

ROSTOCK PORT GmbH
Abteilung Hafenlogistik
Ost-West-Straße 32
18147 Rostock

Telefon: +49381/3505200

Telefax: +49381/3505205

info@rostock-port.de

Begrenzung der Anzahl der Anbieter für den Hafendienst Festmachen im dem öffentlichen Verkehr zugänglichen Hafen von ROSTOCK PORT und am Passagierkai Warnemünde

In Umsetzung der Vorgaben der Verordnung (EU) 2017/352 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15.02.2017 zur Schaffung eines Rahmens für die Erbringung von Hafendiensten und zur Festlegung von gemeinsamen Bestimmungen für die finanzielle Transparenz der Häfen („Hafendienste-VO“) begrenzt die ROSTOCK PORT GmbH (ROSTOCK PORT) die Anzahl der Anbieter für den Hafendienst Festmachen in bestimmten Bereichen des von ihr betriebenen dem öffentlichen Verkehr zugänglichen Hafens von ROSTOCK PORT und des von ihr betriebenen Passagierkais Warnemünde wegen der Knappheit von Hafenbecken- und Kaiflächen, Besonderheiten der Hafeninfrastruktur sowie der Art einzelner Hafenverkehre und der Notwendigkeit, einen sicheren und zuverlässigen Hafenbetrieb zu gewährleisten.

Gemäß § 17 HafenVO M-V in Verbindung mit § 6 Abs. 1 Hafennutzungsordnung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock vom 13.01.2004 (HafenNO) müssen Wasserfahrzeuge sich zum Fest- und Losmachen in den Hafengebieten im Bereich der Hanse- und Universitätsstadt Rostock eines behördlich zugelassenen Festmachers bedienen. Es besteht gem. § 6 Abs. 2 HafenNO insoweit eine Festmacherannahmepflicht.

Der Hafendienst „Festmachen“ (An- und Ablegedienste), der deshalb im Hafen von ROSTOCK PORT und am Passagierkai Warnemünde 24 Stunden am Tag, 7 Tage die Woche unterschiedslos gegenüber allen Schiffsverkehren gewährleistet sein muss, umfasst das Vertäuen einlaufender Schiffe und Wasserfahrzeuge (im Folgenden „Schiffe“ genannt) am Liegeplatz, das Losmachen der Leinen bei auslaufenden Schiffen und ggf. die Verholung. Art und Umfang der Tätigkeit sind abhängig von der Spezifikation des jeweiligen Schiffes und des

jeweiligen Liegeplatzes, im Einzelfall auch von den zusätzlichen Anforderungen des Schiffsführers. Je nach Liegeplatz ist der Festmachervorgang darüber hinaus notwendigerweise mit der Entgegennahme, dem Ausbringen bzw. der Steuerung fester und beweglicher Rampen, Brücken, Gangways und sonstiger Vorrichtungen sowie der Überwachung oder manuellen Bedienung der festen Automooringsysteme und/oder ähnlichen Tätigkeiten verbunden, die zum Übergang vom Schiff an Land und umgekehrt erforderlich sind. In bestimmten Bereichen ist die Tätigkeit wegen des von den Reedereien vorgegebenen Fahrplans und der Anforderungen aller beteiligten Partner und Kunden besonders zeitsensibel. Sie muss dort in enger Abstimmung mit den sonstigen Hafendiensten „Hand in Hand“ erfolgen.

Zur Erbringung des Hafendienstes Festmachen durch den Dienstleister hat ROSTOCK PORT neben den vom Festmacherdienst selbst vorzuhaltenden mobilen Festmachereinrichtungen zusätzlich an einigen Liegeplätzen in von ihr errichtete und von ihr auch in Stand zu haltende Infrastruktureinrichtungen investiert. Bei diesen Infrastruktureinrichtungen handelt es sich in bestimmten Bereichen um hochkomplexe, auf den jeweiligen Liegeplatz zugeschnittene, wertintensive technische Anlagen, deren Bedienung eine über das übliche Festmachen hinausgehende Qualifikation sowie ein hohes Maß an Betriebserfahrung und Abstimmung der eingesetzten Mitarbeiter erforderlich macht. Die Bedienung der Anlagen steht auch während der Lade- und Löschooperationen in unmittelbarem Zusammenhang mit der Liegeposition des Schiffes.

