercedes G 280 und 300 der Baureihe 461	16
10	Fahrzeugfolierung und -beklebung	17
10.1	Folierung	17
10.2	Beklebung	18
10.3	Entfolierung	18
11	Fahrzeugtransport	18
12	Mechanik- und Elektronikarbeiten	19
13	Ersatzteile.....	19
14	Ersatzfahrzeuge	19
15	Reinigung der Fahrzeuge	20
16	Eignungskriterien.....	20
17	Bundeswehr und Sicherheit	21
17.1	Allgemeines.....	21

17.2	Abstellen von Fahrzeugen	21
18	Auftragsabwicklung	21
18.1	Formen der Kontaktaufnahme	21
18.2	Erstellung des Kostenvoranschlags.....	22
18.3	Durchführung der Instandsetzung	23
18.4	Reklamationen	24
19	Haftung und Garantie	25
20	Kommerzielle Konditionen	25
20.1	Grundsätzliches.....	25
20.2	Anderweitige vertragliche Verpflichtungen	26
20.3	Vergütungsmodell.....	26
20.4	Fahrzeugklassen und Stundensätze.....	28
20.5	Vergütung von Nachkonservierung von Mercedes G 280 und 300 der Baureihe 461	28
20.6	Vergütung von Entfolierung und Fleckentarnlackierung bei VW „Widder“	28
20.7	Vergütung von Lackmaterial.....	28
20.8	Vergütung von Ersatzteilen.....	29
20.9	Vergütung von Zusatzleistungen	29
21	Beitritt zum Open-House-Verfahren	29
22	Rechnungsstellung.....	29
23	Verbindlichkeit der Leistungsbeschreibung.....	30
24	Anlagenverzeichnis	30

Ein Hinweis vorab:

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

1 Darstellung des Auftraggebers

Die BwFuhrparkService GmbH (nachfolgend BwFPS oder Auftraggeber genannt) besteht seit 2002 und ist der Mobilitätsdienstleister der Bundeswehr (Bw, Fahrzeugnutzer) sowie des Deutschen Bundestags. Mit einem Fuhrpark von mehr als 35.000 Fahrzeugen unterschiedlichster Art ist sie damit der größte öffentliche Flottenbetreiber Deutschlands.

Auftrag und Ziel der BwFPS ist die Versorgung der Bw mit Mobilitätslösungen unterschiedlicher Art bei nachweisbarer Wirtschaftlichkeit. Dazu wird weltweit, bedarfsgerecht und flexibel ein Portfolio aus Fahrzeugen und mobilitätsbezogenen Services im Bereich handelsüblicher (hü) Fahrzeuge bereitgestellt.

Die BwFPS ist eine privatorganisierte GmbH des Bundes mit zwei Gesellschaftern (Anteile Bundesministerium der Verteidigung 75,1 % - Deutsche Bahn AG 24,9 %). Sie wird finanziert aus Haushaltsmitteln des Bundes und unterliegt bei Beschaffungsvorhaben dem Vergaberecht.

Der Hauptsitz des Unternehmens ist in Troisdorf bei Bonn und anteilig in Frankfurt am Main. Das Unternehmen unterhält eine kundennahe Flächenstruktur mit vier regionalen Dispositionszentren (DC), denen insgesamt 166 Standorte bestehend aus 15 Servicecentern (SC), 38 Servicestationen (ST), 113 Selbstbedienungs-Stationen (SBS) und diverse Auslandsstandorte angegliedert sind. Im Unternehmen arbeiten mehr als 1.400 Mitarbeiter, von denen ca. 900 Chauffeure sind.

2 Ausgangslage und Zielsetzung

Die BwFPS betreibt bundesweit eine Flotte von mehr als 35.000 Fahrzeugen unterschiedlicher Arten. 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. hybrid-elektrisch angetriebene Fahrzeuge sind Teil der Flotte. Im Betrieb dieser Flotte kommt es unweigerlich zu Schäden an Karosserie und Lack. Diese Schäden werden zeitnah nach Entstehung in Fachbetrieben beseitigt. Herausforderung für die BwFPS ist dabei, dem Kunden Bundeswehr gegenüber einer schnellen Instandsetzung von Fahrzeugen gewährleisten zu können. Dazu ist ein flächendeckendes Netz von Servicebetrieben im gesamten Bundesgebiet notwendig. Dieses Netz von qualifizierten Servicebetrieben stellt kurze Wege vom Fahrzeugstandort zur Werkstatt und schnelle sowie wirtschaftliche Instandsetzung sicher.

Das bestehende Netz von Servicebetrieben für Karosserie- und Lackarbeiten an Fahrzeugen der BwFPS wird nun optimiert.

Diese Optimierung 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.

Diese Leistungsbeschreibung, einschließlich aller zugehörigen Anlagen, regelt die Einzelheiten und die grundsätzlichen Konditionen hinsichtlich Art und Umfang der durch den Servicebetrieb (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 unterschriebenen **Anlage Partnervereinbarung** 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 Instandsetzung 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 geeignet für die Beauftragung von Instandsetzungsarbeiten an Flottenfahrzeugen, bei denen Umfang der Instandsetzungsarbeit 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, Unterzeichnung und Einreichung der in Ziffer 21 „Beitritt zum Open-House-Verfahren“ aufgeführten Dokumente.

