

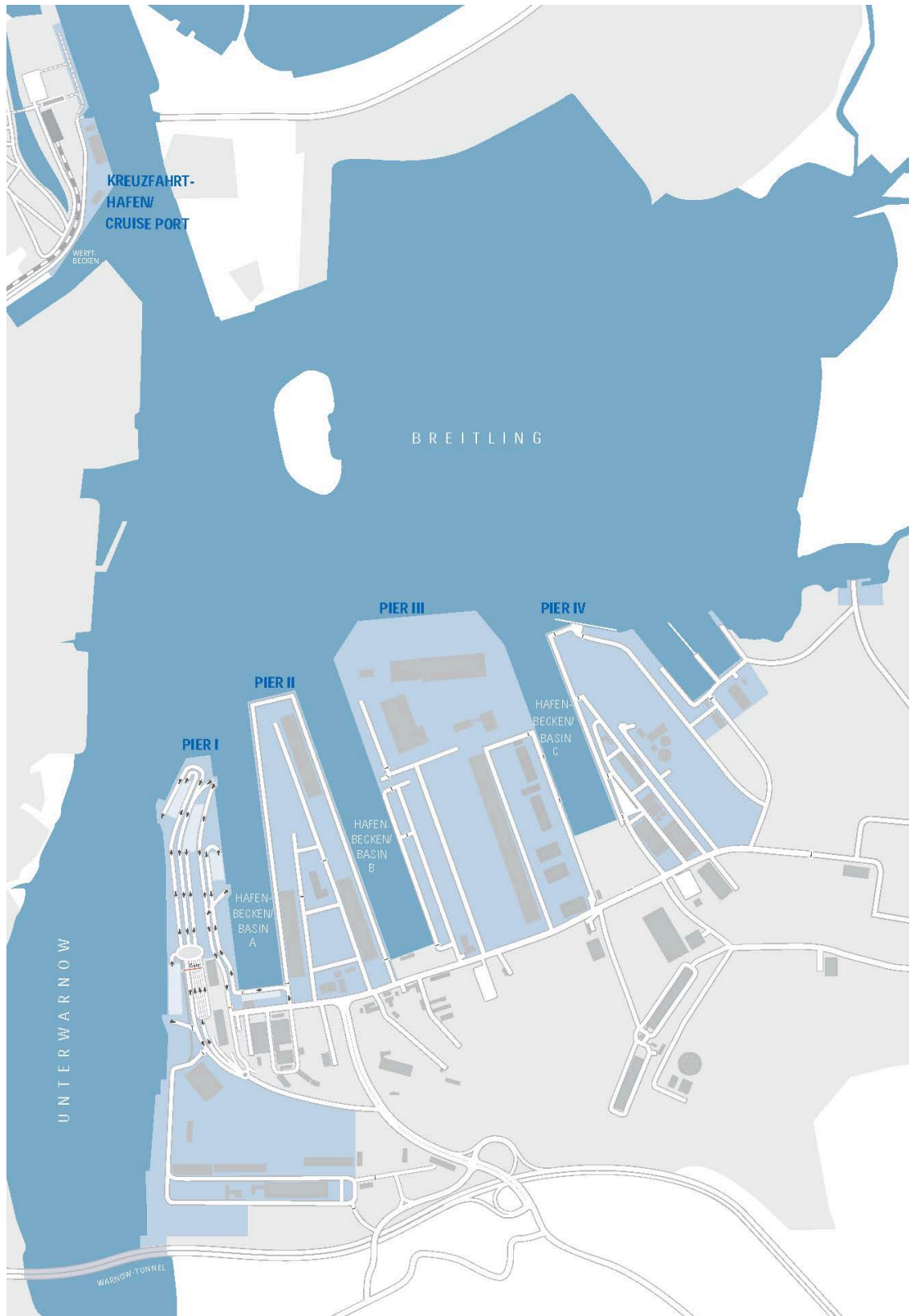
Nachhaltigkeitsbericht 2023



**ROSTOCK
PORT**

Opening new horizons





Nachhaltigkeitsbericht 2023

Kennzahlen beziehen sich auf die Jahre 2020-2022
Publikation: Dezember 2023
Fotoquelle: ROSTOCK PORT (Fotoagentur Nordlicht)

Inhalt

1	DAS UNTERNEHMEN ROSTOCK PORT	5
1.1	Vorwort	5
1.2	Unternehmensorganisation	6
1.3	Berichterstattung	8
1.4	Geschäftstätigkeit und Arbeitskräfte	9
1.5	Kommunikation mit Anspruchsgruppen	12
1.6	Nachhaltigkeitsthemen	15
2	UNTERNEHMENSSTEUERUNG	21
2.1	Leistungsstruktur und Einordnung des Nachhaltigkeitsmanagements	21
2.2	Strategie und Richtlinien	26
2.3	Hafensicherheit	30
3	LOGISTIKDREHSCHIEBE ROSTOCK	31
3.1	Wirtschaftliche Auswirkungen	31
3.2	Logistikschwerpunkte	34
4	UMWELTAUSWIRKUNGEN UND KLIMASCHUTZ	39
4.1	Anpassungsmaßnahmen im maritimen Sektor	39
4.2	Emissionsreduktion ROSTOCK PORT	42
4.3	Anreize umweltfreundlicher Schifffahrt	45
4.4	Nachhaltige Beschaffung	46
4.5	Wasser und Abwasser	49
4.6	Schutzgebiete und Ausgleichsmaßnahmen	52
4.7	Abfall	55

5	ARBEIT UND GESELLSCHAFT	58
5.1	Arbeitgeberattraktivität	58
5.2	Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	61
5.3	Umweltauswirkungen durch den Hafenbetrieb auf die Nachbarschaft	63
	GRI-INHALTSINDEX	66
	DATEN UND FAKTEN	69

1 DAS UNTERNEHMEN ROSTOCK PORT

1.1 Vorwort

GRI 2-3

Die nächste Etappe ist erreicht: Vor Ihnen liegt der zweite Nachhaltigkeitsbericht der ROSTOCK PORT GmbH (ROSTOCK PORT). Der Gedanke der Nachhaltigkeit nimmt weiter zunehmend in unsere Arbeitsfelder Einzug und ist in unseren Zielvorgaben verankert, so dass bei Entscheidungsprozessen sowohl ökonomische als auch ökologische und soziale Dimensionen berücksichtigt werden. Dies erfordert Mut zum Umdenken und zu Kompromissen. Nur auf diesem Weg wird ROSTOCK PORT seiner unternehmerischen und sozialen Verantwortung – jetzigen und folgenden Generationen gegenüber – als Hafengebeter gerecht.

Megatrends wie Klimawandel und Ressourcenknappheit sind mit erheblichen Auswirkungen auf Wirtschaft und Gesellschaft verbunden, beeinflussen unsere Stakeholder und Stakeholderinnen und führen dazu, dass wir unsere Unternehmensstrategie immer wieder an den veränderten Ansprüchen ausrichten. In diesem Zusammenhang ist uns der intensive Austausch mit den Mitgliedern unserer Anspruchsgruppen sehr wichtig und er ist von zunehmender Bedeutung.

Wir arbeiten intensiv an der Optimierung unserer internen Strukturen und Prozesse. Unser integriertes Managementsystem wird uns künftig helfen, definierte Aufgaben im Hafen effizient und rechtssicher zu erfüllen. Nachhaltigkeit ist eine tragende Säule unserer Unternehmensleitlinien und ein

deutliches Signal für die strategische Einbettung in unser tägliches Handeln. Als betriebswirtschaftlich geführtes Unternehmen, mit der Aufgabe, den Gesellschaftszweck des Hafens zu erfüllen, sind wir bestrebt, eine angemessene Balance der drei nachhaltigkeitsbezogenen Verantwortungsbereiche von Unternehmen herzustellen. Die Reduzierung und der Umgang mit nicht vermeidbaren CO₂-Emissionen bilden einen stärker werdenden Schwerpunkt unserer Aktivitäten.



Jens A. Scharner
Geschäftsführer

Dr. Gernot Tesch
Geschäftsführer

Rostock, Dezember 2023

1.2 Unternehmensorganisation

STANDARDS: GRI 2-1, GRI 2-6

EIGENTUM UND BETRIEB

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock und das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern sind die Eigentümer der Infrastruktur des Rostocker Hafens. Ihre Interessen werden durch die **ROSTOCK PORT GmbH** unter der Dachmarke ROSTOCK PORT mit Sitz in Rostock in Deutschland wahrgenommen. Sie ist Betreiberin des Seehafens Rostock (Universal- und Fährhafen) sowie des Kreuzfahrtterminals in Warnemünde. Dabei entfallen 74,9 % der Gesellschafteranteile auf die Hanse- und Universitätsstadt Rostock und 25,1 % auf das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern.

LANDLORD-MODELL

Im Jahr 1994 erfolgte die Gründung jeweils einer Umschlag- und einer Infrastrukturgeellschaft im Einklang mit der zum damaligen Zeitpunkt „neuen“ Vorstellung der Europäischen Union zum sogenannten *Landlord Modell*. Bis dahin waren die Umschlag- und Infrastrukturaufgaben in der *Seehafen Rostock GmbH* gebündelt. Danach entschied sich die öffentliche Hand im Jahr 1997, die Umschlaggesellschaft zu privatisieren. Beim oben genannten – und mittlerweile in Europa üblichen – Landlord-Modell befindet sich die *Hafeninfrastruktur* in öffentlicher Hand und wird auch von dieser (teil-)finanziert und betrieben. Im Gegensatz zur Infrastruktur obliegt die Finanzierung und Betreibung der *Hafensuprastruktur* (Gebäude, Umschlaggeräte usw.) in der Regel privaten Dritten.



Abbildung 1-1: Organisationsstruktur Seehafen Rostock

HAUPTAUFGABEN

Die ROSTOCK PORT GmbH ist als Eigentümerin von Grund und Boden, der Kaianlagen verantwortlich für die bedarfsgerechte und ressourcenschonende Entwicklung, Unterhaltung und Verwaltung der Hafeninfrastuktur. Dazu gehört auch eine vorausschauende Flächenvorsorge. Weitere Hauptaufgabe ist die Verpachtung von Grund und Boden im Rahmen einer aktiven Ansiedlungspolitik sowie die Vermietung von Immobilien für Ansiedler im Gewerbegebiet Seehafen Rostock und die Bereitstellung von Service- und Versorgungsleistungen. So stellen wir beispielsweise sicher, dass Schiffsabfälle fachgerecht entsorgt werden, übernehmen das Festmachen von Schiffen und stellen Lagerflächen bereit. In enger Zusammenarbeit mit den Reedern und den vor Ort tätigen Hafenunternehmen werden Voraussetzungen dafür geschaffen, die Wettbewerbsposition des Rostocker Hafens zu verbessern.

Dabei verfolgt die Gesellschaft in Abstimmung mit ihren Gesellschaftern nicht ausschließlich finanzielle Ziele in Form von Gewinnmaximierungen, sondern auch struktur- und wirtschaftspolitische Ziele (Hafenentwicklung, Arbeitsmarkt).

BETEILIGUNGEN

Seit dem Jahr 2003 ist ROSTOCK PORT mit 25 % am Stammkapital der Gesellschaft für Wirtschafts- und Technologieförderung Rostock mbH (*Rostock Business*) beteiligt –

neben den weiteren Eigentümern an Rostock Business: *Rostocker Versorgungs- und Verkehrs-Holding GmbH* (50 %) und *WIRO Wohnungsgesellschaft mbH* (25 %).

Zudem ist ROSTOCK PORT Anteilseignerin der Betreibergesellschaft des Terminals für den Kombinierten Ladungsverkehr (KLV): Sie ist seit 2004 mit 10 % beteiligt am Stammkapital der *Rostock Trimodal GmbH* – einem Gemeinschaftsunternehmen der *EURO-PORTS Germany GmbH & Co.KG* und der *Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co.KG*.

Seit dem Jahr 2022 ist die Gesellschaft zudem mit 25,1 % an der *repco – rostock energy port cooperation* beteiligt. Neben ROSTOCK PORT sind die Energieversorgungsunternehmen RheinEnergie, EnBW und RWE mit je 24,9 % beteiligt.

