



Leistungsbeschreibung

Lernort „Landshut“ - Los 2 - technischer Dienstleister

Az. B 12.17 - 0284/26/VV : 2

Ihre Vergabestelle für das Vergabeverfahren

Beschaffungsamt des BMI

Anschrift Beschaffungsamt des BMI
 Referat B 12
 Brühler Straße 3
 53119 Bonn

Ausgabenummer 1
Ausgabedatum 17.08.2026

Inhaltsverzeichnis

1.	Allgemeines.....	3
2.	Ausgangslage Projekt „Landshut“	3
2.1	Halle und Zugang	4
2.2	Kostenrahmen.....	5
2.3	Meilensteine und Teilzahlungen.....	5
2.4	Zukünftiges Aussehen	6
3.	Leistungsanforderung	6
3.1	Rumpf.....	7
3.1.1	Lagerung, Ballastierung, Positionierung.....	7
3.1.2	Höhenruder	8
3.1.3	QC-Tür	8
3.2	Rechte Tragfläche	9
3.3	Ein Triebwerk	9
3.4	Linke Tragfläche, Seitenruder, Schwerlastregal	10
3.5	Reinigung von Tragflächen, Höhenruder, Seitenruder, Triebwerk.....	10
3.6	Lager	10
3.7	Entsorgung.....	10
3.8	Finale statische Prüfungen aller Ausführungen.....	11

1. Allgemeines

Die Bundeszentrale für politische Bildung (bpb) will mit ihren Angeboten das demokratische Bewusstsein in der Bevölkerung fördern. Dadurch sollen Menschen motiviert werden, mündig, kritisch und aktiv am politischen Leben teilzunehmen. Um dieses Ziel zu erreichen, entwickelt die bpb Bildungs- und Diskussionsangebote, um Kenntnisse, Einblick und Verständnis in geschichtliche und gesellschaftliche Zusammenhänge politischer, sozialer, kultureller, ökonomischer und ökologischer Prozesse zu vermitteln. Dazu greift sie aktuelle Themen mit Veranstaltungen, Printprodukten und audiovisuellen Produkten und durch ein intensiv genutztes Online-Angebot auf www.bpb.de auf.

Die bpb ist überparteilich und arbeitet wissenschaftlich ausgewogen. Als Institution der staatlich verfassten politischen Bildung fördert sie zudem die Veranstaltungen von mehr als 400 anerkannten Trägern wie Bildungseinrichtungen, Stiftungen und regierungsunabhängigen Organisationen, die in der Bundesrepublik Deutschland in der politischen Bildung tätig sind. Die bpb orientiert sich in ihrer Arbeit an dem Beutelsbacher Konsens, verfolgt die Ziele des Gender Mainstreamings und strebt interkulturelle Öffnung an.

2. Ausgangslage Projekt „Landshut“

Am 18. November 1977, nur einen Monat nach der Befreiung, wurde die Boeing 737-230 QC mit der Seriennummer 20254 weiter mit dem Namen „Landshut“ im Linienbetrieb der Lufthansa eingesetzt. Noch in Mogadischu war sie gereinigt und anschließend bei der Lufthansa in Hamburg repariert worden. Das Ausmaß der Schäden war aufgrund der harten Landung neben der Rollbahn am 16. Oktober in Aden und der Erstürmung durch die GSG 9 am 18. Oktober 1977 geringer als befürchtet. Die Bord-Küche im hinteren Teil des Flugzeugs und die vordere Toiletteneinheit wurden ausgetauscht, Beschädigungen durch Schüsse im Deckenbereich, die durch Einschusslöcher durchsiebte Toilettentür ausgewechselt. Die Maschine war zu diesem Zeitpunkt gerade etwas mehr als sieben Jahre alt – am 31. Januar 1970 war sie von Boeing in Seattle an die Lufthansa übergeben und nach Hamburg überführt worden. Am 7. August 1970 wurde sie auf dem Münchner Flughafen feierlich auf den Namen „Landshut“ getauft. Bis 1981 flog sie unter diesem Namen. Am 3. September 1985 verkaufte die Lufthansa das Flugzeug.