4 Leistungsumfang

4.1 Allgemein

Gegenstand des Open-House-Vertrages sind Karosserie- und Lackarbeiten sowie damit verbundene Servicedienstleistungen für Fahrzeuge der Flotte der BwFPS. Diese Arbeiten und Dienstleistungen werden in den folgenden Unterkapiteln beschrieben. Die Fahrzeugflotte ist in folgende Fahrzeugarten unterteilt:

- PKW
- LKW
- Geländefahrzeuge
- Kraftomnibusse
- Anhänger

Anbieter müssen die Fahrzeugtypen, für welche sie Auftragnehmer werden, bei Teilnahme am Open-House-Verfahren angeben. Das geschieht über die bei Teilnahme einzureichenden Unterlagen, welche in Ziffer 21 „Beitritt zum Open-House-Verfahren“ beschrieben werden.

Alle geforderten Dienstleistungen sind grundsätzlich 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 (Bw) oder an jedem anderen Ort in der Bundesrepublik Deutschland abgeholt und nach Instandsetzung wieder an einen solchen Standort verbracht werden müssen. Einzelheiten zu den Betriebsstandorten der BwFPS und der Bundeswehr können der **Anlage Standortliste BwFPS** entnommen werden.

Aktuell sind 1.600 PKW und 5.400 LKW der Fahrzeugflotte 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. Der verbindliche Prozess dazu wird in Ziffer 18 „Auftragsabwicklung“ detailliert beschrieben. Über diesen Prozess steht die Reparatursteuerung insbesondere auch zur Abstimmung von Vorgehensweisen bei schwer zu bewertenden Instandsetzungsmaßnahmen zur Abstimmung bereit.

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 gem. Ziffer 20.9.1 Fahrzeugtransport vergütet.

5 Verpflichtend anzuwendende Normen, Richtlinien, Vorgaben und Regelungen

Die Instandsetzung von Schäden erfolgt ausschließlich nach den Regeln des Karosserie-, Fahrzeugbauer- und Lackiererhandwerks unter Beachtung und Anwendung der Vorgaben der Fahrzeug- und Aufbauhersteller. Hierzu sind auch die folgenden Normen und Vorgaben zu beachten.

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

- Anlage Erläuterungen zur Lackierung von Kunststoffteilen

- Anlage IFL Mitteilung 09-2020 Nahtabdichtung
- Anlage IFL Mitteilung 07-2020 Steinschlagschutz
- Anlage IFL Mitteilung 08-2020 Unterbodenschutz
- Anlage IFL Mitteilung 10-2020 Hohlraumschutz
- Anlage Merkblatt Ausbesserungen von Uni- und Effektlackierungen
- Anlage Merkblatt IFL Neuauflage 2017
- Anlage Merkblatt Spot Repair Feb_2016

6 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 entgegenstehen, 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.

Alle Smart Repair Arbeiten sind unabhängig von der Freigabegrenze durch die Reparatursteuerung der BwFPS freizugeben.

7 Karosseriearbeiten

7.1 Allgemeine Anforderungen an 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 in Ziffer 18 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 Beispiel 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 und in Ziffer 7.6 „Karosseriearbeiten bei Korrosionsschäden“ beschrieben.

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.

7.2 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.

Die Instandsetzung von mit dem Fahrzeug verbundene Aufbauten wie zum Beispiel Pritschen oder Koffer wird in Ziffer 7.4 „Karosseriearbeiten an Aufbauten und Wechselaufbauten“ beschrieben.

7.3 Karosseriearbeiten an Kraftomnibussen

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.

7.4 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.

7.4.1 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.

7.4.2 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 8.4 „Besonderheiten militärischer Lackierung“).

7.5 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.

7.6 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 zu behandeln. Hierzu ist der Chassislack Brantho Korrux 3in1 im Farbton Novagrau MB 7350 der Fa. Branth Chemie zu verwenden. Nach der Remontage ist der Rahmen zusätzlich durch Auftragen eines Schutzwachses vor Umwelteinflüssen zu schützen. Einzusetzen

ist hier zwingend das Schutzwachs Carlofon 81 transparent, da nur dieses den Umweltaanforderungen der Bundeswehr entspricht.

7.7 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. Weitere Erläuterung erfolgt in Ziffer 9 „Konservierung“.

Lackarbeiten

8.1 Lackarbeiten an PKW, Van und Transportern

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

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.

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

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

Fahrerhaus, Türen und am Fahrerhaus angebrachte Anbauteile werden in der Regel im Auslieferungsfarbtönen 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 Nova Grau (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.

Bei Lackierung von KOM (Bus) kann es bedingt durch die großflächigen Karosserieteile bzw. Anbauteile zu deutlich höherem Materialaufwand kommen. Dies wird im Materialzuschlag berücksichtigt.

8.3 Lackierung von Fahrwerksteilen

Im Zuge der Materialerhaltung werden gegebenenfalls Überarbeitungen von Fahrwerken erforderlich. Dazu werden Achsteile entrostet, gereinigt und mit Chassislack Brantho Korrox 3in1 der Fa. Branth Chemie 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.**

8.4 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.