AUFBAUORGANISATION

Das Unternehmen ist seit Beginn des Jahres 2015 mit zwei Geschäftsführern besetzt und besteht – neben den bei der Geschäftsführung angesiedelten Stabsstellen – aus sechs Abteilungen, die mindestens einmal wöchentlich zu Arbeitsbesprechungen zusammentreten. Das Nachhaltigkeitsmanagement ist der Abteilung Strategische Entwicklung zugeordnet. Entsprechend der Aufbauorganisation werden die Nachhaltigkeitsthemen durch die Abteilungen bearbeitet und an den jeweiligen Geschäftsführer adressiert.

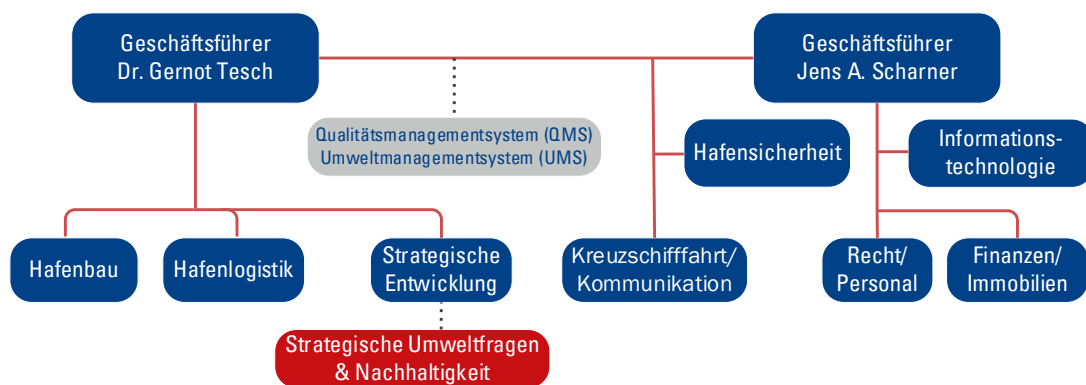


Abbildung 1-2: Einordnung der Nachhaltigkeit in die Aufbauorganisation von ROSTOCK PORT

1.3 Berichterstattung

STANDARDS: GRI 2-2, GRI 2-3, GRI 2-4, GRI 2-5

BERICHTSZEITRAUM UND BERICHTSHÄUFIGKEIT

Der folgende Nachhaltigkeitsbericht für den Berichtszeitraum 2020 bis 2022 erfolgt – wie auch der Bericht zum Jahresabschluss – ausschließlich für die ROSTOCK PORT GmbH und wurde ohne externe Unterstützung verfasst.

Erstmals im Dezember 2020 veröffentlichte ROSTOCK PORT einen Nachhaltigkeitsbericht, in dem die Auswirkungen der Tätigkeit der Gesellschaft auf Umwelt und Wirtschaft – angelehnt an den GRI-Standard – zusammengefasst wurden. Künftig ist geplant, den Bericht auf freiwilliger Basis zweijährlich zu veröffentlichen. Dieser bezieht sich jeweils auf die zwei vorangegangenen Geschäfts- bzw. Kalenderjahre. Im Gegensatz zum jährlichen Jahresabschlussbericht bezieht sich der Nachhaltigkeitsbericht aus Kapazitätsgründen auf einen größeren Gesamtzeitraum – betrachtet jedoch ebenfalls jedes einzelne Berichtsjahr im jeweiligen Zeitraum.

ORIENTIERUNG AN DEN GRI

Indem wir den Nachhaltigkeitsbericht in Anlehnung an die Leitlinien des international etablierten Standards der Global Reporting Initiative (GRI) erstellen, sichern wir eine fortlaufende, einheitliche und transparente Berichterstattung unserer wirtschaftlichen, ökologischen und gesellschaftlichen Aktivitäten.

Im Vergleich zum letzten Nachhaltigkeitsbericht erfolgte eine Reihe konzeptioneller und inhaltlicher Anpassungen. Diese erfolgten vor dem Hintergrund einer laufenden Prüfung und Anpassung wichtiger Themengebiete im Bereich der Nachhaltigkeit unter Berücksichtigung des (potenziellen) Adressatenkreises sowie der jeweils

bestmöglichen Anlehnung an die GRI. Um trotzdem eine Vergleichbarkeit zum vorhergehenden Berichtszeitraum zu haben, wurden die entsprechenden Daten aus den Vorjahren weitestgehend ergänzt.

KONTAKT

THOMAS BIEBIG
(Abteilungsleiter Strategische Entwicklung)

DR. KATHRIN WERNER
(Strategische Entwicklung: Nachhaltigkeitsmanagement)

Datum der Veröffentlichung: 21.12.2023

1.4 Geschäftstätigkeit und Arbeitskräfte

STANDARDS: GRI 2-6, GRI 2-7, GRI 2-8, GRI 3-3

ABGRENZUNG ROSTOCK PORT UND GESAMTHAFEN

In der Öffentlichkeit wird das Unternehmen ROSTOCK PORT GmbH irrtümlich mit „dem Hafen“ – und damit als verantwortlich für sämtliche damit im Zusammenhang stehende Betriebsvorgänge und Auswirkungen – gleichgesetzt. Tatsächlich steht der Gesamthafen für sämtliche auf dem Hafenterritorium tätige Unternehmen. Derzeit gibt es etwa 150 Firmen, die im und am Rostocker Hafen umschlagen, lagern, produzieren, Dienstleistungen für Schifffahrt, Transport, Umschlag, Lagerung und Warenbehandlung anbieten. Somit ist der Rostocker Hafen mit seinen klar definierten geografischen Grenzen eine komplexe Einheit, in der verschiedenste Akteure wirtschaftlich agieren.

ZIEL UND AUFGABEN VON ROSTOCK PORT

Erklärtes Ziel der ROSTOCK PORT GmbH ist es, die Infrastruktur des Hafens (Grund und Boden, Kaianlagen) zu erhalten und stetig weiterzuentwickeln, um den vielfältigen und sich verändernden Ansprüchen gerecht zu werden. Aufgabe von ROSTOCK PORT ist es auch, weitere Dienstleistungen, die einer Verbesserung der Wettbewerbsposition des Unternehmens oder des Standortes dienen, zu erbringen und zu vermarkten.

ROSTOCK PORT verfolgt bei der Verpachtung von Grund und Boden und der Vermietung von Immobilien das Prinzip, bestehende Geschäftsfelder zu stärken und neue Geschäftsfelder zu erschließen. Seit dem Jahr 1990 flossen Hunderte Millionen Euro in die Verbesserung der Hafeninfrastruktur. Mit der Gewinnung großer hafenauffiner Produktionsunternehmen und weiterer Ansiedlungen von Umschlags-, Distributions- und Industriebetrieben wird sich der Standort weiter profilieren.

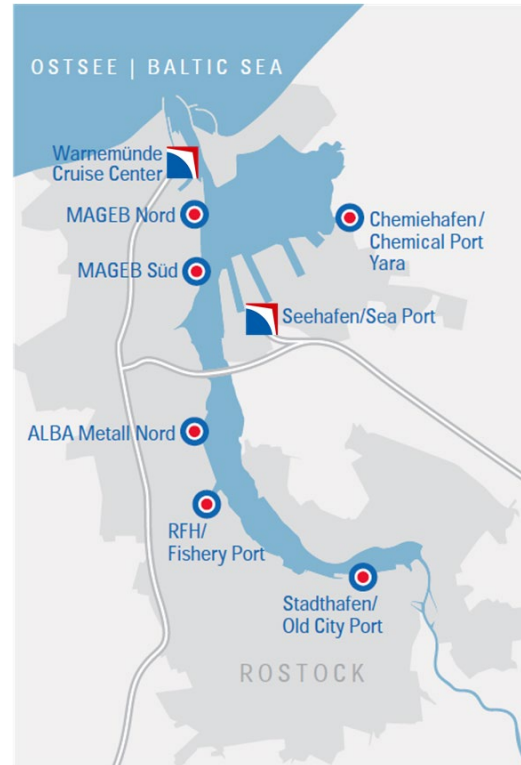


Abbildung 1-3: Häfen in Rostock

LEISTUNGEN UND MÄRKTE VON ROSTOCK PORT

Der Rostocker Hafen ist der einzige deutsche Tiefwasser- und Universalhafen an der Ostsee. Der Fähr- und RoRo-Verkehr mit circa 125 Abfahrten pro Woche (Jahr 2022) und der Umschlag von Stück-, Schütt- und Flüssiggütern stellen sichere Standbeine und ein belastbares Geschäftsmodell für eine dauerhaft positive Entwicklung des Seehafens dar.

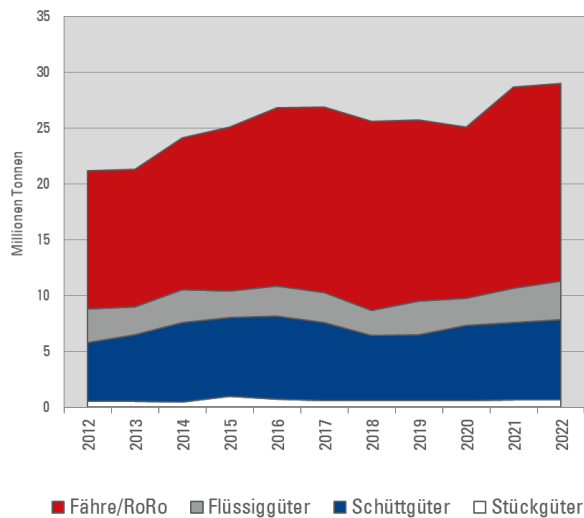


Abbildung 1-4: Umschlagsentwicklung im Seehafen Rostock nach Hauptgutarten 2012 bis 2022

Die ROSTOCK PORT GmbH ist ein bedeutender Teil der maritimen Wertschöpfungskette, zu der neben den Häfen vor allem die Schifffahrt, Logistik- und Transportdienstleistende sowie die maritime Industrie zählen. Die Entwicklung dieser Wirtschaftsbereiche ist eng mit dem Hafen als Logistikkreislauf verbunden.

ROSTOCK PORT übernimmt als Teil der Transportkette – neben der Bereitstellung von Infrastruktur – im Rahmen der Landlord-Funktion die Verwaltung, Instandhaltung und Entwicklung des Hafengebietes einschließlich der Entwicklung von Strategien und Umsetzung von Maßnahmen im Rostocker Hafen.

Das Leistungsspektrum von ROSTOCK PORT umfasst folgende Bereiche:

- Bereitstellung bedarfsgerechte Hafinfrastruktur (u.a. Kai, Medien, Zufahrt)
- Flächenverpachtung, Vermietung (Gebäude/Anlagen)
- hafennahe Dienstleistungen (Verkehrslenkung, Los-/Festmachen)
- hafenfremde Dienstleistungen (Kantine, Post, Tagungszentrum)
- Bereitstellung Ver- und Entsorgung (Strom, Wärme, Wasser, Kommunikation)
- Vernetzung Akteure/Projektarbeit
- Fachberatung

Im Universalhafen Rostock können nahezu alle Gutarten umgeschlagen werden („Umschlagfunktion“). Im Rahmen der Ansiedlungspolitik wird der Fokus auf hafennahe Unternehmen gelegt, deren Tätigkeit mit einem Umschlag über die Kaikante einhergeht („Industrie- und Logistikfunktion“). An unserem Hafenstandort – mit einer Gesamtfläche von 750 ha – ermöglichen etwa 5 800 Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen durch ihren täglichen Einsatz ein Umschlagsvolumen von rund 29 Mio. t brutto im Jahr 2022 (siehe Tabelle 1).

