

Leistungsbeschreibung

Verpachtung eines betriebsfähigen Terminals für den kombinierten Ladungsverkehr

Als wirtschaftliches und logistisches Zentrum und größte Stadt in Mecklenburg-Vorpommern bietet die Hanse und Universitätsstadt Rostock sehr gute Ansiedlungs- und Entwicklungsmöglichkeiten für Unternehmen. Die verkehrsgünstige Lage an der Ostsee mit direkten Anbindungen an die Autobahnen A 19 und A 20 nach Berlin, Hamburg, Stettin und Stralsund/Greifswald, dem Flughafen Rostock-Laage, dem gut ausgebauten Eisenbahnnetz sowie den umfangreichen Fähr- und RoRo-Linien spricht für diesen Standort. Wichtige weitere Standortfaktoren sind u.a. Universität, Seehafen, Reedereien, Werften, wissenschaftliche Einrichtungen und gut ausgebildetes Personal.

Die ROSTOCK PORT GmbH ist Eigentümerin und Betreiberin des Seehafens Rostock, eines der umschlagstärksten Häfen in der südlichen Ostsee, mit hervorragenden Umschlags-, Logistik-, Industrie- und Gewerbeflächen.

Ein wesentliches Frachtsegment im Fähr- und RoRo- Verkehr ist der unbegleitete Verkehr und hier insbesondere der kombinierte Verkehr Eisenbahn – Straße / Terminal – Seetransport. In diesem Segment wurden im Mittel der vergangenen Jahre ca. 120.000 Ladeeinheiten jährlich umgeschlagen. Die ROSTOCK PORT ist Eigentümerin der Infra- und Suprastruktur des Terminals für den kombinierten Ladungsverkehr (KV-Terminal). ROSTOCK PORT ist Minderheitsgesellschafterin der derzeitigen Betriebsgesellschaft des KV-Terminals, der Rostock Trimodal GmbH. ROSTOCK PORT wird seine Gesellschaftsanteile vor dem Beginn des Pachtverhältnisses abgeben.

Das KV-Terminal weist nach dem 2026 abgeschlossenen Ausbau der Gleislänge auf 680m eine theoretische Leistungsfähigkeit von ca. 195.000 Ladeeinheiten pro Jahr auf. Ein weiterer Ausbau auf eine Gleislänge von 720m ist technisch möglich.

Ausgeschrieben wird der Betrieb des betriebsfähigen KV-Terminals mit folgenden Eckdaten auf eigene Rechnung und eigene Kosten:

- Fläche von ca. 86.600 m², gelegen im ISPS-Bereich des RoRo-Terminals des Seehafens, westlich begrenzt durch die Kaistraße, südlich begrenzt durch die Ladegleise der angrenzenden Kaihallen
- 5 Gleise mit einer Nutzlänge von jeweils 680m überspannt mit 2 Portalkranen
- Nördlich begrenzt durch ein Kurvenrandgleis (Gleis 581) mit Ladekante, ganzzuglang. Die Bedienung erfolgt mit einem zum Pachtobjekt gehörenden Reachstacker. Das Gleis selbst ist nicht Teil des Pachtobjektes. Sofern der Betreiber die Einbeziehung in den Terminalbetrieb beabsichtigt, ist das Gleis durch den Betreiber beim Infrastrukturbetreiber DB InfraGo zu reservieren.
- Verwaltungs- und Abfertigungsgebäude (errichtet 2005)
- Straßengate, Bremsprobenanlage, Flutlichtanlage, Einbindung in das IT-System des Seehafens (SKSS)
- Zaunanlage

Die Anbindung des Terminals zu den Fähr- und RoRo- Liegeplätzen erfolgt über eine hafeninterne Straßenführung innerhalb des ISPS-gesicherten Terminalbereichs. Die Anbindung an das Gleisnetz der DB Netz erfolgt direkt. Die Gleise des KV-Terminals selbst sind Anschlussgleise im Eigentum der ROSTOCK PORT. Der Betreiber wird sämtliche Rechte und Verpflichtungen als Anschlussbahnbetreiber für die Laufzeit des Betreibervertrages übernehmen.

Das Terminal wird in dem Zustand übergeben, in dem es sich zum Zeitpunkt der Übergabe befindet. Sämtliche Wartungs-, Instandhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten liegen in der Verantwortung des Betreibers. Erweiterungs- und Ersatzvorhaben werden durch ROSTOCK PORT – möglichst unter

Leistungsbeschreibung

Einwerbung von Fördermitteln – durchgeführt. Sämtliche Anlagen verbleiben im Eigentum der ROSTOCK PORT. Der Betreiber verpflichtet sich zur Refinanzierung der Eigenanteile der ROSTOCK PORT für sämtliche Anlagen.

Der Ausleger des westlichen KV-Umschlagkranes überstreift das Vordach der Kaihalle 5. Dies wird vom Eigentümer der Kaihalle 5 dauerhaft geduldet.