8.4.1 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.

8.4.2 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.

8.4.3 Entfolierung und Flecktarnlackierungen an VW „Widder“

Der Auftraggeber betreibt eine große Flotte von so genannten VW Widdern. Bei diesen Fahrzeugen handelt es sich um VW T5 oder VW T6 mit militärischen Sondereinbauten. Ursprünglich wurden diese Fahrzeuge mit einer Folierung in RAL 6031 bronzegrün foliert. Wenn die Folie großflächig verschlissen ist, werden diese Fahrzeuge nicht erneut foliert, sondern in Fleckentarnlackierung lackiert. Dazu sind die folgenden Arbeiten notwendig, die pauschal vergütet (siehe Ziffer 20 ff.) werden:

- Außenreinigung der Fahrzeuge.
- Fotodokumentation vor Entfolierung.
- Entfernung der Folie durch Erwärmung und Abziehen oder in Extremfällen durch Einsatz von Trockeneis.
- Fotodokumentation nach Entfolierung und Feststellung vorliegender Schäden.
- Passivierung der Oberflächen und Untergrundvorbehandlung zur anschließenden Lackierung.
- Beseitigung vorhandener Karosserie- und Korrosionsschäden in Absprache mit der Reparatursteuerung des Auftraggebers. Diese Zusatzarbeiten sind nicht Bestandteil der Pauschalvereinbarung und sind nach Rücksprache mit der Reparatursteuerung ggfs. auch mit mehreren Kalkulationen gesondert zu erfassen.
- Lackierung des Fahrzeuges im Grundton RAL 6031 bronzegrün matt und anschließend Aufbringen der Flecken gemäß Fleckenplan in den Farbtönen RAL 8027 Lederbraun und RAL 9021 Teerschwarz. Innenliegende Karosserieteile, wie z. B. der Rahmen der Türöffnung, sind in die Lackierung des Grundtons mit einzubeziehen.

- Die Lackierung ist dabei auch auf Front- und Heckverkleidung sowie Anbauteile anzuwenden. Details hierzu sind mit der Reparatursteuerung des Auftraggebers abzustimmen.
- Die Felgen der Fahrzeuge sind je nach Baujahr in RAL 6031 oder RAL 9021 zu lackieren. Die Farbgebung ist im Rahmen der Freigabe mit der Reparatursteuerung des Auftraggebers abzustimmen.

8.4.4 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.** Siehe hierzu auch Ziffer 8.4.6 „Bezug von Sonderlacken“.

8.4.5 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.

8.4.6 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 Fleckentarnlackierung. 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.

9 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. Neben der Aufrechterhaltung und Ausbesserung des Unterbodenschutzes sowie der Nachlackierung des Chassis fallen hierunter auch mit höherem Aufwand durchzuführende Hohlraumversiegelungen unter Verwendung von Korrosionsschutzfett des Anbieters Mike Sander, weil dieses bei Kosten, Beschaffbarkeit, Verarbeitbarkeit, Dauerhaltbarkeit und Rostschutz über die Jahre gute, gleichbleibende Ergebnisse gebracht hat.

9.1 Nachkonservierung von Mercedes G 280 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 G300 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.

Mercedes Benz G 280 bekommen ausschließlich nach Freigabe durch die Reparatursteuerung eine Versiegelung mit Hohlraumfett. Andere Mittel sind weder freigegeben noch eigenmächtig zu verwenden. Auch nach Instandsetzungen von Unfällen oder Korrosionsschäden „entfällt“ die Konservierung mit herkömmlichen Mitteln.

Hinsichtlich der Verarbeitung gibt es hier zur herkömmlichen Druckbecherpistole oder auch den vielfach eingesetzten Spraydosen besondere Anforderungen an die Betriebsausstattung. Da es sich hier um Fett handelt, ist dieses vor Einbringen in die Hohlräume auf die vorgeschriebene Temperatur zu erhitzen und damit zu verflüssigen. Das Einbringen des erhitzten und flüssigen Mittels erfolgt dann wieder über Druckbecherpistolen mit entsprechenden Sonden und ist keinesfalls mit anderen Mitteln zu vermischen. Werkzeuge, die für die Anwendung mit diesem Fett vorgesehen sind, sollten nicht oder nur nach gründlicher Reinigung für das Verarbeiten anderer Mittel eingesetzt werden, wie auch umgekehrt.

Um die betroffenen Bereiche des Fahrzeuges mit einer Hakensonde zu erreichen, sind teilweise Anbauteile zu demontieren und nur schwer oder gar nicht zugängliche Fahrzeugbereiche über Rundstrahlsonden zu behandeln. Das Fett wird ebenfalls in Hohlräumen von Achskörpern nach deren Überarbeitung eingesetzt. Das Einbringen des Fettes sollte als abschließende Maßnahme durchgeführt werden, um Haftungsprobleme zu vermeiden.

Neben der Überarbeitung des Hohlraumschutzes ist auch eine Überprüfung und Ausbesserung des werkseitigen Unterbodenschutzes vorzunehmen. Vor Beginn der Arbeiten ist eine Reinigung des Unterbodens mit einem Hochdruckreiniger unter Verwendung von Heißwasser vorzunehmen. Das gilt nur für noch nicht konservierte und ausgebesserte Fahrzeuge.