Im Einzelnen wird in folgenden Hafenbereichen die Anzahl der Anbieter für den Hafendienst Festmachen auf einen Anbieter begrenzt:

| Hafenbereich: der dem öffentlichen Verkehr zugängliche Hafen von ROSTOCK PORT |
|--|
| <p>Fähr- und RoRo-Terminal/Pier I Hafenbecken A Süd (LP 41, 42, 50 derzeit im Umbau zur Einbeziehung in das RoRo-Terminal)</p> |

Bei dem Fähr- und RoRo-Terminal/Pier I handelt es sich um ein geschlossenes Terminal zur Abwicklung des zeitlich sehr eng getakteten Fähr- und RoRo-Verkehrs. Die Stellflächen sowie die Wege für die Zu- und Abfuhr sind in der Kapazität begrenzt, so dass die Festmacher-

leistungen mit den dem Festmachen vor- und nachgelagerten Tätigkeiten eng koordiniert werden müssen. Hier führen schon die besonderen Merkmale der Hafeninfrastruktur und die Art des Hafenverkehrs zu der Notwendigkeit, die Anzahl der Anbieter für den Hafendienst Festmachen auf einen zu beschränken.

Die in diesem Hafenbereich zum Festmachen erforderlichen Infrastruktureinrichtungen sind auf die einzelnen Liegeplätze zugeschnittene, technisch hochkomplexe und wertintensive Anlagen.

Die Festmachertätigkeit in diesem Hafenbereich ist deutlich komplexer als in anderen Hafenbereichen und bedarf äußerster Sorgfalt und effektiver Koordination. Sie erfordert während des gesamten Vorgangs der Schiffsbearbeitung das ständige Monitoring der Festmachereinrichtungen und der Liegeposition des Schiffes, die gleichzeitige Beaufsichtigung der Gangways und Rampen, um bei Abweichungen ohne Zeitverzug geeignete Gegenmaßnahmen ergreifen zu können. Dies setzt die durchgängige Anwesenheit des dafür ausgebildeten Fachpersonals voraus. Die enge zeitliche Taktung der Schiffsandienungen und die nicht mögliche Redundanz der schiffsspezifischen Anlagen an den jeweiligen Liegeplätzen sowie der damit verbundene Umstand, dass es im Falle eines Defekts keinen Ausweichliegeplatz gibt, stellen erhöhte qualitative Anforderungen an die Diensterbringung und die Überwachung der Tätigkeiten. In diesem Bereich ist deshalb nicht nur eine erhöhte fachliche Qualifikation des Festmacherpersonals erforderlich, um die Anlagen steuern zu können. Ihre Bedienung kann darüber hinaus nur im trainierten Zusammenspiel und in steter Abstimmung mit allen anderen vor Ort tätigen Hafendiensten, der Verkehrsführung, der Stauerei und den Lotsendiensten, erfolgen. Um Havarien und Unfälle an den Schnittstellen zum Schiff zu vermeiden, ist es erforderlich, dass Anlagenbedienung und die mit dem Festmachen verbundene Sicherstellung der Betriebssicherheit innerhalb von einheitlichen Arbeitsprozessen erfolgen.

Ein Ausfall oder eine Beschädigung dieser Anlagen ist mit extrem hohen logistischen und finanziellen Risiken verbunden und kann den Reedern, Kunden und dem Hafenbetreiber nicht zugemutet werden.

Bei dieser Sachlage kann mit mehreren Anbietern in diesem Bereich kein zuverlässiger, sicherer Hafenbetrieb bei einem weitestgehenden Ausschluss des Ausfallrisikos gewährleistet werden. Vielmehr muss die Festmacherleistung in diesem Bereich aus einer Hand erbracht werden. Daher ist die Begrenzung auf einen Anbieter geeignet und erforderlich.