Tabelle 1-1: Kennzahlen Hafen Rostock

Hafenfläche	750 ha
Schiffsliegeplätze	49
Kailänge (mit Umschlagsmöglichkeiten)	11 km
Gleisnetz auf dem Hafengelände	54 km
Beschäftigte Überseehafen Rostock (Jahr 2019)	5.800
Beschäftigte ROSTOCK PORT	174 + 5 Auszubildende
Bilanzsumme ROSTOCK PORT 2022	215,4 Mio. EUR
Bilanzsumme ROSTOCK PORT 2021	204,9 Mio. EUR
Güterumschlag 2022	29,0 Mio. t
Güterumschlag 2021	28,7 Mio. t
Fährpassagiere 2022	2,5 Mio.
Fährpassagiere 2021	1,7 Mio.
Kreuzfahrtpassagiere 2022	294.000
Kreuzfahrtpassagiere 2021	90.000

Stand: 31.12.2022

Im Jahr 2021 konnten die umgeschlagenen Mengen um rund 14 Prozent (auf 28,7 Millionen Tonnen) und im Jahr 2022 um 1 Prozent (auf 29,0 Millionen Tonnen) gegenüber dem jeweiligen Vorjahr gesteigert werden. Die Zahl der beförderten Passagiere im Fährbereich erholte sich ebenfalls nach dem COVID-bedingten Rückgang im Jahr 2020 und stieg im darauffolgenden Jahr um 24 Prozent (auf 1,7 Millionen Passagiere) bzw. im Jahr 2022 sogar um 47 Prozent (auf 2,5 Millionen Passagiere) gegenüber dem Vorjahr. Nach dem praktischen Erliegen des Kreuzfahrtgeschäftes im Jahr 2020 erhöhten sich die Passagierzahlen in den Jahren 2021 bzw. 2022 wieder auf 90 000 bzw. 294 000 Kreuzfahrtpassagiere.

Im Berichtszeitraum hat es keine signifikanten Änderungen in der Lieferkette gegeben.

Die Aktivitäten von ROSTOCK PORT werden über sieben Geschäftsfelder dargestellt (siehe auch „Unternehmensstrategie“ in Abschnitt 2.1): Fähr/RoRo, Immobilien, Massengut, Kreuzschiffahrt, Stückgut/Projektladung, Kombiniertes Verkehr, Industrieanordnungen. Dieses breit diversifizierte Geschäftsmodell entwickeln wir jedoch stetig weiter und sind bestrebt, diesem Modell weitere stabile Säulen hinzuzufügen

1.5 Kommunikation mit Anspruchsgruppen

STANDARDS: GRI 2-6, GRI 2-29, GRI 3-3

KATEGORIEN UND EINBEZIEHUNG VON ANSPRUCHSGRUPPEN

Die Tätigkeit von ROSTOCK PORT ist mit vielfältigen Wechselwirkungen verbunden, denn eine Vielzahl von Stakeholdern und Stakeholderinnen beeinflusst den Hafen und wird wiederum vom Wirken des Hafens beeinflusst. Dabei werden diese Anspruchsgruppen verstanden als:

...sämtliche Personen oder Organisationen, die Entscheidungen oder Tätigkeiten von ROSTOCK PORT beeinflussen, davon beeinflusst sein können oder sich davon beeinflusst fühlen.

So unterschiedlich die Anspruchsgruppen sind, so vielfältig ist auch die Art und Weise der Einbeziehung ihrer Interessen. Während für Kunden und Kundinnen verlässliche Bedingungen zur Sicherstellung ihrer Geschäftsabläufe zu fairen Preisen im Vordergrund stehen, sind für Mitarbeitende ein sicherer Arbeitsplatz mit Möglichkeiten zur Aus- und Fortbildung, Gesundheitsförderung, Karriere sowie die Vereinbarkeit von Beruf und Familie mit einer fairen Vergütung zentrale Interessen.

ANSPRUCHSGRUPPEN IM DIREKTEN UND INDIREKTEN UMFELD

In Abbildung 1-5 ist der entsprechende Nachhaltigkeitskontext mit den Kategorien der wesentlichen Anspruchsgruppen der Gesellschaft dargestellt.

Die Bestimmung dieser Gruppen ist das Ergebnis der Betrachtung der (potenziellen)

Kontakte im direkten und indirekten Umfeld von ROSTOCK PORT im Rahmen der Erfüllung der oben beschriebenen Hauptaufgaben. Dies wird im Rahmen des Qualitätsmanagementsystems durch das Management regelmäßig überprüft.

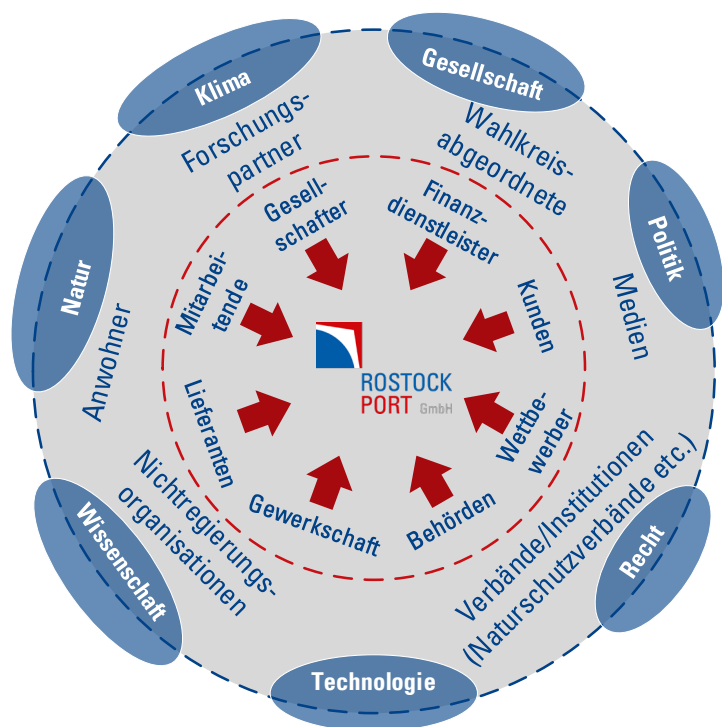


Abbildung 1-5: Nachhaltigkeitskontext ROSTOCK PORT

Dabei umfasst das direkte Umfeld solche Anspruchsgruppen, mit denen ROSTOCK PORT regelmäßig Beziehungen pflegt (z. B. Kunden und Kundinnen oder Lieferunternehmen). Diese werden unmittelbar im „täglichen Geschäft“ betreut. Dabei legen wir viel Wert auf deren enge Einbindung. So informieren wir frühzeitig und regelmäßig, z. B. über umfangreichere Baumaßnahmen, neue Projekte oder zukünftige Vorhaben.

Bei den Anspruchsgruppen im indirekten Umfeld erfolgt die Kontaktaufnahme hingegen überwiegend anlassbezogen (zum Beispiel Medien oder NGOs). Trotzdem gibt es

auch hier eine regelmäßige Kommunikation (zum Beispiel durch Pressearbeit, regelmäßige Pressestammtische, Hafenforen usw.), um die Interessen dieser Personen, Gruppen und Institutionen (zum Beispiel Anwohnende oder Verbände) frühzeitig einzubeziehen. Dadurch können neben den Interessen auch die Erwartungen bewertet und berücksichtigt werden.

Die Einbeziehung der Anspruchsgruppen verfolgt den primären Zweck, mit ihnen in Dialog zu treten und so gegenseitiges Vertrauen, Akzeptanz und einen konstruktiven Informationsaustausch zu gewährleisten. Demzufolge ist es von zentraler Bedeutung, dass bspw. Beschwerden von Kunden und Kundinnen gehört werden oder die Mitarbeiterzufriedenheit sicherzustellen.

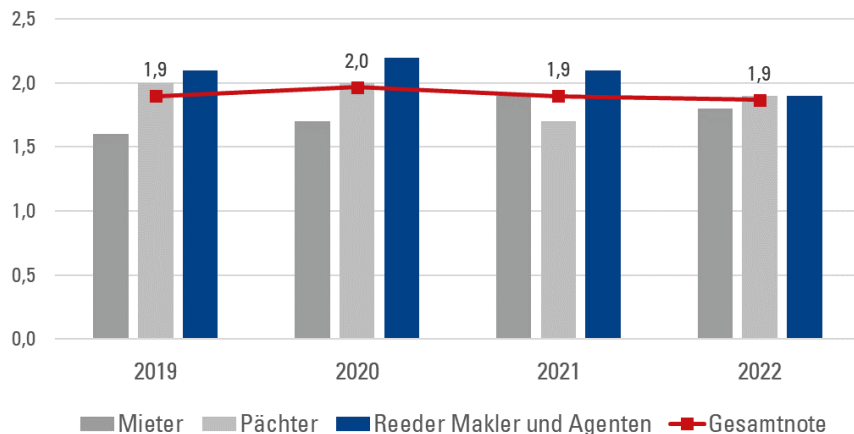
Um einen solchen Dialog zu ermöglichen, nutzen wir unterschiedliche Instrumente (zum Beispiel regelmäßige interne Abstimmungs- und Informationsrunden, Mitarbeitergespräche, anlassbezogene Abstimmungen mit Geschäftspartnern, Behörden und Gesellschaftern sowie Veranstaltungen [zum Beispiel Messen], Befragungen, Mitteilungen usw. [siehe Anlage 1]).

Mit einer umfangreichen Öffentlichkeitsarbeit über unsere Homepage, den online-Newsletter, Publikationen, Hafenpräsentationen und -führungen wollen wir unsere Stakeholder und Stakeholderinnen transparent informieren und einen offenen Austausch auf Augenhöhe führen. Wichtige Anliegen unserer Anspruchsgruppen können jederzeit telefonisch oder per Mail über die Kontaktdaten auf unsere Homepage, zum Beispiel über info@rostock-port.de oder

dispatcher@rostock-port.de (24/7) an uns adressiert werden.

ZUFRIEDENHEIT DER KUNDEN UND KUNDINNEN

So wird beispielsweise in einer jährlich durchgeführten Befragung der Zufriedenheit unserer Kunden und Kundinnen mit der Arbeit der ROSTOCKPORT GmbH abgefragt. Betrachtet werden drei Gruppen: Mieter, Pächter sowie Reeder, Makler und Agenten (RMA). Seit dem Jahr 2021 kann die Bewertung papiersparend über einen Link auf der Homepage von ROSTOCK PORT erfolgen. Dabei zeigt sich für das Jahr 2022 mit der Note 1,9 erneut eine hohe Gesamtzufriedenheit – bei vergleichsweise geringen Abweichungen zwischen den Kundengruppen. Im Unterschied zu den Vorjahresbefragungen sind sich die Befragten darin relativ „einig“. Kritische Anmerkungen bzw. negative Bewertungen werden von den zuständigen Bereichen intern ausgewertet und entsprechende Maßnahmen eingeleitet. Diese Maßnahmen bzw. deren Erfolg mit Blick auf die Beseitigung eventueller Qualitätsmängel werden auf der Managementebene regelmäßig ausgewertet. So erhöhte sich beispielsweise die Zufriedenheit der Pächter gegenüber den Vorjahreswerten (siehe Abbildung 1-6).



Bewertung: 1=sehr gut; 5=sehr schlecht

Abbildung 1-6: durchschnittliche Zufriedenheitsbewertung der drei Kundengruppen von ROSTOCK PORT seit 2019

BESCHWERDEMANAGEMENT

In ähnlicher Weise wird mit Beschwerden aus der Öffentlichkeit (z. B. von Anwohnenden) verfahren. Diese können uns auf unterschiedlichen Wegen erreichen (per E-Mail, telefonisch oder persönlich). Unabhängig von der gewählten Kontaktaufnahme erfolgt bei jedem Beschwerdevorgang ein Eintrag in einer internen sogenannten Ereignismeldungsdatenbank. Dabei ist sichergestellt, dass die Aufnahme der Beschwerde und die Rückmeldung an die beschwerdeführenden Personen rund um die Uhr und zeitnah erfolgen kann (außerhalb der Geschäftszeiten durch Operator bzw. Dispatcher).

Für immissionsseitige Fragestellungen hat ROSTOCK PORT ein gesondertes Beschwerdemanagement etabliert, das in den letzten Jahren kontinuierlich weiterentwickelt wurde. Dieses umfasst die belästigende Wahrnehmung von Lärm, Gerüchen, Luftschadstoffen, Licht oder Staub durch die Anwohnenden in der Nachbarschaft – ausgehend vom Seehafen bzw. im Zusammenhang mit dem Betrieb des Kreuzfahrtterminals. Diese können über die Eingabemaske auf der ROSTOCK PORT-Website erfolgen: [Rostock Port: Umweltbeschwerde \(rostock-port.de\)](https://rostock-port.de).

Daneben erreichen uns Umweltbeschwerden auch über die oben genannten „klassischen“ Kommunikationskanäle.