Sofern am Unterboden nach der Reinigung Anrostungen (bei Durchrostungen gilt es die Garantietauglichkeit zu klären) festgestellt werden, sind diese zu beseitigen und im Anschluss mit dem Chassis-Lack Brantho Korrox 3in1 im Farbton MB 7350 Novagrau nachzulackieren. Dies kann als Anstrich mit einem Pinsel erfolgen. Nach Durchtrocknung kann mit der Folgebeseitigung des Unterbodens mit TECTYL 5750W Black oder Carlofon 4942 Unterbodenschutzwachs begonnen werden. Bei der Auswahl der Lacke und Wachse ist auf gute Umweltverträglichkeit und hohe Haltbarkeit zu achten.

Bei den Fahrzeugen G 280 sind alle Wasserablaufstopfen im Unterboden zu erneuern.

Die Nachkonservierung bei diesem Fahrzeugtyp wird pauschal vergütet. (siehe Ziffer 20 ff.)

10 Fahrzeugfolierung und -beklebung

10.1 Folierung

Fahrzeuge im Farbton RAL 6031 bronzegrün können unter Umständen foliert sein. Im Rahmen der Unfallinstandsetzung gilt dabei die Vorgehensweise, dass Fahrzeuge grundsätzlich im Auslieferungsfarbson nachlackiert und nach Durchtrocknung der Reparaturlackierung (Wartezeit etwa sechs Wochen) mit einer qualitativ hochwertigen Folie gemäß Vorgabe des Auftraggebers im Reparaturbereich versehen werden. Abweichungen im Farbton der Folie in angrenzenden Bereichen durch die normalen Witterungseinflüsse werden in Kauf genommen und erfordern kein Handeln in Bezug auf eine Farbtonangleichung. **Befindet sich die fahrzeugweite Folierung in einem schlechten Zustand, ist die Reparatursteuerung des Auftraggebers vor dem Beginn von Instandsetzungsarbeiten in Kenntnis zu setzen und die Entscheidung zur weiteren Vorgehensweise abzuwarten.**

Bei Aufbringen der Folie ist unter allen Umständen eine Verletzung der Lackierung durch Messereinschnitte oder ähnliches zu vermeiden. Aus Schnittkanten resultierende Korrosionsschäden und die damit verbundenen Kosten zur Wiederherstellung des Lackaufbaus sind durch den Auftragnehmer zu tragen.

10.2 Beklebung

Neben der Folierung eines kompletten Fahrzeuges können auch verschiedenartige Aufkleber am Fahrzeug angebracht sein. Bei der Erneuerung dieser Aufkleber gelten die Richtlinien wie bei der Anbringung von Folien.

10.3 Entfolierung

Vor einer Neufolierung muss die alte Folie vom Fahrzeug oder Bauteil entfernt werden. Diese Arbeit kann je nach Alter der Folie anspruchsvoll sein und bei unvorsichtigem Vorgehen den Lack beschädigen. Daraus entstehende Schäden und die damit verbundenen Kosten zur Wiederherstellung des Lackaufbaus sind durch den Auftragnehmer zu tragen.

11 Fahrzeugtransport

Die Fahrzeuge sind, nach Erteilung eines Auftrags durch den Fahrzeugnutzer an den Auftragnehmer, unverzüglich durch den Auftragnehmer zum nächstmöglichen Betriebsort des Auftragnehmers zu transportieren.

Ein Fahrzeug, das abgeholt wird, ist im Regelfall auch wieder zurückzuführen. Abhol- und Anlieferort können sich dabei unterscheiden.

Die Abholung des Fahrzeugs erfolgt durch den Auftragnehmer werktags innerhalb von 24 Stunden nach Auftragserteilung, bei dazwischenliegenden Sonn- und/oder Feiertagen am darauffolgenden Werktag. Die Entfernungskilometer beurteilen sich immer nach dem jeweils kürzesten Weg gemäß Google Maps.

Der Hol- und Bringservice eines Fahrzeugs ist kostenfrei durchzuführen, sofern später ein Instandsetzungsauftrag erteilt wird. Schließt sich an den Abholauftrag kein Instandsetzungsauftrag an, so werden dem Auftragnehmer die Transportkosten ab dem ersten Kilometer gemäß Ziffer 20.9.1 vergütet.

Standgebühren etc. werden nicht vergütet, und zwar unabhängig davon, ob später ein Instandsetzungsauftrag erteilt wird oder nicht.

Der Transport erfolgt mit einem geeigneten Transportfahrzeug (zum Beispiel Schlepper oder Anhänger) des Auftragnehmers auf eigene Gefahr. Bei Überlänge oder Überschreitung der zulässigen Gesamtmasse kann ein Transport auf eigener Achse erfolgen, sofern die Verkehrs- und Betriebssicherheit gegeben ist. Hierzu bedarf es der Absprache mit dem Fahrzeugnutzer.