Bis zu ihrer endgültigen Stilllegung und Ausmusterung durch die brasilianische Fluggesellschaft TAF Linhas Aéreas am 14. Januar 2008 wechselte die Maschine acht Mal den Eigentümer und flog für mehrere Fluggesellschaften in Nord-, Zentral- und Südamerika sowie in Europa und Asien. Der Grund für diese außergewöhnlich lange Einsatzzeit als Passagier- und Frachtflugzeug ist nicht nur die insgesamt robuste Bauart der Maschine, sondern auch ihr besonderer Bautyp: Als „Convertible“-Version der Boeing 737-200er-Reihe verfügte sie über eine große Frachttür an der vorderen Backbordseite zum Beladen mit Paletten. Schon während der Zeit im Einsatz für die Lufthansa konnten die auf Schienen im Kabinenboden verankerten Passagiersitze ohne große Umbauten demontiert werden, sodass im Schnellwechsel („Quick Change“) Frachtgut geladen werden konnte. (Über diese dauerhaft geöffnete QC-Tür soll der Innenraum zukünftig betreten werden können.) Das Flugzeug war oft rund um die Uhr im Einsatz, tagsüber als Passagiermaschine und nachts als Frachtflugzeug. Spätestens ab 1995 transportierte das Flugzeug ausschließlich Frachtgut. Von Januar 2008 bis September 2017 war die Maschine im Freien abgestellt, am Rande des Rollfelds des Flughafens Fortaleza (Brasilien), ungeschützt vor der Sonneneinstrahlung und dem feuchten Tropenklima (Reste einer abgestorbenen Rotalge auf der Außenhaut des Rumpfes und sonstiger Schmutz wurden im Jahr 2025 entfernt.).

Auf Fotos aus dem Jahr 2010 ist die blau-rote Lackierung der brasilianischen Airline TAF noch deutlich zu erkennen. Vor der Rückholung nach Deutschland wurde diese Lackierung jedoch weiß überstrichen. Nicht nur die Zeit ihres Einsatzes bis 2008, sondern auch die Jahre danach hinterließen zahlreiche Spuren am Rumpf und im Innenraum der Maschine. Die Ereignisse von 1977 sind dagegen heute nicht mehr erkennbar.

Am 22. August 2017 begann ein Team von Lufthansa-Technik mit der sachgerechten Demontage, und am 22. September landeten der Rumpf an Bord einer russischen Antonow An-124 und weitere Teile in einer Iljuschin IL-76 in Friedrichshafen am Bodensee. Zum 40. Jahrestag der Geiselfreiung, am 18. Oktober 2017, befand sich die ehemalige „Landshut“ somit wieder in Deutschland.

Seit Oktober 2024 (Umzug aus einem temporären Lager) steht das Flugzeug zerlegt in ca. 180 unterschiedlich große Einzelteile (Rumpf, Tragflächen, Triebwerke, Fahrwerke, Leitwerk usw.) plus ungezählten kleinen Teilen (Verkleidungen, Nieten usw.) in der zukünftigen Ausstellungshalle (Halle Q) am Flughafen Friedrichshafen (vgl. Anlage 1 - Part List, dort auch Maße und Gewichte). Die beiden Tragflächen liegen auf einem großen Lastenregal, das Leitwerk demontiert in großen Holzkisten – alles ebenfalls in der Halle Q. Weitere aus Brasilien mitgebrachte Teile (u. a. Sitze aus den 1980er-Jahren, Verpackungsmaterial) befinden sich in zwei Frachtcontainern.

Der im Jahr 2020 vom Deutschen Bundestag an die bpb erteilte Auftrag, die Maschine zum „zentralen Objekt eines Dokumentations- und Bildungszentrums zu machen, das als Lernort der historisch-politischen Bildung konzipiert ist“, bedeutet, dass das Flugzeug in Bildungs- bzw. in Ausstellungskontexte eingebunden werden muss. Es ist entsprechend internationaler Standards als museales Objekt zu behandeln (vgl. Museumsdefinition bei ICOM Deutschland; u. a. sichere Verwahrung, reversible Eingriffe).