AUSTAUSCH ZU KRITISCHEN BELANGEN

Als eine Antwort auf die intensiven öffentlichen Diskussionen im Zusammenhang mit dem Prozess der Flächenvorsorge für die Hafenerwicklung wurde im Jahr 2011 das sogenannte „Hafenforum“ ins Leben gerufen.

Dieses wurde von ROSTOCK PORT mitinitiiert, tagte bislang elfmal und setzt sich aus verschiedenen Interessenvertretenden der Stadtverwaltung, der Landesregierung, der Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock, der Wirtschaft, des Hafens und der Anwohnerschaft sowie der Umwelt- und Naturschutzverbände zusammen.

Hier werden Sachstände bzw. wesentliche Teilergebnisse der Planungen der öffentlichen Hand zur Hafenerweiterung vorgestellt und diskutiert. So können die jeweiligen Stakeholder und Stakeholderinnen auf Aufgabenstellungen zur Ermittlung und Einschätzung der Raumwiderstände bei den Vorranguntersuchungen Einfluss nehmen.

Bereits im Vorfeld der Diskussionen nahm ROSTOCK PORT das Thema zum Anlass, die Projektplanungen hinsichtlich ihrer klimarelevanten Aussagen zu überprüfen und sich mit den Themen rund um den Moor- und Klimaschutz eingehender auseinanderzusetzen. So verfolgt sie in ersten Projektschritten – auch mit Blick auf ihre nicht vermeidbaren CO₂-Emissionen – Maßnahmen zur Unterstützung und Umsetzung von Klimaschutzvorhaben in der Region.

Wir erwarten auch zukünftig kontrovers geführte Debatten der Thematik in der Öffentlichkeit mit verschiedenen Anspruchsgruppen. Zur weiteren Verbesserung der informalen Kommunikation zur Hafenerweiterung sind neue Wege der Kommunikation, unter anderem auch die Neuausrichtung des Hafenforums zu einem „Hafenbeirat“ vorgesehen. Die Beschlussfassung in der Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock hierzu steht noch aus.

1.6 Nachhaltigkeitsthemen

STANDARDS: GRI 2-6, GRI 2-29, GRI 3-1, GRI 3-2, GRI 3-3, GRI 2-22

ABLEITUNG WESENTLICHER THEMEN

Auch wenn ROSTOCK PORT noch nicht über eine ausgewiesene Nachhaltigkeitsstrategie verfügt, widmen wir uns einer Vielzahl strategischer Handlungsfelder (und Maßnahmen) im Bereich Nachhaltigkeit. So sind beispielsweise Umweltschutz und umweltbewusstes Handeln Bestandteil unserer Unternehmensgrundsätze. Zudem sehen wir uns einer zunehmenden Reglementierung gegenüber – unter anderem mit Blick auf Umweltvorschriften. Die höhere Komplexität entsprechender Planungen und Umsetzungen wird somit (zeit)aufwändiger (z. B. „Fit for 55“, Vergabevorschriften), bietet aber auch Chancen für neue Geschäftsmodelle.

Dies wirkt sich nicht zuletzt auch auf die Struktur umgeschlagener Güter in Häfen aus

(Ausstieg aus fossilen Energieträgern) und führt zu neuen Funktionen des Hafens (Erneuerbare Energien). So kann Rostock durch die Nutzung der Möglichkeit, sich zunächst als Erzeugungsstandort für Wasserstoff und perspektivisch als Importhafen für grüne Energieträger auf Wasserstoffbasis zu entwickeln, nicht nur zur eigenen, sondern auch zur Klimaneutralität der Region beitragen.

Sämtliche Herausforderungen und Entwicklungen erfordern insbesondere vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und der Digitalisierung eine vorausschauende Personalpolitik, um dem drohenden Arbeits- und Fachkräftemangel in einer dynamischen Arbeitswelt zu begegnen. Trotz positiver Wirkungen des „Wirtschaftsmotors Hafen“ bleibt es überaus wichtig, die ökologische Verträglichkeit zu gewährleisten und einen



Abbildung 1-7: Wesentliche Themen

offenen Umgang mit der Bevölkerung zum Hafengeschehen zu pflegen.

Entsprechende Handlungsfelder ergeben sich aus einer Reihe von Nachhaltigkeitsthemen, die als Ergebnis der Auswertung unter anderem von Informationen aus dem Dialog mit unseren Anspruchsgruppen von uns als „wesentlich“ identifiziert wurden. Dabei handelt es sich um solche Themen, die – unter Einbezug möglichst vieler Perspektiven – durch unsere Geschäftstätigkeit (positiv oder negativ) beeinflusst werden.

Es ist geplant, in Vorbereitung auf den nächsten Nachhaltigkeitsbericht einen Stakeholderdialog in Form einer Befragung oder eines Workshops zum Abgleich der von uns identifizierten wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen durchzuführen.

Die Flächenvorsorge für Gewerbe und Industrie ist eine Voraussetzung für eine weiterhin positive wirtschaftliche Entwicklung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock – mit einer prosperierenden Wirtschaft und attraktiven Arbeitsplätzen. Dabei ist der Hafen als Teil des Gewerbe- und Industrieflächenangebotes von hoher lokaler, regionaler und überregionaler Bedeutung.

FLÄCHENVORSORGE: PRIORITÄT INTERNER FLÄCHENNUTZUNG

Um auch mittel- bis langfristig Flächenpotentiale zur Ansiedlung von Unternehmen und zur Erfüllung der Umschlagfunktion zu erschließen, betreibt ROSTOCK PORT mit weiteren Beteiligten der öffentlichen Hand Flächenvorsorge.

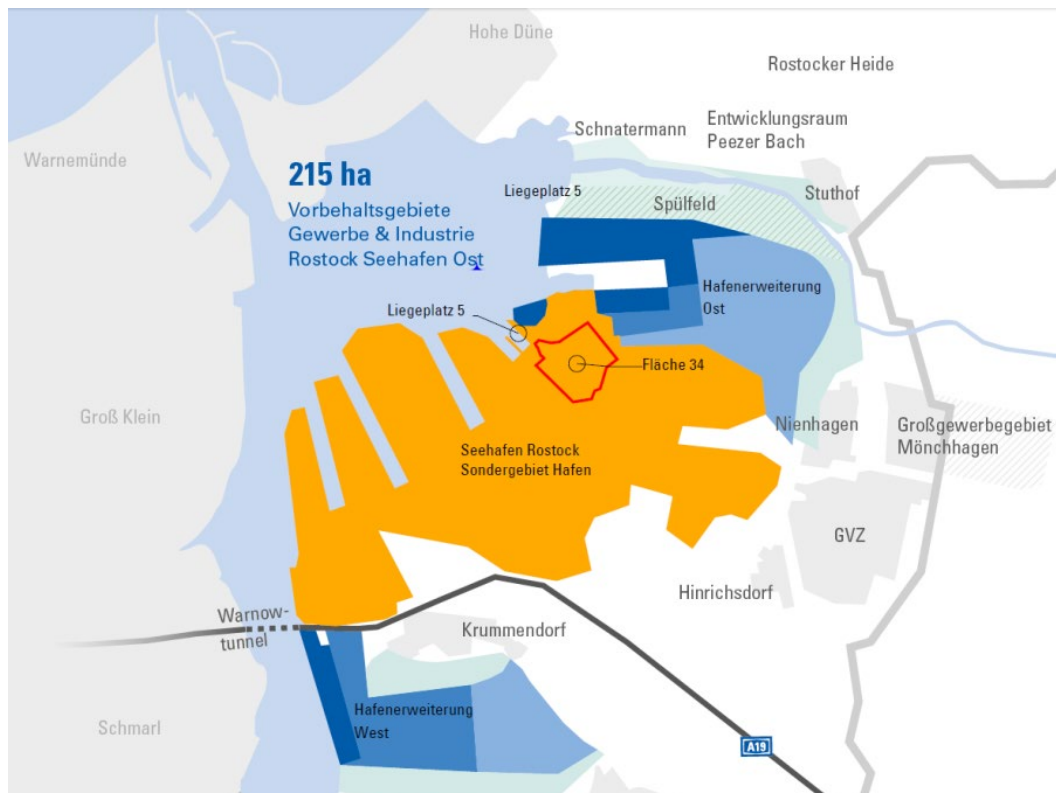


Abbildung 1-8: Hafen- und Erweiterungsflächen Rostock

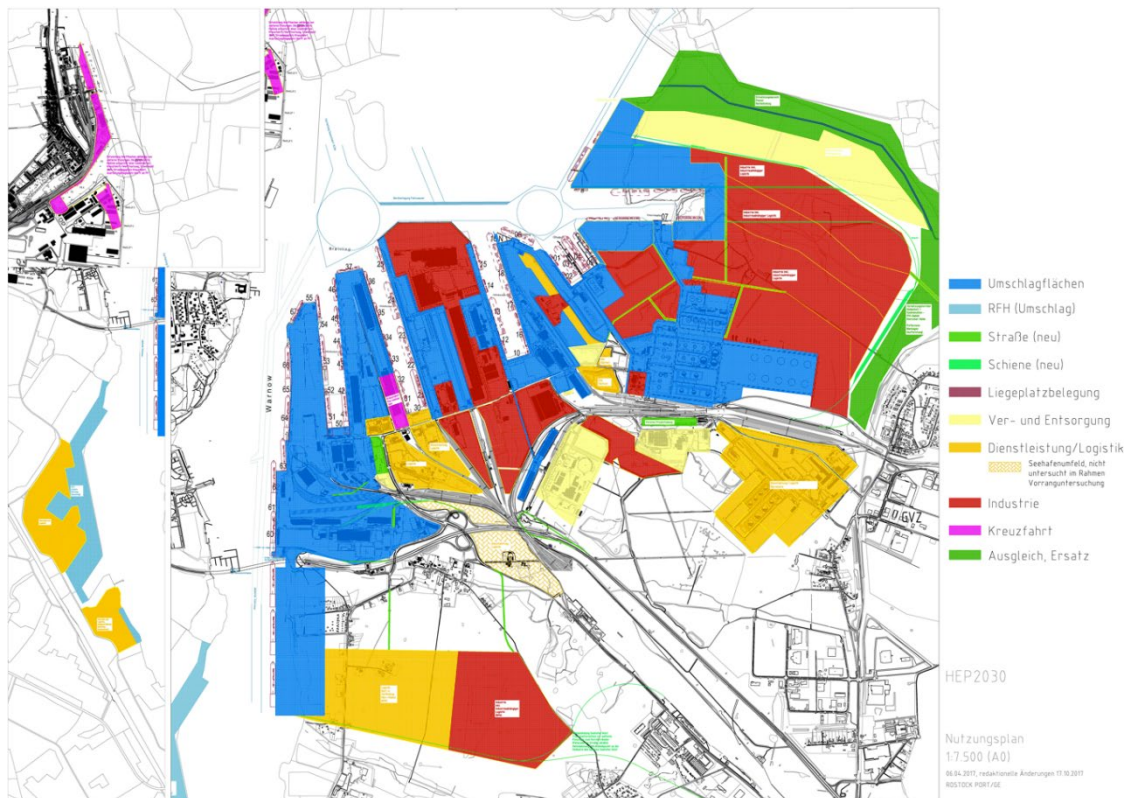


Abbildung 1-9: Hafentwicklungsplan 2030 (Vorlage Nr. 2017/IV/2897 BS der HRO am 13.09.2017)

Der Flächenverbrauch trägt – neben energiebezogenen CO₂-Emissionen, Lärm, Siedlungsabfällen und Bedrohung der Artenvielfalt – wesentlich zu den ökologischen Belastungen bei, die grundsätzlich von Städten ausgehen. Dieser global gewachsenen Verantwortung von Städten und Gemeinden widmet sich auch die deutsche Nachhaltigkeitsstrategie 2021 der Bundesregierung mit Bezug auf das Sustainable Development Goal (SDG 11 der Vereinten Nationen: „Nachhaltige Städte und Gemeinden“). Die deutsche Nachhaltigkeitsstrategie enthält das Ziel, die Flächeninanspruchnahme bis zum Jahr 2030 in Deutschland auf durchschnittlich unter 30 Hektar pro Tag zu begrenzen. Bis zum Jahr 2050 wird eine Flächenkreislaufwirtschaft angestrebt, d. h. netto keine weitere Flächenbeanspruchung für Siedlungs- und Verkehrszwecke.