12 Mechanik- und Elektronikarbeiten

Im Rahmen der Unfallreparatur können Komponenten am Fahrzeug betroffen sein, die über die eigentlichen Aufgaben eines Karosseriebauers oder Lackierers hinausgehen oder schlicht nicht im Betrieb des Auftragnehmers durchgeführt werden können. In diesen Fällen stellt der Auftragnehmer sicher, dass diese Arbeiten gemäß den geltenden Herstellervorschriften durch Unterauftragnehmer erledigt werden. Die Unterauftragnehmer sind dem Auftraggeber vor Leistungserbringung schriftlich anzuzeigen. Die für die Reparatur anfallenden Kosten werden nach den vereinbarten/veröffentlichten Verrechnungssätzen durchgeführt und durch den Auftragnehmer im Einrechnungsgeschäft gegenüber dem Auftraggeber abgewickelt.

Sind Fahrzeuge mit Fahrerassistenzsystemen ausgestattet, so sind diese durch den Auftragnehmer nach De-/Montagearbeiten unabhängig von Marke und Modell, vollumfänglich gemäß Herstellervorgaben einzustellen beziehungsweise zu kalibrieren.

Sollten spezielle Arbeiten, wie zum Beispiel das Anlernen einer neuen Schließanlage mit Programmierung der Schlüssel, nicht durch den Auftragnehmer erledigt werden können, sind diese Restarbeiten, bzw. deren Erledigung mit der Reparatursteuerung des Auftragnehmers abzustimmen.

13 Ersatzteile

Der Auftragnehmer verwendet ausschließlich Originalersatzteile oder Ersatzteile in Erstausrüsterqualität. Andere Teilqualitäten werden nicht akzeptiert.

14 Ersatzfahrzeuge

Ersatzfahrzeuge stellt der Auftraggeber grundsätzlich selbst zur Verfügung. Ersatzfahrzeuge des Auftragnehmers dürfen nicht angeboten werden.

15 Reinigung der Fahrzeuge

Nach Abschluss der beauftragten Arbeiten sind die Fahrzeuge kostenfrei innen und außen zu reinigen. Auftragsbezogene Reinigungsarbeiten, die über den üblichen Aufwand für Reinigungsarbeiten (zum Beispiel Aussaugen, Oberflächenreinigung, Außenwäsche etc.) nach Karosserieinstandsetzungen hinausgehen, sind zu dokumentieren und als Arbeitsumfang im Kostenvoranschlag auszuweisen. Reinigungsarbeiten, die vor Reparaturbeginn notwendig sind und nicht mit der eigentlichen Reparatur in Zusammenhang stehen, sind vor deren Beginn mit der Reparatursteuerung abzustimmen. Die Vergütung erfolgt zum vereinbarten Stundensatz.

16 Eignungskriterien

Um Partner der BwFPS für die Durchführung von Reparaturen im Bereich Kfz-Technik, Karosserie- und Fahrzeugbau sowie Lackiertechnik werden zu können, muss der Betrieb ein Meisterbetrieb nach Handwerksordnung sein. Abgewichen werden von diesem Grundsatz kann nur, sofern für die Ausübung und Führung eines Betriebes der Meisterbrief nicht erforderlich ist und dieser in der Liste der zulassungsfreien Handwerke aufgeführt ist. Dies gilt zum Beispiel für Sattlereien.

Die Listen können auf der Seite des Zentralverbandes des Deutschen Handwerks eingesehen werden.

[Die Handwerksordnung | ZDH](#)

[Gewerbe der Handwerksordnung, Anlage A | ZDH](#)

[Gewerbe der Handwerksordnung, Anlage B1 und B2 | ZDH](#)

Im Formular **Anlage Partnervereinbarung** trägt der Auftragnehmer die Arbeitsfelder ein, in denen er Meisterbetrieb - oder eingetragener Betrieb gemäß Handwerksordnung - ist.

Neben dieser Voraussetzung muss der Partnerbetrieb mitteilen welche Zertifikate und Herstellerzertifizierungen der zukünftige Partnerbetrieb mitbringt. Diese sind auf Verlangen vorzulegen.

Der Auftragnehmer hat für das in seiner Obhut befindliche Fahrzeug einen ausreichenden Versicherungsschutz zu gewährleisten.

17 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.

17.1 Allgemeines

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>

17.2 Abstellen von Fahrzeugen

Um das Risiko der Beschädigung von Fahrzeugen durch Dritte nach Möglichkeit zu vermeiden, ist darauf zu achten, dass Instandsetzungen möglichst ohne Standzeiten in den Werkstätten wahrgenommen werden. Bundeswehrfahrzeuge sind stets in einem umzäunten Bereich, möglichst in einer Halle abzustellen. Auch ein Abstellen in erster Reihe, im äußeren Bereich ist zu unterlassen.

18 Auftragsabwicklung

18.1 Formen der Kontaktaufnahme

Der Fahrzeugnutzer oder die Reparatursteuerung des Auftraggebers beauftragen eine Instandsetzung. Die Kontaktaufnahme mit dem Auftragnehmer erfolgt auf folgende Weisen.

Der Fahrzeugnutzer kontaktiert den Auftragnehmer telefonisch oder per E-Mail und stimmt den Abholzeitpunkt sowie Abholort ab. Bei Übergabe des Fahrzeugs übergibt der Fahrzeugnutzer den vollständig und ordnungsgemäß ausgefüllten Reparaturauftrag (**Anlage Reparaturauftrag**) an den Auftragnehmer (stellvertretend durch den Abholer).