Als Datum der Fertigstellung ist der 50. Jahrestag der Befreiung am 18. Oktober 2027 unbedingt einzuhalten.

Neben der Ausschreibung für die technischen Dienstleistungen wird es eine parallele Ausschreibung für eine Ausstellungsagentur geben, die als Generalunternehmer u. a. das Ausstellungskonzept erarbeitet und in enger Abstimmung mit der bpb die geplante Ausstellung und alle damit verbundenen Leistungen plant und umsetzt. Die Ausstellungsagentur wird als Projektleitung fungieren und es muss eine enge Abstimmung mit der Auftragnehmerin dieses Loses erfolgen.

2.1 Halle und Zugang

Die Ausstellungsfläche am künftigen Lernort beläuft sich auf ca. 1.526 qm, das Lager hat eine Fläche von 100 qm. Das Lager ist nur über die Ausstellungsfläche zu betreten (Breite der Lagertür 2,51 m). Die Halle grenzt mit einem ca. 36 m breiten, ca. 7 m hohen rollbaren Hallentor direkt an das Rollfeld, bzw. den Sicherheitsbereich des Flughafens. Dieses Tor darf nur nach Anmeldung beim Sicherheitspersonal des Flughafens geöffnet werden. Fahrzeuge, große Maschinen und sonstige große Elemente können nur über dieses Tor in die Halle, auch dies muss, genau wie ggf. anfallende Kranarbeiten vor der Halle, rechtzeitig vorab beim Flughafen angemeldet werden. Für Sicherheitschecks, die Betreuung durch Sicherheitspersonal und Leihe von Gangways o. Ä. fallen Gebühren an, vgl. Entgeltordnung Bodensee Airport: <https://www.bodensee-airport.eu/business-aviation/aviation/entgeltordnung/>. Der Abstand zwischen der Unterzugkonstruktion des Hallendachs innen zum Boden beträgt in der Gebäudemitte ca. 7,70 m.



Abbildung 1: Rumpf auf Unterkonstruktion in der Ausstellungshalle

2.2 Kostenrahmen

Das Budget ist auf einen Höchstbetrag von 260.000, - € netto begrenzt. Wir bitten um Beachtung!

2.3 Meilensteine und Teilzahlungen

Dem technischen Dienstleister steht der Zeitraum bis spätestens 10.10.2027 zur Umsetzung der im späteren Verlauf benannten Leistungen zur Verfügung.

Nach der Zuschlagserteilung erfolgt ein erstes Treffen und ein Austausch zwischen Auftragnehmerin, Auftragnehmerin Los 1 und bpb. Die Besprechungen und alle Dokumente sind in deutscher Sprache zu führen bzw. zu verfassen. Der Projektfortschritt wird anhand von Meilensteinen nachverfolgt.

Nach Erfüllung der jeweiligen Leistungen eines Meilensteins können entsprechende Teilzahlungen erfolgen.

Bezeichnung Meilenstein	Definition
1. Planungsphase und Bau	Konzeption der einzelnen Maßnahmen inkl. Zeitplan und anschließender Bau aller notwendigen Unterkonstruktionen, Unterpallungen, Stützen etc.

Bezeichnung Meilenstein	Definition
2. Umsetzungsphase: (Teil-)Montage und Positionierung	Anbringung der im vorherigen Schritt hergestellten Konstruktionen sowie finale Positionierung aller großen Teile (Triebwerk, Tragfläche, Rumpf)
3. Abschlussarbeiten	Entsorgung aller nicht verwendeter Teile sowie Schrott; Reinigung von Tragflächen, Höhen- und Seitenruder sowie Triebwerk; abschließender Standsicherheitsnachweis zur Bestätigung der finalen statischen Sicherheit; Transport restlicher Teile in Lagerraum inkl. Ausstattung mit z. B. Schwerlastregalen