Auch für ROSTOCK PORT als Infrastrukturbetreiber, dessen wesentlicher Unternehmenszweck in der Verpachtung von Grundstücken im Rahmen der bedarfsgerechten Schaffung und Unterhaltung von

Infrastrukturen am Hafenstandort Rostock besteht, hat der sparsame Einsatz von Ressourcen Priorität. Dies betrifft unter anderem den Flächenverbrauch.

So orientiert sich die räumliche Unternehmensentwicklung an dem Grundsatz „interne Flächenoptimierung vor externer Flächenerweiterung“, d. h. es werden primär und vorzugsweise Flächen innerhalb des bestehenden Hafengebietes genutzt, bevor Erweiterungen in Betracht gezogen werden. Nicht mehr genutzte sowie – aus Sicht der Hafentwicklung – nicht Hafenzwecken vorbehaltene Grundstücke (Hauptkriterium: Umschlag über die Kaikante) werden von ROSTOCK PORT zurückgenommen und – soweit wirtschaftlich darstellbar – wieder der angestrebten Hafennutzung zugeführt.

Aktuelles Beispiel ist die auf Bestreben von ROSTOCK PORT betriebene vorzeitige Auflösung eines Vertrages mit einem Schiffsversorgungsunternehmen, das aus „traditionellen Gründen“ nahe der Kaikante angesiedelt war; selbst jedoch kaum nennenswerten

Kaiumschlag durchführte. ROSTOCK PORT suchte in Abstimmung mit dem Unternehmen einen neuen Standort im vorgelagerten Gewerbegebiet und bereitet einen Umzug vor. Das vorzeitige Beenden des Pachtvertrages verursacht nicht nur Pachtmindereinnahmen, sondern auch kostenintensive Zahlungen von ROSTOCK PORT an das Unternehmen, um die Bereitschaft für eine vorzeitige Auflösung der Vertragsbeziehung zu erwirken. Ähnliche Gespräche werden aktuell mit weiteren Hafendienstleistende geführt.

Ein weiteres Beispiel dieser Geschäftspolitik von ROSTOCK PORT stellt die Umgestaltung des Pier I dar, der zu DDR-Zeiten als Stückgutpier genutzt, jedoch nach 1989 kontinuierlich zu einem Fähr- und RoRo-Terminal umgebaut wurde. Seit dem Jahr 1990 sind ca. 200 Mio. Euro in diese Umgestaltung geflossen. In Abbildung 1-10 ist deutlich erkennbar: Wo früher Schienen, Krane und Lagerhallen standen, sind nunmehr Vorstellflächen und Rampen für die Abfertigung des (mengenseitig) wichtigsten Umschlagssegments eingeordnet.



Abbildung 1-10: Pier I Rostock Überseehafen in nördliche Richtung vor 1990 (linkes Bild) und 2020 (rechtes Bild)

VORRANGUNTERSUCHUNG ALS TEIL DER RAUMENTWICKLUNGSPLANUNG

Der *Planungsverband Region Rostock* beabsichtigt laut Beschluss vom November 2022, in den kommenden Jahren das „Regionale Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg/Rostock (RREP)“ fortzuschreiben.

Dabei sollen auch die im Raumentwicklungsprogramm von 2011 festgelegten sogenannten Vorbehaltsgebiete Gewerbe und Industrie „Rostock-Seehafen Ost“ und „Rostock-Seehafen West“ als sogenannte „Vorranggebiete“ für zukünftige Hafennutzungen ausgewiesen werden (siehe Abbildung 1-11 und Abbildung 1-12).

Vorranggebiete sind „Ziele der Raumordnung“ im Sinne einer verbindlichen Funktion, die andere (mit der Vorrangfunktion

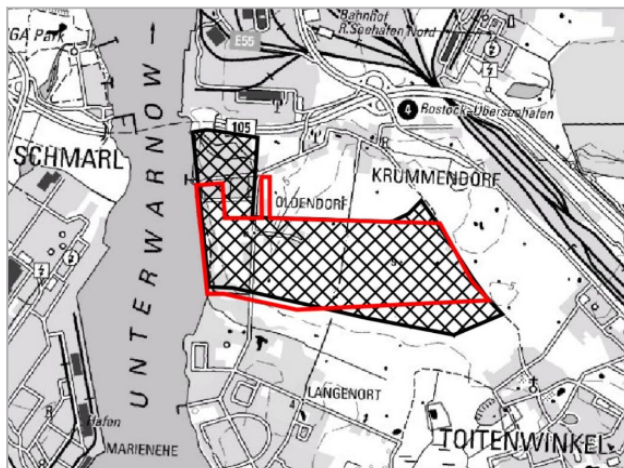
konkurrierende) Nutzungen ausschließt. Im Gegensatz dazu besteht für Vorbehaltsgebiete als „Grundsätze im Regionalplan“ keine verbindliche Beachtungspflicht für öffentliche Stellen.

Die Grundlage für diese Flächenausweisung als Vorranggebiete schaffte eine Interessengemeinschaft, bestehend aus dem Land Mecklenburg-Vorpommern, der Regionalplanung des Landkreises Rostock, der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Amt für Stadtplanung, Stadtentwicklung und Wirtschaft) und der ROSTOCK PORT GmbH, die das sogenannte „Vorrang-Gutachten“ beauftragten: Für beide Seehafen-Erweiterungsgebiete – Hafenerweiterung Ost und West – wurden verschiedene Anordnungsalternativen geprüft und Vorzugslayouts empfohlen und beschrieben.



Legende:
rote Umgrenzungen:
 Festlegungen im RREP 2011 als Vorbehaltsgebiet
schwarze Kreuzschraffur:
 Empfehlung zur Fortschreibung des RREP als Vorranggebiet

Abbildung 1-12: Hafenerweiterung Ost - Vergleich RREP 2011 und Vorschlag für Fortschreibung RREP (FIRU 2020)



Legende:
rote Umgrenzung:
 Festlegungen im RREP 2011 als Vorbehaltsgebiet
schwarze Kreuzschraffur:
 Empfehlung zur Fortschreibung des RREP als Vorranggebiet

Abbildung 1-12: Hafenerweiterung West - Vergleich RREP 2011 und Vorschlag für Fortschreibung RREP (FIRU 2020)

Innerhalb des Gutachtens erfolgte die Ermittlung und Bewertung der Auswirkungen für alle Schutzgüter (Mensch, Pflanzen und Tiere, Boden, Wasser, Klima/Luft, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter). Zudem wurde das öffentliche Interesse begründet, der Kompensationsbedarf grob abgeschätzt und ein Maßnahmenkonzept zur Kompensation der notwendigen Eingriffe entwickelt.

Im Ergebnis sind mit den Hafenerweiterungen sehr hohe Auswirkungen auf die Umwelt – insbesondere die Schutzgüter Mensch, Pflanze, Tier sowie Boden und Klima – verbunden.

So könnten im Erweiterungsgebiet Ost mit der geplanten Flächenkulisse rund um den Mündungsbereich des Peezer Baches Moorböden in größerem Maßstab betroffen

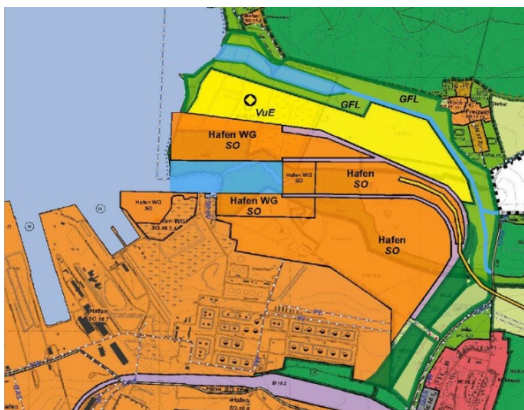


Abbildung 1-14: Vorschlag für Änderung des FNP der Hansestadt Rostock, Ausschnitt Erweiterungsgebiet Ost (FIRU 2020)



Abbildung 1-14: Vorschlag für Änderung des FNP der Hansestadt Rostock, Ausschnitt Erweiterungsgebiet West (FIRU 2020)

sein. Die konkrete Flächeninanspruchnahme ist derzeit noch nicht abzusehen. Die Gutachter der Vorranguntersuchung sehen in der Verlegung des Peezer Baches und der Schaffung eines Schutzstreifens zum FFH-Gebiet „Rostocker Heide“ Möglichkeiten für einen Naturausgleich mit der Chance zur Gestaltung und Herstellung eines dauerhaften und qualitativ hochwertigen Pufferstreifens gegenüber angrenzenden Nutzungen.

Gleichzeitig wird festgestellt, dass der Eingriff in die Moorböden schwerwiegend wäre. So wird konstatiert, dass nur das Vorliegen von überwiegenden Gründen des Gemeinwohles und die Tatsache, dass keine alternativen Flächenangebote für den spezifischen Vorhabenzweck einer Hafennutzung zur Verfügung stehen, diesen Eingriff rechtfertigen könnten.

ROSTOCK PORT ist sich seiner Verantwortung als Infrastrukturbetreiber bewusst und wird die bei einer möglichen Inanspruchnahme von (Teil-)Flächen des Moores erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen – zum Beispiel durch Einsparungen von Klimagasemissionen durch Moorprojekte an anderer Stelle – vornehmen.

Die Gutachter empfehlen die Flächenausweisung für Rostock Seehafen Ost uneingeschränkt und Rostock Seehafen West unter bestimmten Voraussetzungen in den Regionalplan sowie als „Sondergebiet Hafen“ in den Flächennutzungsplan (FNP) der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (siehe Abbildung 1-13 und Abbildung 1-14). Die Untersuchungsergebnisse sind unter folgendem Link abrufbar: [Anlage 11 Bericht FIRU November 2020.pdf \(rostock.de\)](#)

Ein erster Entwurf der Fortschreibung des RREP wurde im Laufe des Jahres 2023 erarbeitet. Das neue Programm soll 2025/26 fertig sein und einen Geltungszeitraum von 10 bis 15 Jahren haben.

2 UNTERNEHMENSSTEUERUNG

2.1 Leitungsstruktur und Einordnung des Nachhaltigkeitsmanagements

STANDARDS: GRI 2-9, GRI 2-10, GRI 2-11, GRI 2-12, GRI 2-13, GRI 2-14, GRI 2-15, GRI 2-16, GRI 2-17, GRI 2-18, GRI 2-19

FÜHRUNGSSTRUKTUR

Gemäß § 7 des Gesellschaftsvertrages der ROSTOCK PORT GmbH sind die Organe der Gesellschaft:

- die Gesellschafterversammlung
- der Aufsichtsrat
- die Geschäftsführung

Oberstes Willensbildungsorgan der Gesellschaft ist die Gesellschafterversammlung, die durch die Eigentümer der Gesellschaft besetzt ist und mindestens einmal jährlich zu einer ordentlichen Versammlung zusammentritt. In der Gesellschafterversammlung sind die Hanse- und Universitätsstadt Rostock mit 74,9 % der Gesellschaftsanteile sowie das Land Mecklenburg-Vorpommern mit 25,1 % der Gesellschaftsanteile vertreten. Die Gesellschafter steuern die Gesellschaft zudem über ihre Beteiligungsverwaltungen. Im Rahmen der Jahresabschlussprüfung werden durch den Wirtschaftsprüfer „Feststellungen im Rahmen des § 53 Haushaltsgesetzes (HGrG)“ mit mehreren Fragenkreisen beantwortet.

Unser Aufsichtsrat – das höchste Kontrollorgan – besteht gemäß der Verteilung der Gesellschafteranteile aus sechs Mitgliedern (davon ein weibliches Mitglied). Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock entsendet vier Mitglieder; das Land Mecklenburg-Vorpommern zwei. Die ordentlichen Sitzungen des Aufsichtsrates finden viermal pro Jahr statt. Er überwacht und berät die Geschäftsführung. Im Gesellschaftsvertrag ist geregelt, welche Geschäftsvorfälle der Zustimmung des Aufsichtsrates bedürfen. Der Vorsitzende des Aufsichtsrates gehört nicht der Geschäftsführung von ROSTOCK PORT an.

Die Konstituierung des Aufsichtsrates erfolgt entsprechend der Neuwahl der Bürgerschaft und der Landesregierung – i.d.R. alle fünf Jahre.