Der Fahrzeugnutzer bringt das Fahrzeug (mit oder ohne vorherige Ankündigung) direkt in die Werkstatt des Auftragnehmers. Bei Übergabe des Fahrzeugs übergibt der Fahrzeugnutzer den vollständig und ordnungsgemäß ausgefüllten Reparaturauftrag (**Anlage Reparaturauftrag**) an den Auftragnehmer.

Es dürfen nur Fahrzeuge des Auftraggebers zur Reparatur angenommen werden. Mietwagen und Leihfahrzeuge, bzw. Fahrzeuge, die nicht auf die BwFPS oder die Bundeswehr zugelassen sind, dürfen nicht 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.

18.2 Erstellung des Kostenvoranschlags

Nach erfolgter Fahrzeugübergabe bzw. -abholung erstellt der Auftragnehmer innerhalb von einem Werktag einen schriftlichen Kostenvoranschlag auf Basis der verbindlichen Preisangaben in Ziffer 20.3 „Vergütungsmodell“. Zusätzlich erstellt der Auftragnehmer eine Bilddokumentation zur Schadendarstellung, gibt eine Einschätzung über die Reparaturdauer ab und sendet dieses per E-Mail an die Reparatursteuerung des Auftraggebers. Bevor mit der Instandsetzung eines Schadens begonnen wird, sind gegebenenfalls eine Teilerlegung des Schadbereiches und Vermessungsarbeiten notwendig. Besteht der Verdacht einer Rahmenbeschädigung oder schreibt der Hersteller zur Instandsetzung den Einsatz einer Richtbank vor, so ist im Vorfeld noch vor Erstellung einer Kalkulation mit der Reparatursteuerung des Auftraggebers Kontakt aufzunehmen. Mit der Instandsetzung darf erst dann begonnen werden, wenn die Reparatursteuerung dies schriftlich bestätigt hat.

Die Fahrzeuge des Auftraggebers unterliegen verschiedenen Nutzungsbedingungen (sogenannte Kurzzeit- und Langzeitnutzung) und sind je nach Fahrzeugnutzer und Verantwortlichkeit mit verschiedenen Wertgrenzen im Reparaturfall ausgestattet. Der Auftragnehmer muss die jeweilige Wertgrenze aus dem bei Beauftragung vorgelegten Reparaturauftrag entnehmen. Liegen die Kosten des erstellten Kostenvoranschlags 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. **Jede Auftragserweiterung, Änderung des Auftrags oder**

bei Unsicherheiten zur Abwicklung ist die Reparatursteuerung der BwFPS zu kontaktieren und eine Freigabe einzuholen.

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

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.

Erteilen der Fahrzeugnutzer oder die Reparatursteuerung dem Auftragnehmer einen Reparaturauftrag, beginnt dieser unverzüglich mit der Auftragsausführung.

18.3 Durchführung der Instandsetzung

Der Auftragnehmer hat die beauftragten Arbeiten nach Freigabe unverzüglich zu beginnen und ohne Verzögerungen durchzuführen. Die im Kostenvoranschlag angegebene Reparaturdauer ist zwingend einzuhalten. Abweichungen von der ursprünglichen Zeitplanung sind der Reparatursteuerung unmittelbar schriftlich mit Angabe der Begründung anzuzeigen. Der Auftraggeber bzw. dessen Reparatursteuerung behält sich vor, bei durch den Auftragnehmer verursachten Verzögerungen, das Fahrzeug abholen zu lassen und den Auftrag anderweitig zu vergeben.

Sollten im Rahmen der ursprünglich beauftragten Leistung weitere Arbeiten erforderlich sein, so sind diese im ersten Schritt mit dem Fahrzeugnutzer abzusprechen. Gegebenenfalls ist eine neue Beauftragung per Reparaturauftrag (**Anlage Reparaturauftrag**) einzuholen. **In jedem Fall ist die Auftragserweiterung dann durch die Reparatursteuerung der BwFPS genehmigen zu lassen.**

Wird im Rahmen der Leistungserbringung eine Teuerung festgestellt, ist die Reparatursteuerung des Auftraggebers zwingend telefonisch darüber zu informieren, die weitere Vorgehensweise abzustimmen und eine schriftliche Freigabe der erweiterten Leistung einzuholen. Übersteigt der Rechnungsbetrag die erteilte Freigabe wird die Forderung auf den freigegebenen Betrag gekürzt. Der Auftragnehmer hat in diesem Fall eine neue Rechnung auszustellen.

Der Auftragnehmer erstellt auf Anforderung des Schadenmanagements des Auftraggebers für die durchgeführte Reparatur einen schriftlichen Reparaturablaufplan auf einem firmeneigenen Briefbogen, versehen mit Firmenstempel und Unterschrift. Dem Reparaturablaufplan sind aussagekräftige Lichtbilder des Schadens beizufügen und dem Schadenmanagement des Auftraggebers per E-Mail an schadenmanagement@bwfps.de zuzusenden. Diese Arbeiten werden gemäß den Angaben in Ziffer 20.9.2 vergütet.