2.4 Zukünftiges Aussehen

Folgende pragmatischen und gestalterischen Punkte spielen für die Entscheidung zugunsten eines Aufbaus mit dem Ziel einer flugzeugähnlichen Anmutung eine entscheidende Rolle: Hallengröße, hohes Alter der Bauteile, benötigter Platz für Ausstellungselemente in der Halle und eine Rampe für einen barrierearmen Zutritt des Rumpfes. Eine Teil-Rekonstruktion wird durch eine angeschobene Tragfläche an der rechten Seite und ein Surrogat (z. B. leichtes Aluminiumgestell) des Seitenruders, sowie die Darstellung der verlorenen Lufthansa-Lackierung von 1977 erreicht. Die Ausstellungsagentur (Los 1) übernimmt alle gestalterischen Fragen (Seitenruder, Aussehen des Rumpfes, Gestaltung des Innenraums) sowie das übergreifende Projektmanagement beider Lose.

Änderungen an den im Folgenden aufgeführten zu erbringenden Leistungen sind möglich, z. B. wenn sich bislang unbekannte Schäden am Flugzeug zeigen oder es aufgrund der vielen Parallelprozesse zu Änderungen im zeitlichen Ablauf kommen muss.

3. Leistungsanforderung

Im Folgenden sind die zu erbringenden Leistungen beschrieben. Zur Einhaltung dieser muss zwingend das statische Gutachten des Unternehmens FormTL beachtet werden, welches im Vorfeld durchgeführt wurde, um technische Vorgaben für diese Ausschreibung zu präzisieren und einzugrenzen. Innerhalb des Angebots muss dargelegt werden, wie die einzelnen Leistungen unter Einhaltung der Vorgaben aus dem Gutachten eingehalten werden (vgl. Anlage 2). Offene Fragen oder Unklarheiten, sind entweder im Vor-Ort-Termin oder durch Bieterfragen innerhalb der elektronischen Vergabepattform zu klären. Alle Komponenten des Rumpfes sind zerstörungsfrei zu handhaben, um den musealen des Flugzeugs Zustand zu schützen und erhalten.

Die Kosten für An-/Abreise und Übernachtung für die Mitarbeitenden der Auftragnehmerin werden von dieser selbst getragen. Ausgenommen davon sind Vor-Ort-Termine zur Abnahme der o. g. Meilensteine. Es werden Reisekosten entsprechend dem Bundesreisekostengesetz für max. zwei Personen der Auftragnehmerin übernommen.

3.1 Rumpf

3.1.1 Lagerung, Ballastierung, Positionierung

Der Rumpf ist aktuell am Leistungserbringungsort bereits auf zwei Schweißkonstruktionen (im Folgenden „Böcke“) gelagert, die ursprünglich für den Transport von Brasilien nach Deutschland konstruiert und hergestellt wurden. Die Böcke sichern den Rumpf dazu über insgesamt fünf Spannbänder gegen Verdrehen und Kippen. Zwischen den Böcken und dem Rumpf befinden sich Reibmatten unbekannten Materials, die wie im Gutachten beschrieben, entweder durch Matten mit geeigneten Reibwert ausgetauscht werden oder durch eine entsprechende Materialprüfung auf Eignung überprüft werden müssen. Die Böcke selbst stehen wiederum auf Schwerlastrollen über die der Rumpf zuletzt positioniert wurde.



Abbildung 2: Rumpf auf Unterkonstruktion und Schwerlastrollen befestigt über Spannbänder

Zusammenfassend ergeben sich für den Rumpf damit folgende Teilleistungen:

3.1.1.1

Prüfen und / oder ersetzen der bestehenden Reibmatten um Reibwertvorgaben aus Gutachten einzuhalten (vgl. Anlage 2 - Statische Untersuchung Juli 2026 – Seite 8)

3.1.1.2

Positionierung des Rumpfes über bestehende Unterkonstruktion auf geeigneten Unterpallungen (Empfehlung Laubholz, vgl. Anlage 2 - Statische Untersuchung Juli 2026 – Seite 9). Entfernen der Schwerlastrollen.