Das höchste Kontrollorgan der Gesellschaft lässt im Rahmen der Jahresabschlussprüfung mit jährlich wechselnden Schwerpunkten die Wirksamkeit und das Funktionieren der Aufbau- und Ablauforganisation überprüfen. Daneben besteht eine – mittlerweile aus dem Unternehmen ausgelagerte – Unternehmensrevision.

Die Geschäftsführung besteht seit dem Jahr 2015 aus zwei Geschäftsführern. Sie bestimmt – jährlich alternierend – den Sprecher der Geschäftsführung.

UNTERNEHMENSSTRATEGIE

ROSTOCK PORT ist ein von öffentlichen Gesellschaftern getragenes Unternehmen und nicht vordringlich der unternehmerischen Gewinnmaximierung unterworfen. Gleichwohl impliziert die Entwicklung einer Unternehmensstrategie für ein Unternehmen grundsätzlich auch die Identifikation von neuen Geschäftsentwicklungsoptionen. Das Unternehmen ROSTOCK PORT agiert in einem sich stark verändernden Wettbewerbsumfeld und ist bestrebt, die eigene Marktposition zu verbessern und die Grundlage für die wirtschaftlichen Aktivitäten zu erweitern, sofern es unternehmerisch sinnvoll und der öffentlichen Aufgabe von ROSTOCK PORT nicht abträglich ist.

Gesellschafterversammlung und Aufsichtsrat beraten die Geschäftsführung bei der von der Geschäftsführung in regelmäßigen Abständen erarbeiteten Strategie inklusive Vision, Mission, Leitbildern, strategischen und operativen Zielen.

Die Unternehmensstrategie basiert auf dem Unternehmenszweck sowie aktuellen Anforderungen und Herausforderungen. Der letzte umfangreiche Strategieprozess fand unter Einbindung der Abteilungsleiter und der Geschäftsführung in den Jahren 2020 bis 2022 statt.

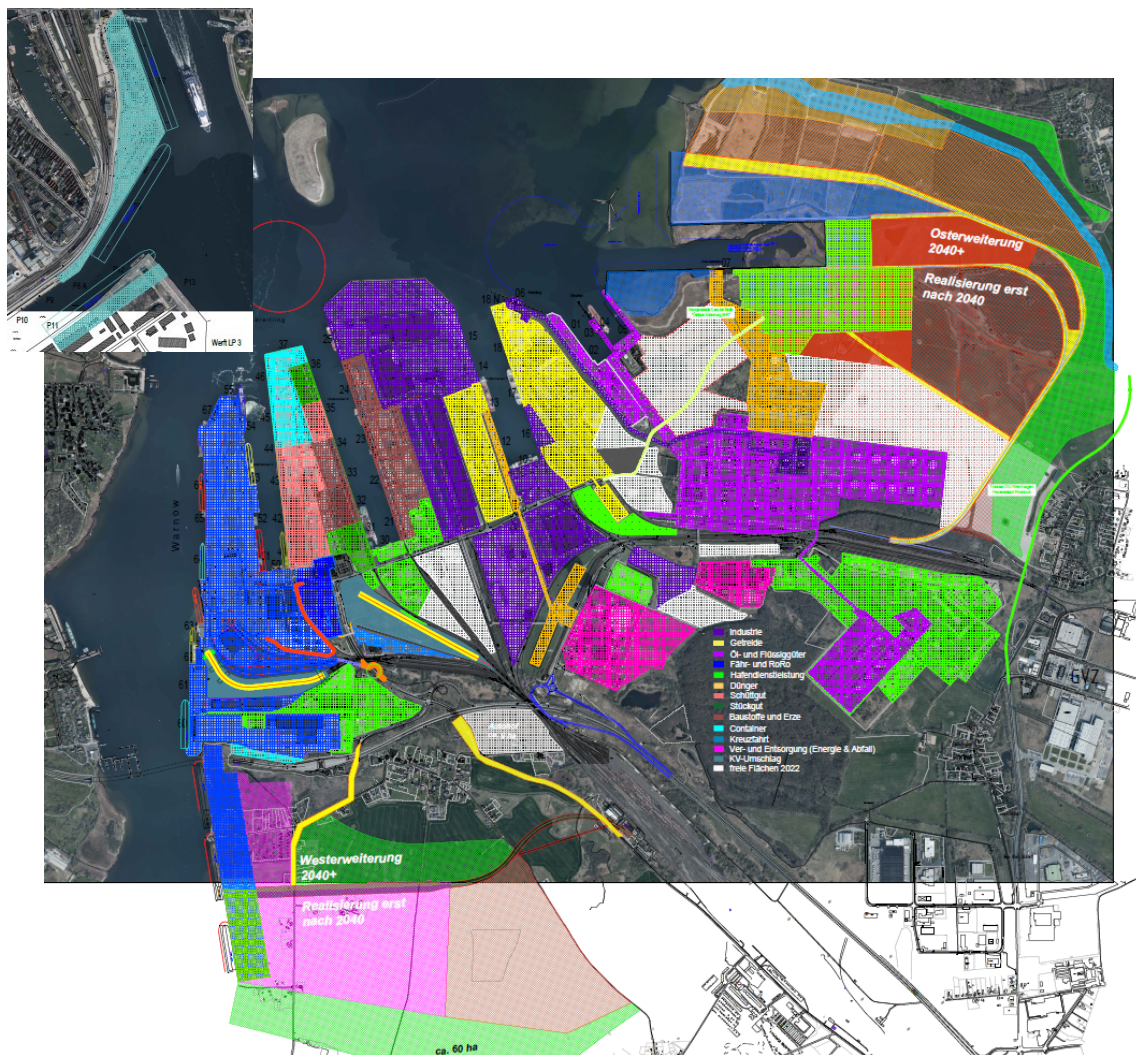


Abbildung 2-1: Infrastrukturkonzeption 2040 ROSTOCK PORT

Dabei bildete die Gesellschaft sieben Geschäftsfelder, für die jeweilige Geschäftsfeldverantwortliche die strategischen Ziele des Unternehmens auf die einzelnen Geschäftsfelder unter Berücksichtigung der Nachhaltigkeitsziele ableiteten:

- Fähr/RoRo
- Immobilien
- Massengut
- Kreuzschifffahrt
- Stückgut/Projektladung
- Kombiniertes Verkehr
- Industrieansiedlungen

Die Geschäftsführung diskutiert in regelmäßigen Abständen die Unternehmensstrategie in den Organen der Gesellschaft, Ende des Jahres 2019 in einem ersten Teil („Mission/Vision/Ziele und Geschäftsfelder“) sowie in einem zweiten Teil am 16.03.2022 die daraus abgeleitete „Infrastrukturkonzeption“ (siehe Abbildung 2-1).

Dabei ist Nachhaltigkeit in unserer Mission – dem, was ROSTOCK PORT für seine Anspruchsgruppen und Partnerunternehmen sein will – fest verankert. Daneben ist die Gestaltung von intensiven Kundenbeziehungen ein essenzieller Bestandteil der Vision und Mission sowie der strategischen Ziele von ROSTOCK PORT (siehe Abbildung 2-2).

Ein wesentliches Ziel von ROSTOCK PORT ist es somit, durch zukunftsfähige Geschäftsmodelle und Leistungen den verschiedenen Wünschen der Anspruchsgruppen zu entsprechen.

Der letzte Strategieprozess verfolgte noch nicht das explizite Ziel der Integration einer Nachhaltigkeitsstrategie in die Unternehmensstrategie. Ungeachtet dessen wurde die Nachhaltigkeit bereits „mitgedacht“: So spiegelt sich der Anspruch einer nachhaltigen Entwicklung auch in der Vision von ROSTOCK PORT und damit in der gesamten

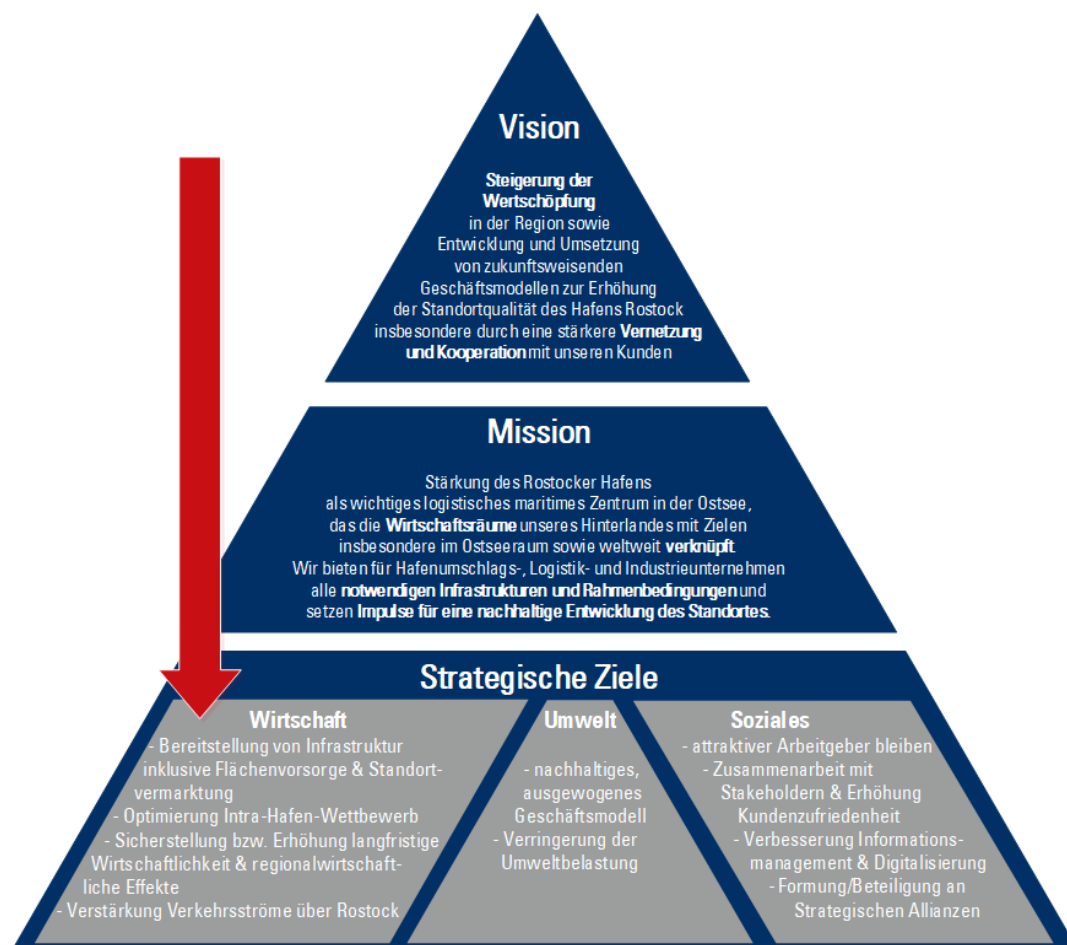


Abbildung 2-2: Vision, Mission und Strategische Ziele ROSTOCK PORT

Unternehmenspolitik wider: Auf Basis von Vision und Mission steht die Erfüllung der heutigen und zukünftigen Wünsche der Kunden und Kundinnen unter Wahrung nachvollziehbarer Wirtschaftlichkeitskriterien an erster Stelle. Alle Tätigkeiten werden so geplant und ausgeführt, dass die Umweltbelastungen so gering wie möglich gehalten werden.

ROSTOCK PORT stellt die kontinuierliche Verbesserung der Leistungen des Managementsystems, die Vermeidung von Umweltbelastungen und die Einhaltung der für die Umweltaspekte ihrer Tätigkeiten relevanten rechtlichen Verpflichtungen und Anforderungen sicher.

Eine motivierende und leistungsfördernde Arbeitsatmosphäre für die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen wird durch Teilhabe, insbesondere einer aktiven Einbindung, Übertragung von Verantwortung und kontinuierliche Sicherung der erforderlichen Qualifikationen gewährleistet.

Das Managementsystem sichert die Erbringung der Leistungen in hoher Qualität und mit hoher Effizienz. Alle Mitarbeitenden, beginnend bei der Geschäftsführung, sind verpflichtet, die Regelungen des Managementsystems einzuhalten. Die Geschäftsführung ist für den Aufbau, die Integrität und Normkonformität, die Aufrechterhaltung und die Verbesserung des Systems verantwortlich.