Die Ausschreibung der Flächen erfolgt zum Zwecke des Betriebes eines Terminals für den kombinierten Ladungsverkehr zwischen den Verkehrsträgern Eisenbahn und Straße. Die umgeschlagenen Ladeeinheiten sollen überwiegend seeseitig verschifft werden und so die Auslastung der Fähr-, RoRo- und Containerlinien des Seehafens Rostock erhöhen. Der Terminalbetrieb ist unterbrechungsfrei ganztägig an allen Kalendertagen zu gewährleisten.

Die Erbringung der Umschlagleistung ist maßgeblich für den Erfolg des Fähr- und RoRo-Standortes Seehafen Rostock. Besonderes Augenmerk legt ROSTOCK PORT daher auf die Maßnahmen des Bieters um die unterbrechungs- und störungsfreie Übernahme des Betriebes zum Vertragsbeginn und -ende sowie den unterbrechungs- und störungsfreien Betrieb während der Vertragslaufzeit sicherzustellen.

Der Auf- und Ausbau von intermodalen Verkehren ist eine wichtige Voraussetzung zur weiteren Entwicklung des Fähr- und RoRo-Standortes. Daher hat ROSTOCK PORT unabhängig von dieser Ausschreibung eine Fläche zur Errichtung und Betreibung eines weiteren KV-Terminals ausgeschrieben. Derzeit befindet sich ROSTOCK PORT in Verhandlungen mit Interessenten über die zukünftige Nutzung der Fläche. Realistisch scheint die Errichtung eines KV-Terminals mit drei ganzzuglangen Gleisen und Reachstackerbedienung zu sein.

Leistungsbeschreibung

Eckpunkte zum Betreibervertrag

Der Betreibervertrag soll fest für die nächsten 10 Jahre abgeschlossen werden.

Die Laufzeit des Vertrages beginnt mit dem 01.02.2028. Das Terminal wird mit örtlicher Übergabe übergeben, wie es zum Zeitpunkt der Übergabe steht und liegt. Sämtliche Wartungs-, Instandhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten liegen in der Verantwortung des Betreibers. Erweiterungs- und Ersatzvorhaben werden durch ROSTOCK PORT – möglichst unter Einwerbung von Fördermitteln – durchgeführt. Sämtliche Anlagen verbleiben im Eigentum der ROSTOCK PORT. Der Betreiber wird sich zum unterbrechungsfreien, d.h. ganztägig an allen Kalendertagen Betrieb des Terminals für die gesamte Vertragslaufzeit verpflichten. Der Betreiber wird sämtliche Rechte und Verpflichtungen als Anschlussbahnbetreiber für die Laufzeit des Betreibervertrages übernehmen.

Der Pächter ist berechtigt und verpflichtet, das Pachtgrundstück ausschließlich für die im Angebot angegebenen gewerblichen Zwecke zu nutzen. Eine Untervermietung des Betriebes bzw. jede sonstige Überlassung durch den Pächter bedarf der Zustimmung des Verpächters. Der Verpächter kann die Zustimmung ohne Angabe von Gründen verweigern oder von Bedingungen abhängig machen.

Die jährliche Vergütung für die Verzinsung von Grund und Boden (zur Klarstellung: ausdrücklich ohne Flächenbefestigung) soll bei Vertragsbeginn mindestens 7,20 EUR/m² netto betragen. Dieser Teil der Vergütung kann sich während der Vertragslaufzeit auf Grund der Vereinbarung einer Wertsicherungsklausel verändern.

Weitergehend verpflichtet sich der Betreiber zur Zahlung einer Vergütung, die die Refinanzierung der bereits erfolgten Investitionen der ROSTOCK PORT in das Terminal sicherstellt und den Restbuchwert der Anlagen verzinst. Diese Vergütungsbestandteile werden jährlich kalkuliert. Für das Jahr 2028 beträgt dieser Vergütungsbestandteil nach derzeitiger Kalkulation 397.286EUR.

Die Durchführung von Ersatz-, Modernisierungs- und Erweiterungsinvestitionen erfolgt ausschließlich durch ROSTOCK PORT im Ergebnis einer Abstimmung zwischen Betreiber und ROSTOCK PORT. Der Betreiber verpflichtet sich zur Refinanzierung der Eigenanteile (Investitionskosten abzüglich etwaiger Fördermittel) und Verzinsung der Restbuchwerte.

Der Betreiber verpflichtet sich, die in seinem Angebot angegebenen Mindestumschlagmengen nachzuweisen. Zum Nachweis der Umschlagmengen wird der Betreiber zur Einbindung seines Betriebsleitsystems in das vom Hafenbetreiber etablierte IT-System SKSS verpflichtet.

Die vom Betreiber ggf. zusätzlich zum Bestand nach Zustimmung der ROSTOCK PORT errichteten Anlagen und Bauwerke bleiben Eigentum des Betreibers. Das Terminal ist bei Beendigung des Betreibervertrages geräumt von den Anlagen und Bauwerken im Eigentum des Betreibers zurück zu geben, ohne dass der Verpächter hierfür eine Entschädigung leistet.

Sichert der Pächter in seinem Angebot die Auswahlkriterien betreffende Konditionen (z.B. Nutzungskonzept, Umschlagmengen) zu, wird die Nichteinhaltung durch Vertragsstrafen sanktioniert.