Der Auftragnehmer benachrichtigt den Fahrzeugnutzer/die Dienststelle gemäß Reparaturauftrag und die Reparatursteuerung über den Abschluss der Reparatur telefonisch oder per E-Mail und stellt das Fahrzeug zur Abholung bereit, sofern nichts anderes vereinbart ist. Für den Fall, dass vom Auftraggeber oder vom Fahrzeugnutzer/der Dienststelle ein Hol- und Bring-Service vereinbart wurde, verbringt der Auftragnehmer das Fahrzeug auf eigener Achse vom Übergabeort zum Ort der Reparatur und anschließend zurück.

Der Auftragnehmer stellt sicher, dass immer ein Reparaturauftrag, vor Beginn der Reparatur, durch den Fahrzeugnutzer vorgelegt wird. Im Rahmen der Auftragsannahme werden vom Auftragnehmer alle für die Auftragsabwicklung benötigten Informationen vom Fahrzeugnutzer abgefragt. Hierzu zählt beispielsweise die Fahrgestellnummer (VIN oder FIN etc.).

Die auf dem Reparaturauftrag aufgeführten AGB berühren die Regelungen in der geschlossenen Konditionsvereinbarung nicht.

Der Abruf der Leistung im Auftragsfall erfolgt bargeldlos durch den Reparaturauftrag (**Anlage Reparaturauftrag**) des Auftraggebers, der durch den Fahrzeugnutzer immer zwingend zu übergeben ist.

Eine Reparatur defekter Teile ist gegenüber dem Austausch durch neue Teile vorrangig durchzuführen, sofern dies unter wirtschaftlicher Betrachtung vorteilhaft und nach den Reparaturvorgaben des Herstellers zulässig ist. Als Ersatz für technische- und Karosserieersatzteile sind Originalteile des Fahrzeug-Herstellers oder Ersatzteile in Erstausrüsterqualität zu verwenden.

18.4 Reklamationen

Falls der Fahrzeugnutzer bei Abnahme der Leistung des Auftragnehmers wesentliche Mängel feststellt, so 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 vollständiger 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 betriebs-sicher 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. 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.

19 Haftung und Garantie

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

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

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

20 Kommerzielle Konditionen

20.1 Grundsätzliches

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

Für die Aufträge gelten die Bestimmungen dieser Vereinbarung 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.

Abtretungs- oder Reparaturkostenübernahmeerklärungen zur direkten Abwicklung mit einem Schadenregulierer, die von den Fahrzeugnutzern unterschrieben werden, werden nicht akzeptiert. Die Abwicklung findet ausschließlich zwischen der BwFPS und dem Auftragnehmer statt.

20.2 Anderweitige vertragliche Verpflichtungen

Nicht alle Fahrzeuge der BwFPS dürfen gemäß diesem Vertragswerk instandgesetzt werden. Teilweise werden durch Leasingverträge oder Garantiebestimmungen abweichende Instandsetzungswege oder -methoden vorgeschrieben. Sollte eine solche Regelung greifen, wird das Fahrzeug aktiv durch die Reparatursteuerung der BwFPS in einen entsprechenden Instandsetzungsbetrieb gesteuert. Sollte das Fahrzeug bereits zu einem gemäß den vorgenannten Bedingungen nicht geeigneten Reparaturbetrieb verbracht oder durch diesen nach einer Beauftragung abgeholt worden sein, übernimmt der Auftraggeber die ggf. entstandenen Kosten für Abschleppdienste und die Verbringung zum geforderten Reparaturbetrieb.

20.3 Vergütungsmodell

Um eine einheitliche Behandlung aller Vertragspartner sicherzustellen, aber auch regional unterschiedliche Vergütungshöhen zu berücksichtigen, bietet die BwFPS eine Vergütung auf Basis der Stundenverrechnungssätze des Reparatur Stundensatz Modells der DEKRA (DRS) an.

<https://www.dekra.de/de/stundenverrechnungssaetze/>

Von diesem DRS Stundenverrechnungssatz werden bundeseinheitlich 40 % abgezogen. Der so zu errechnende Satz stellt das Vergütungsangebot der BwFPS dar.

DEKRA erstellt mit Hilfe seiner Erfahrungswerte im Bereich des Schadensgutachtens eine repräsentative Übersicht, über die bei Reparaturen zur Anwendung kommenden Stundenverrech-

nungssätze. Diese Stundenverrechnungssätze werden häufig bei der Regulierung von Fahrzeugschäden aber auch bei bilateralen Vereinbarungen rund um das Reparaturgeschehen herangezogen. Die Preise des DRS werden jeden Januar aktualisiert.

Rechenbeispiel für ein Stundenverrechnungssatzangebot der BwFPS für einen in Troisdorf ansässigen Betrieb:

Musterwerkstatt Karosserie und Lack
Beispielstraße 15
53840 Troisdorf

Aktuelle Stundenverrechnungssätze für Ihre Region.

Als besonderen Service bieten wir Ihnen im Folgenden die aktuellen „DEKRA Reparatur Stundensätze“ (DRS) für Karosserie, Lackierarbeiten (ohne Lackmaterial) und Mechanik.

Bitte geben Sie die gewünschte Postleitzahl ein.