Zur Umsetzung der Unternehmenspolitik definiert ROSTOCK PORT auf Basis seiner strategischen Zielsetzungen Unternehmensziele zur Steigerung der Qualität und zur Senkung der Umweltbelastungen der Leistungen des Unternehmens.

Mitglieder der Gesellschafterversammlung und des Aufsichtsrates nehmen im Rahmen von Veranstaltungen, die von der Gesellschaft organisiert werden (u. a. Neujahrsempfang), Kontakte zu wesentlichen Stakeholdern und Stakeholderinnen der Gesellschaft wahr und tauschen sich mit der Geschäftsführung zu wesentlichen

Erkenntnissen aus. Daraus resultierende Aufgaben werden an die Geschäftsführung weitergeleitet.

Die höchsten Kontrollorgane der Gesellschaft beauftragen die Geschäftsführung mit der regelmäßigen Berichterstattung über die Auswirkungen der Tätigkeit der Gesellschaft auf die Wirtschaft und Umwelt inklusive daraus resultierender Maßnahmen. Die Geschäftsführung wiederum delegiert diese Aufgaben teilweise an die Führungskräfte im Unternehmen.

NACHHALTIGKEITSMANAGEMENT UND -BERICHTERSTATTUNG

Die Verantwortung für das Nachhaltigkeitsmanagement der ROSTOCK PORT GmbH wird folgendermaßen delegiert: Das höchste Kontrollorgan der Gesellschaft beauftragt die Geschäftsführung, die Auswirkungen der Tätigkeit der Gesellschaft auf die Wirtschaft und Umwelt zu ermitteln und regelmäßig über den Stand inklusive Maßnahmen zu berichten. Die Geschäftsführung wiederum delegiert diese Aufgaben teilweise an die Führungskräfte im Unternehmen.

Die Nachhaltigkeitsberichterstattung wird im Vorfeld mit dem Aufsichtsrat diskutiert und abschließend zur Kenntnis genommen. Unterjährig erfolgt in den Sitzungen des Aufsichtsrates eine Information der Geschäftsführung über wesentliche Geschäftsvorfälle. Diese werden durch den Aufsichtsrat – ggf. unter Beauftragung verschiedener weiterer Erarbeitungen von Sachständen – diskutiert und zur Kenntnis genommen.

INTERESSENKONFLIKTE

Mögliche Interessenkonflikte der Vertretende der Organe mit der Gesellschaft sollen nicht vorkommen und werden durch jährliche Erklärungen der Mitglieder des Aufsichtsrates dokumentiert.

So erklären die Mitglieder des Aufsichtsrates schriftlich, dass weder sie selbst noch Ehepartner oder Verwandte ersten Grades sowie Unternehmen, an denen dieser

Personenkreis direkt oder indirekt beteiligt ist, geschäftliche Beziehungen zur ROSTOCK PORT GmbH unterhalten. Zudem erklären die Mitglieder des Aufsichtsrates, dass sie bei keinem Unternehmen beschäftigt sind, welches geschäftliche Beziehungen zur ROSTOCK PORT GmbH unterhält.

Die Erklärungen der Aufsichtsratsmitglieder werden dem Landesrechnungshof Mecklenburg-Vorpommern durch die Gesellschaft zugesandt.

KOMMUNIKATION KRITISCHER BELANGE

Der Aufsichtsrat wird regelmäßig von der Geschäftsführung informiert, so dass bedeutende Nachhaltigkeitsbelange nach Einschätzung der Geschäftsführung entsprechend thematisiert und diskutiert werden.

GESAMMELTES WISSEN DES HÖCHSTEN KONTROLLORGANS

Der Aufsichtsrat erhält zu Beginn seiner Tätigkeit unter anderem das Unternehmenskonzept (Unternehmensstrategie), den

Geschäftsbericht und den Wirtschaftsplan. Zudem informiert die Geschäftsführung mindestens quartalsweise über wesentliche Geschäftsvorfälle.

LEISTUNGSBEWERTUNG DES HÖCHSTEN KONTROLLORGANS

Der Aufsichtsrat erhält mit der Entlastung durch die Gesellschafterversammlung die Bewertung seiner jeweils letztjährigen Tätigkeit.

VERGÜTUNGSPOLITIK

Die gezahlten Gesamtbezüge der Geschäftsführung erfolgt ausschließlich in Form fixer Vergütungen und werden jeweils im Anhang des Jahresabschlusses von ROSTOCK PORT genannt.

Aufgrund der Art der Aufsichtsratsbezüge (Sitzungsgeld) von insgesamt 4 000 Euro wird auf eine individualisierte Darstellung verzichtet.

2.2 Strategie und Richtlinien

STANDARDS: GRI 2-22, GRI 2-23, GRI 2-24, GRI 2-25, GRI 2-27, GRI 3-3

GRUNDSÄTZLICHE LEITLINIEN

Welche Leitlinien die ROSTOCK PORT GmbH im Umgang mit Kunden und Kundinnen, mit der Umwelt, Mitarbeitenden und anderen Interessengruppen anwendet, beschreibt die Qualitäts- und Umweltpolitik. So entspricht die Aufbau- und Ablauforganisation der ROSTOCK PORT GmbH den Anforderungen an ein *Qualitätsmanagementsystem nach ISO 9001:2015*, in dem die wesentlichen Prozesse, Organisations- und Arbeitsanweisungen beschrieben werden. Daneben besteht ein *Umweltmanagementsystem nach ISO 14001:2015*.

Voraussetzung für eine Zertifizierung nach ISO 14001 ist unter anderem die Festlegung einer Umweltpolitik und deren Kommunikation an die Beschäftigten. Aus der Analyse der Umweltauswirkungen unserer Geschäftstätigkeit leiten wir unsere Umweltziele ab. Unsere Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen werden entsprechend geschult und für die Umweltaspekte ihrer Tätigkeit sensibilisiert. Die Einhaltung der in den daraus resultierenden Organisations- und Arbeitsanweisungen vorgegebenen Verfahrensweisen wird durch eine jährliche Prüfung im Rahmen der Bewertung des Managementsystems sichergestellt. Durch kontinuierliche Verbesserung erreichen wir nicht nur die Zertifizierung, sondern verringern unter anderem unseren Energie- und Ressourcenverbrauch, senken Kosten und vermeiden Rechts- und Haftungsrisiken.

PUBLIC CORPORATE GOVERNANCE KODEX DER HANSESTADT ROSTOCK

Die ROSTOCK PORT GmbH setzt freiwillig den sogenannten *Public Corporate Governance Kodex für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock* in der jeweils aktuell gültigen Fassung um. Der Kodex umfasst an erster Stelle die Grundsätze guter

Unternehmensführung und ist in seiner aktuellen Fassung unter folgendem Link abrufbar:

https://rathaus.rostock.de/media/rostock_01.a.4984.de/datei/PCGK_03_2022.pdf

Mit der Verankerung des Kodex ist eine von der Geschäftsführung und dem Aufsichtsrat von ROSTOCK PORT jährlich abgegebene Erklärung verbunden, dass dem Regelwerk entsprochen wurde (und wird) sowie eine nachvollziehbar begründete Darstellung eventuell nicht angewandeter Empfehlungen.

Die Einhaltung des Public Corporate Governance Kodex und auch das Regelwerk selbst werden regelmäßig von der Hanse- und Universitätsstadt Rostock bzw. vom Beteiligungsmanagement vor dem Hintergrund der Entwicklungen auf Kommunal-, Landes- und Bundesebene, des Deutschen Public Corporate Governance Kodex sowie europäischer und internationaler Entwicklungen überprüft und bei grundlegendem Änderungsbedarf angepasst.

ZERO EMISSION @ BERTH

Die ROSTOCK PORT GmbH unterzeichnete am 3. Mai 2021 eine Absichtserklärung für das Gemeinschaftsprojekt „ZeroEmission@Berth“: Im Frühjahr 2021 haben sich Vertretende aus neun deutschen Seehäfen zusammengefunden, um initiativ einen Beitrag zum „Green Deal“ der EU also zur Dekarbonisierung sowie zur Luftreinhaltung zu leisten. Das Projekt startete im September 2021 für eine Dauer von circa sieben Monaten. Ziel war es, Maßnahmen aufzuzeigen, die in Ergänzung oder als Alternative zu festen Landstromanlagen zur Emissionsreduktion während der Schiffs Liegezeiten im Hafen beitragen (z. B. durch Nutzung von Synergien, neuen Technologien oder Anreizen zur Emissionsreduktion). Die Identifizierung

dieser Maßnahmen erfolgte gemeinsam mit den Reedereien, die deutsche Seehäfen anlaufen, um einen Schulterschluss zwischen allen Teilen der Maritimen Wirtschaft zu erreichen. Unternehmen, Entwickler, Forschende und alle Interessierten waren aufgerufen, an einem Innovationswettbewerb teilzunehmen und Konzepte und technische Lösungen für den nachhaltigen Schiffsbetrieb – insbesondere am Liegeplatz – beim Maritimen Cluster Norddeutschland einzureichen. Die Gewinner aus den insgesamt 30 Bewerbungen aus 14 Ländern wurden am 29. September 2022 im Rahmen der Fachveranstaltung „Nachhaltige Häfen: gemeinsam, klar, sauber“ beim Deutschen Schifffahrtstag in Bremen ausgezeichnet. Die Häfen prüfen die eingereichten Innovationen auf eine mögliche Umsetzung in ihrem Hafen und ob es ggf. Synergien zwischen den Akteuren gibt, die genutzt werden können. Die Mitarbeit bei diesem Gemeinschaftsprojekt ist nur eine von vielen Maßnahmen, die ROSTOCK PORT allein oder mit Partnerunternehmen initiiert hat, um die Emissionen im Hafen zu reduzieren. ZeroEmission@Berth [Maritimes Cluster Norddeutschland e.V. \(maritimes-cluster.de\)](https://www.maritimes-cluster.de)

Auch zukünftig wird sich ROSTOCK PORT an Dekarbonisierungsprojekten beteiligen, die das Ziel verfolgen, Schiffe in den Häfen klimaneutral zu betreiben, Luftschadstoffe im Hafen und Hafenumfeld zu reduzieren und somit einen wichtigen Beitrag zum klimaneutralen Hafenbetrieb leisten.

RISIKOMANAGEMENT

Die ROSTOCK PORT GmbH hat ein Risikomanagementsystem implementiert. Grundlage dieses Systems sind jährlich durchgeführte Risikoinventuren. In diesem Zusammenhang werden Risikofelder festgelegt, Risiken identifiziert und bewertet. Für einzelne Risiken sind Frühwarnsignale und Schwellenwerte definiert sowie Verantwortlichkeiten und Aufgabenbereiche zugeordnet.

Die getroffenen Maßnahmen ermöglichen das zeitnahe Erkennen von Risiken der

Gesellschaft. Die erarbeiteten Maßnahmen sind im Risikomanagementhandbuch dokumentiert. Frühwarnsignale und Maßnahmen grundsätzlich kontinuierlich und systematisch im Rahmen der Risikoinventuren mit dem aktuellen Geschäftsumfeld und den Geschäftsprozessen und Funktionen der Gesellschaft abgestimmt und angepasst.

DATENSCHUTZ

ROSTOCK PORT legt großen Wert auf Datenschutz und die Wahrung der Privatsphäre. Die Erhebung, Verarbeitung und Nutzung personenbezogener Daten der Kunden und Kundinnen sowie Lieferfirmen erfolgt gemäß den internationalen und nationalen Datenschutzstandards (DS-GVO) und dient insbesondere der Durchführung des Vertragsverhältnisses bzw. der Erfüllung vertraglicher und vorvertraglicher Pflichten, gesetzlicher und behördlicher Anforderungen, der allgemeinen Korrespondenz, der internen Verwaltung, der Statistik sowie dem Veranstaltungsmanagement.

Eine Übermittlung dieser Daten an unberechtigte Dritte findet nicht statt; berechtigte Dritte sind insbesondere öffentliche Stellen, die die Daten auf Grund gesetzlicher Vorschriften erhalten (z. B. Finanzbehörden).

Zur Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben aus dem Datenschutz ist eine betriebliche Datenschutzbeauftragte benannt. Diese ist weisungsfrei und unmittelbar der Geschäftsführung unterstellt.