3.1.1.3

Ballastierung des Rumpfes (z. B. über 100 Säcke Kies à 50 kg) im vorderen Laderaum, um ein Abheben aus der Tragekonstruktion zu verhindern (vgl. Anlage 2 - Statische Untersuchung Juli 2026 – Seite 6)

3.1.1.4

Entfernen des breiten Schwerlastgurts vorn und der übrigen Spanngurte. Übergabe aller entfernten Hilfsmittel (Gurte, Rollen) an die bpb. (Hinweis: ein Gurt ist zwischen Rumpf und Bock eingeklemmt und muss auch entfernt werden.)

Für die konkrete Umsetzung der Teilleistungen ist durch den Bieter darzulegen, ob und wie er den Rumpf anheben und positionieren wird.

3.1.2 Höhenruder

Die Höhenruder (seitliche Tragflächen am Heck), sind derzeit in Holzkisten gelagert, die sich ebenfalls bereits in der Ausstellungshalle befinden. Die Höhenruder sind mit den beiliegenden Stahlbolzen an den vorhandenen Befestigungspunkten am Rumpf zu montieren.



Abbildung 3: Höhenruder Befestigungspunkte mit originalen Bolzen

3.1.3 QC-Tür

Das Flugzeug vom Typ Boeing 727-200 QC verfügt entsprechend des Kürzels „QC“ (Quick Change) über die Möglichkeit schnell zwischen einer Nutzung als Passagiermaschine zu einer Nutzung als Frachtmaschine umgerüstet werden zu können. Hierzu verfügt das Flugzeug über eine große Frachttür auf der vorderen linken Seite (siehe auch Abbildung 1). Diese soll als barrierefreie Zugangstür für Besucher der Ausstellung genutzt werden und dazu geöffnet werden. Durch Los 1 wird eine Zugangsrampe bereitgestellt über die Besucher auf gleicher Höhe wie der Innenboden den Rumpf betreten können.

Innerhalb von Los 2 soll hierzu die Öffnung und gegebenenfalls notwendige Sicherung der QC-Tür gewährleistet werden. Dies beinhaltet falls notwendig die Planung, den Bau und die Montage einer Stützkonstruktion zur dauerhaften Öffnung. Die Ausführung ist dazu in unter Einhaltung der Hinweise im statischen Gutachten (vgl. Anlage 2 - Statische Untersuchung Juli 2026 – Seite 13) und unter Rücksprache mit der Auftragnehmerin Ausstellungsagentur für Los 1 abzustimmen.

3.2 Rechte Tragfläche

Die Tragfläche befindet sich derzeit auf einem Schwerlastregal zusammen mit der linken Tragfläche und dem Seitenruder.

Für die Ausstellung soll die rechte Tragfläche neben dem Rumpf mit einer Stütz- bzw. Tragekonstruktion (Böcke) aufgestellt aber nicht am Rumpf befestigt werden. Hierzu sind voraussichtlich zwei Böcke zu konzeptionieren und herzustellen. Die Böcke sind hierzu entsprechend der Empfehlungen im statischen Gutachten auszulegen und zu positionieren (vgl. Anlage 2-- Statische Untersuchung Juli 2026 – Seite 13).

Die Endhöhe der Tragfläche soll auf einer Höhe mit den Verbindungspunkten am Rumpf sein. Die genaue Positionierung, wie beispielsweise Abstand zum Rumpf, soll in enger Abstimmung mit der Ausstellungsagentur festgelegt werden. Eine Montage weiterer Komponenten der Tragfläche, wie Verkleidungen, ist nicht vorgesehen.