53840 ✕

Ergebnisse

53840 Troisdorf

	PKW	LKW
Mechanik	124,75	113,50
Karosserie	127,75	115,50
Lackierung (Lacklohn ohne Lackmaterial)	141,00	122,50

Nach Abfrage der Daten bei DEKRA zieht man 40 % vom genannten Satz ab und errechnet so die durch die BwFPS angebotenen Verrechnungssätze.

Beispieldaten:

PKW	DRS-Satz	BwFPS Angebot
Mechanik	124,75 €	74,85 €
Karosserie	127,75 €	76,65 €
Lack	141,00 €	84,60 €

LKW	DRS-Satz	BwFPS Angebot
Mechanik	113,50 €	68,10 €
Karosserie	115,50 €	69,30 €
Lack	122,50 €	73,50 €

20.4 Fahrzeugklassen und Stundensätze

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. Busse werden am zulässigen Gesamtgewicht einsortiert. Diese gelten ab 3,5t als LKW.

20.5 Vergütung von Nachkonservierung von Mercedes G 280 und 300 der Baureihe 461

Die in Ziffer 9.1 beschriebenen Arbeiten an G 280 vergütet die BwFPS pauschal mit 1.000,00 €. Sämtliche Wasserablaufstopfen am Unterboden müssen bei dem G 280 erneuert werden. Die Materialkosten hierfür sind in Rechnung zu stellen.

Die Konservierung von G 300 wird nach Aufwand nach dem Stundensatz für Karosseriearbeiten abgerechnet.

20.6 Vergütung von Entfolierung und Fleckentarnlackierung bei VW „Widder“

Die in Ziffer 8.4.3 beschriebenen Arbeiten vergütet die BwFPS pauschal mit 6.000,00 € netto.

20.7 Vergütung von Lackmaterial

Als Lackiermaterialzuschlag bietet die BwFPS 30 % an. Bei Bussen wird aufgrund der großen Flächen ein Lackiermaterialzuschlag von 45 % angelegt.

20.8 Vergütung von Ersatzteilen

Für benötigte Ersatzteile dürfen dem Auftraggeber die tagesaktuellen Preise von Audatex abzüglich eines Rabattes von 5 % in Rechnung gestellt werden.

Diese Regelung gilt nicht, wenn bereits andere vertragliche Vereinbarungen – zum Beispiel aus Beschaffungsverträgen für Fahrzeuge - zwischen Auftraggeber und Hersteller existieren, aus welchen höhere Rabatte resultieren. In solchen Fällen ist gemäß der rahmenvertraglichen Vereinbarung abzurechnen.

20.9 Vergütung von Zusatzleistungen

20.9.1 Fahrzeugtransport

Der Transport von Fahrzeugen wird mit 0,50 € je Kilometer abgegolten, wenn kein Auftrag aus der Abholung hervorgeht.

20.9.2 Reparaturablaufplan/Reparaturdauerbestätigung

Die Erstellung eines Reparaturablaufplans wird mit 10,00 € pauschal vergütet.

21 Beitritt zum Open-House-Verfahren

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

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

22 Rechnungsstellung

Auftragnehmer und Auftraggeber tauschen zur Erfüllung der umsatzsteuerlichen Anforderungen ihre USt-Identnummer aus. Änderungen sind unverzüglich mitzuteilen.

Der Auftragnehmer weist auf seinen Rechnungen immer folgende Positionen aus:

- Open-House-Nr.: (22/Karosserie&Lack/01)

- Reparaturauftragsnummer
- Ansprechpartner (Firmenname inklusive des Logos, Telefonnummer, Firmenadresse)
- Annahmedatum
- Reparaturbeginn
- Reparaturrende (Leistungsdatum)
- Fertigmeldungsdatum an den Kunden
- Bedarfsnummer (*sofern vorhanden*)
- Positionsnummern
- Ort der Lieferung bzw. Leistung
- Kennzeichen
- Fahrzeug VIN
- Zulassungsdatum
- Freigabenummer / Bestellnummer
- Abholung durch den Kunden / Rücklieferung des Fahrzeugs
- Einzelne Aufstellung der AW pro Arbeitsposition (Arbeitsumfänge aufgeschlüsselt die zusammengehören)
- Teilerabatte in %

Der Reparaturauftrag dient als zahlungsbegründende Unterlage und ist somit immer den Rechnungsunterlagen beizufügen.

23 Verbindlichkeit der Leistungsbeschreibung

Die Forderungen und Bedingungen dieser Leistungsbeschreibung sind verbindlich.

24 Anlagenverzeichnis

Folgende Dokumente sind Anlagen zu dieser Leistungsbeschreibung:

Anlage Partnervereinbarung

Anlage Standortliste BwFPS

Anlage Reparaturauftrag

Anlage Kreditorenstammblatt

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

Anlage Erläuterungen zur Lackierung von Kunststoffteilen

Anlage IFL Mitteilung 09-2020 Nahtabdichtung

Anlage IFL Mitteilung 07-2020 Steinschlagschutz

Anlage IFL Mitteilung 08-2020 Unterbodenschutz

Anlage IFL Mitteilung 10-2020 Hohlraumschutz

Anlage Merkblatt Ausbesserungen von Uni- und Effektlackierungen

Anlage Merkblatt IFL Neuauflage 2017

Anlage Merkblatt Spot Repair Feb_2016