Der Umstand, dass es sich bei den Liegeplätzen 41 und 42 um Notfall-Liegeplätze nach dem Gesetz zur Durchführung der Internationalen Gesundheitsvorschriften (IGV-DG) handelt, an denen maximale Dispositionsfreiheit zu gewährleisten ist, lässt schon aus infrastrukturellen Gründen nur einen Anbieter für Festmacherleistungen in diesem Bereich zu.

| |
|--|
| Hafenbereich: Passagierkai Warnemünde |
| Warnemünde Cruise Center (Liegeplätze P7 und P8) |

An diesen Liegeplätzen werden insbesondere Kreuzfahrtschiffe gemäß der vorhandenen Hafeninfrastuktur über ein geschlossenes Terminal abgefertigt. Auch in diesem Bereich ist nicht nur wegen der überaus hohen Wahrnehmung der Kreuzschifffahrt und der damit verbundenen Bedeutung für Hafen, Stadt und Land eine erhöhte fachliche Kompetenz nötig. Die Mehrfachanläufe von Kreuzfahrtschiffen auf engstem Raum, der hohe Personal- und Technikaufwand, verbunden mit der hohen Anzahl parallel laufender Dienstleistungen (u.a. Schiffsversorgung, -ausrüstung, -reparatur und -wartung, Personen- und Gepäckbeförderung, Frischwasserversorgung, Grauwasser- und Müllentsorgung, künftig Landstromversorgung) und der damit verbundenen hohen Anzahl zeitgleicher landseitiger Verkehre sowie den in der Personenschifffahrt erhöhten Sicherheitsanforderungen begründen einen erhöhten Abstimmungsbedarf mit allen vor Ort tätigen Dienste-Anbietern. Die Kreuzschifffahrt ist in besonderem Maß auf reibungsfreie, in kurzer Frist verfügbare Hafendienste angewiesen. Daher ist es unabdingbar, dass die zeitliche Staffelung beim An- und Ablegen der Schiffe eingehalten wird. Das in diesem Bereich deshalb notwendige Ineinandergreifen der verschiedenen Dienstleistungen erfordert gerade die Bündelung der Dienste, um einen sicheren, zuverlässigen Hafenbetrieb zu gewährleisten.

Insbesondere bei (Mehrfach-)Anläufen von Kreuzfahrtschiffen und aufgrund der engen zeitlichen Staffelung der Schiffsbewegungen auf der Bundeswasserstraße sind laufende Abstimmungen mit den zuständigen Behörden, insb. dem Hafen- und Seemannsamt, der Verkehrszentrale und den Lotsendiensten sowie den anderen Verkehrsteilnehmern auf der Bundeswasserstraße und im Seehafen zu führen, um Auswirkungen auf die Fähr- und Trampschiffahrt und Behinderungen auf der Bundeswasserstraße möglichst gering zu halten. Die klare Kommunikation aus einer Hand ist bei der Dichte der notwendigen Abstimmungsprozesse zwingende Voraussetzung für die Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs für alle beteiligten Verkehrsteilnehmer.

Zudem werden die Liegeplätze P 7 und P 8 am Warnemünde Cruise Center auch von anderen Schiffen, vor allem im Fall eines medizinischen Notfalls an Bord, angelaufen, bei dem in kürzester Zeit das sichere Festmachen zu gewährleisten ist. Darüber hinaus handelt es sich bei dem Liegeplatz P7, wie schon bei den Liegeplätzen 41 und 42, um einen Notfall-Liegeplatz im Sinne der Internationalen Gesundheitsvorschriften (IGV-DG). Vor diesem Hintergrund muss der Hafendienst Festmachen in diesem Bereich auf einen Anbieter begrenzt werden.

Die Einzelheiten der Hafengebiete ergeben sich aus dem als Anlage beigefügten Lageplan.

Rostock, den 21.03.2019