Abbildung 4: Tragfläche auf Schwerlastregal

3.3 Ein Triebwerk

Die zuletzt an der Maschine montierten Triebwerke befinden sich aktuell auf Euro-Paletten und sind über Spannbänder an diesen befestigt. Eines der Triebwerke soll innerhalb der Halle ausgestellt werden. Hierzu soll entsprechend der Empfehlungen des Gutachtens ein Doppelbock konstruiert und hergestellt werden (vgl. Anlage 2 - Statische Untersuchung Juli 2026 – Seite 15).

Die genaue Positionierung in der Nähe der Tragfläche, sowie die geplante Höhe des Triebwerks sind mit der Auftragnehmerin Ausstellungsagentur abzustimmen. Eine Montage von weiteren Triebwerksteilen ist nicht vorgesehen.



Abbildung 5: Zwischenlagerung der Triebwerke auf Euro-Paletten

3.4 Linke Tragfläche, Seitenruder, Schwerlastregal

In Abstimmung mit der Auftragnehmerin Ausstellungsagentur soll die gestalterische Einbindung des nicht montierten Seitenruders und der nicht am Flugzeugrumpf aufgestellten linken Tragfläche geprüft und vom technischen Dienstleister entsprechend umgesetzt werden (z. B. aufrechtes Lagern an einer Hallenwand, inkl. Sicherung). Die Positionierung dieser beiden Teile, bzw. die platzsparende Positionierung des alternativ weiterzuverwendenden Schwerlastregals (9,30 m breit, 3,19 m hoch, 4,33 m tief) übernimmt die Auftragnehmerin technischer Dienstleister. Dieses bereits in der Halle befindliche Regal soll - wenn sich linke Tragfläche und Seitenruder nicht anders in der Halle und im Lager unterbringen lassen - in Abstimmung mit der Auftragnehmerin Ausstellungsagentur so platzsparend wie möglich in der Halle positioniert werden.

3.5 Reinigung von Tragflächen, Höhenruder, Seitenruder, Triebwerk

Alle in der Ausstellungshalle aufgebauten oder gelagerten Teile (außer Rumpf) sollen von außen grob feucht gereinigt werden. Nach Auftragserteilung wird dazu der Bericht über die im März 2025 bereits erfolgte Reinigung des Rumpfes zur Verfügung gestellt.

3.6 Lager

Alle zweifelsfrei zur „Landshut“ gehörenden Teile sollen nach Rücksprache mit der bpb in das Lager (ca. 100 qm) der Halle transportiert und dort sicher gelagert werden (u. a. zweites Triebwerk, diverse Verkleidungen, Klappen). Da kein zusätzlicher Lagerplatz zur Verfügung steht, müssen dafür ggf. auch platzsparende Lastenregale aufgebaut und gesichert werden.

3.7 Entsorgung

Alle vorhandenen Druckgasflaschen (zwei Evakuierungsrutschen, eine im Frachtraum, eine in der Rettungsinsel) müssen fachgerecht ausgebaut und entsorgt werden. Alle nicht wiederverwendbaren Verpackungs-, Lager- und Transportmaterialien (Holzkisten, Matratzen,

Schwerlastregal) sowie alle zweifelsfrei nicht zur Maschine gehörigen, bzw. nie zuvor an der Maschine verbauten Teile (Sitzreihen) sollen nach Rücksprache mit der bpb umwelt- und fachgerecht entsorgt werden. Die vorhandenen zwei 20-Fuß-Frachtcontainer sollen geleert und vor der Halle platzsparend umgesetzt werden, ggf. müssen Teile, die im Lager keinen Platz finden, in diese Container umgelagert werden.

3.8 Finale statische Prüfungen aller Ausführungen

Die mitgelieferte statische Untersuchung dient als Handlungsempfehlung für die Umsetzung der beschriebenen Leistungen, ersetzt jedoch keine abschließende Begutachtung der ausgeführten Leistungen. Der Leistungsträger muss zum Projektabschluss eine eigenständige Begutachtung des Leistungsergebnis hinsichtlich Halterbarkeit, Standsicherheit und Begehrbarkeit durchführen und vorlegen. Der Leistungsträger ist verantwortlich für Qualität und Ausführung der Arbeiten.