UMWELTBESCHWERDEN

Negative Auswirkungen, für deren Ursachenrecherche sich ROSTOCK PORT als Grundstückseigentümerin für den Seehafen Rostock und für den Betrieb des Kreuzfahrtterminals in Warnemünde verantwortlich sieht und mit einem Beschwerdemanagementsystem bearbeitet, betreffen ausschließlich die Umweltauswirkungen durch Schall-, Licht-, Geruchs- und Luftschadstoffimmissionen. Diese können sowohl die benachbarte Wohnbebauung als auch die

Mitarbeitenden der im Hafen angesiedelten Unternehmen und Institutionen betreffen.

ROSTOCK PORT betreibt im Seehafen Rostock selbst keine Anlagen, die immissionsrelevante Schall-, Licht-, Geruchs- und Luftschadstoffe emittieren. Daher werden nahezu alle Einwirkungen auf die Nachbarschaft, die aus dem Seehafen hervorgehen, durch die Anlagen oder Vorgänge der Pächter bzw. Anlagenbetreiber verursacht.

Gleiches gilt für das Kreuzfahrtterminal in Warnemünde, jedoch mit dem Unterschied, dass der *Betrieb* des Terminals durch ROSTOCK PORT erfolgt. Bisher eingegangene Beschwerden, die potenziell immissionsrelevante Umwelteinwirkungen (Schall-, Licht-, Geruchs- und Luftschadstoffimmissionen) beinhalten, können nahezu ausschließlich dem Betrieb der Kreuzfahrtschiffe zugeordnet werden.

ROSTOCK PORT verfügt über ein Beschwerdemanagementsystem für Umwelteinwirkungen durch Schall, Licht, Gerüche und Luftschadstoffe. Dieses ermöglicht den jeweiligen Anspruchsgruppen (Anwohnende, Anlagenbetreiber usw.), den Hafenebetreiber über belästigende Wahrnehmungen hinsichtlich Lärm, Gerüchen und Licht, die von Anlagen im Seehafen und im Kreuzfahrtterminal ausgehen, zu informieren. ROSTOCK PORT ist somit in der Lage, entsprechende Informationen aufzunehmen und durch Rücksprache mit Betroffenen zu konkretisieren, anschließend Ursachen zu ermitteln bzw. zu identifizieren mit dem Ziel, diese durch das Einleiten entsprechender Gegenmaßnahmen abzustellen.

Die Informationsübermittlung kann dabei persönlich, telefonisch und webbasiert erfolgen. Die Aufnahme der Beschwerde und die Rückmeldung an die beschwerdeführende Person mittels Eingangsbestätigung erfolgen Montag bis Sonntag zwischen 0 und 24 Uhr. Die Bearbeitung durch das ROSTOCK PORT-Beschwerdemanagement wird Montag bis Donnerstag zwischen 9 und 15 Uhr sowie Freitag 9 bis 13 Uhr durchgeführt.

Außerhalb dieser Zeiten, d.h. 24/7 kann die Bearbeitung durch die Operator/Dispatcher sichergestellt werden.

Alle Beschwerden werden in der Ereignismeldungen Datenbank erfasst. Im Jahr 2020 waren acht Umweltbeschwerden zu verzeichnen, während für das Jahr 2021 insgesamt vier Eingänge festzustellen sind. Im Jahr 2022 wurden 12 Beschwerdeneingänge dokumentiert. Der Rückgang zwischen den Jahren 2020 und 2021 ist voraussichtlich mit den pandemiebedingten Einschränkungen zu erklären. Diese wurden im Jahr 2022 sukzessive wieder aufgehoben, so dass sich die Anzahl der Kreuzfahrtanläufe in Warnemünde wieder in Richtung des Niveaus vor Corona entwickeln konnte. Der Großteil der Beschwerden in 2022 stand im Zusammenhang mit dem Kreuzfahrtbetrieb.

Für Beschwerden ohne Bezug zu oben beschriebenen Umweltauswirkungen gibt es kein gesondertes Managementsystem.

Vorschläge der Stakeholder und Stakeholderinnen bezüglich der Gestaltung, Überprüfung, Anwendung und Verbesserung werden durch ROSTOCK PORT geprüft und gegebenenfalls umgesetzt.

Die Wirksamkeit der Beschwerdeverfahren verfolgt das Unternehmen, indem die Anspruchsgruppen, die sich mit einer Beschwerde an ROSTOCK PORT gewandt haben, über die Ursache (sofern diese ermittelt werden konnte) sowie über eingeleitete Gegenmaßnahmen (sofern diese realisierbar waren) informiert werden und vom Unternehmen ein entsprechendes Feedback eingefordert wird. Die lokalen Behörden (Hafen- und Seemannsamt, Amt für Umwelt- und Klimaschutz der Universitäts- und Hansestadt Rostock, StALU Mittleres Mecklenburg als Behörde für genehmigungspflichtige Anlagen) werden bei Bedarf ebenfalls in einzelne Vorgänge einbezogen.

ROSTOCK PORT leistet jedoch auch über das Umweltbeschwerdemanagementsystem hinaus einen Beitrag zur Beseitigung bzw.

Reduzierung von negativen Auswirkungen. So beteiligt sich das Unternehmen an Forschungsprojekten bzw. leitet u. a. solche, die innovative Ansätze zur Vermeidung und Minimierung von immissionsrelevanten Geräuschen verfolgen (Bsp. IHATEC Projekt „LA-RoRo“, in dem aktive und passive Schallschutzmaßnahmen im RoRo-Bereich erarbeitet werden). Darüber hinaus beabsichtigt ROSTOCK PORT für den Bereich der zum Kreuzfahrtterminal benachbarten Wohnbebauung ein Schallmonitoringsystem in Betrieb zu nehmen. Damit sollen die Geräuscheinwirkungen durch den Betrieb des Kreuzfahrtterminals in der Nachbarschaft objektiviert, mögliche Geräuschquellen identifiziert und durch Einleitung von Gegenmaßnahmen minimiert werden. Des Weiteren ist die Errichtung eines Schall- und Schadstoffmonitorings für den Fähr- und RoRo-Bereich vorgesehen.

EINHALTUNG VON GESETZEN UND VORSCHRIFTEN

Richtlinien, Gesetze und sonstige Vorschriften, die für die Arbeitsabläufe bei ROSTOCK PORT relevant sind und aktuell zur Verfügung stehen müssen, werden online in einem allgemeinen Rechtskataster – einem systematischen Verzeichnis der jeweiligen rechtlichen Verpflichtungen und Anforderungen – erfasst. Enthalten sind Gesetze, Satzungen und Verordnungen sowie sonstige Regelungen und Verpflichtungen.

Änderungen im Rechtskataster werden jeweils durch den externen Onlinedienst eingepflegt und über eine automatische Benachrichtigung der ROSTOCK PORT GmbH mitgeteilt. Zusätzliche Änderungs- oder Anpassungsbedarfe, u.a. aufgrund aktueller Meldungen, Literaturrecherchen etc., welche in den ROSTOCK PORT-Fachabteilungen festgestellt werden, werden an die zuständige Rechtsabteilung gemeldet und von dieser in das Kataster eingepflegt.

Für alle Tätigkeiten von ROSTOCK PORT, die sich speziell auf Umweltaspekte bzw. auf rechtliche Verpflichtungen und

Anforderungen im Rahmen des Anlagen- und Genehmigungskatasters beziehen, ist das Umweltrechtskataster die Grundlage. ROSTOCK PORT regelt mittels Arbeitsanweisung die systematische Erfassung und Pflege der für das Unternehmen anzuwendenden gültigen Umweltrechtsvorschriften in Form eines Umweltrechtskatasters und den Zugriff der Mitarbeitenden auf das Umweltrechtskataster sowie das Vorgehen bei der Bewertung der Einhaltung der Umweltrechtsvorschriften.

KORRUPTIONSBEKÄMPFUNG

Die ROSTOCK PORT GmbH hat, neben den im Rahmen des Qualitätsmanagementhandbuchs bestehenden Regelungen, in Zusammenarbeit mit der BDO Deutsche Waren-treuhand AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, (BDO AG) im Rahmen der Korruptionsprävention ein *Hinweisgeber-system* implementiert. Zu diesem Zweck ist ein Vertretende der BDO AG als externer Ombudsmann tätig. Dieser ist Ansprechpartner für kritische Sachverhalte im Bereich der Wirtschaftskriminalität (z. B. Untreue, Korruption oder Diebstahl). Dieses externe Ombudsmann-System besteht seit Januar 2008. Die Mitarbeitenden der ROSTOCK PORT GmbH wurden entsprechend informiert.

Der Ombudsmann prüft die eingehenden Informationen der Mitarbeitenden und leitet diese aufgearbeitet in Abhängigkeit von Ihrer Dringlichkeit sofort oder im Rahmen eines regelmäßigen Berichtes an das dafür zuständige Gremium der ROSTOCK PORT GmbH weiter. Das zuständige Gremium leitet anschließend notwendige Maßnahmen ein.

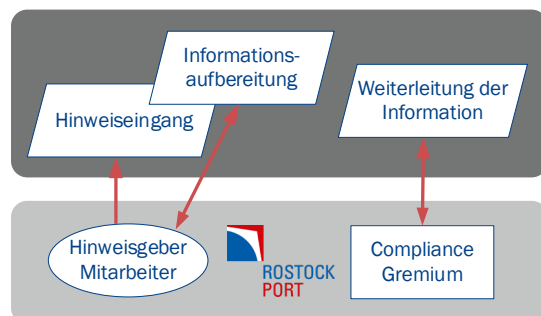


Abbildung 2-3: Verfahrensweise Ombudsmann

Die Regelungen zur Korruptionsbekämpfung im Qualitätsmanagementhandbuch umfassen insbesondere Regelungen zur organisatorischen Trennung bei der Auftragsvergabe, die Ausübung von Kontrollmöglichkeiten sowie die Beachtung des Vier-Augen-Prinzips. Eine in sich geschlossene Gesamtdokumentation der Maßnahmen zur Korruptionsprävention soll weiterhin erstellt werden.

Der Entwurf der Antikorruptionsrichtlinie ist noch nicht abschließend überarbeitet. Dies wurde insbesondere aufgrund der Pandemie zurückgestellt

Bis Ende Oktober 2020 wurden keine Korruptionsvorfälle bei ROSTOCK PORT registriert.

2.3 Hafensicherheit

GRI 2-22, GRI 2-23, GRI 2-24, GRI 3-3

SICHERHEIT DER HAFENANLAGEN

Die Sicherheit von Passagieren, Schiffen, Anlagen und Gütern hat für ROSTOCK PORT höchste Priorität. Dabei stellen wir die Umsetzung des seit 2004 geltenden *Internationalen Codes zur Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen* sicher.

Gewährleistet wird die Sicherheit der Hafenanlagen der ROSTOCK PORT GmbH beispielsweise durch verschiedene abgeschlossene Sicherheitsbereiche, entsprechende Zugangskontrollen, Kamera-/Videoüberwachung in bestimmten Arealen, anlassbezogene Durchsuchungen von Fahrzeugen, Personen oder Gepäck, Notfall- und Evakuierungspläne/-maßnahmen sowie 24/7-Kontakt zur Sicherheitszentrale von ROSTOCK PORT.

UMSETZUNG VON SICHERHEITSMÄßNAHMEN

Die im Seehafen Rostock sowie im Kreuzfahrtterminal Warnemünde angewandten Regelungen sind durch die übergeordnete Landesbehörde beim Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit Mecklenburg-Vorpommern (Designated

Authority) zertifiziert und werden durch den Port Facility Security Officer (PFSO) ständig aktualisiert.

Die Umsetzung der Sicherheitsmaßnahmen erfolgt dabei unter Einbindung und mit Unterstützung der entsprechenden Behörden der Landes- und Bundesebene (z. B. Wasserschutzpolizei, Berufsfeuerwehr, Zollamt oder Hafen- und Seemannsamt).

So kommen zur Gefahrenabwehr beispielsweise Regelungen zur Anwendung, die von der zuständigen Hafenbehörde, dem Hafen- und Seemannsamt Rostock (HSA), getroffen werden.

Das HSA ist im Zuge der Gefahrenabwehr befugt, gegenüber den Schiffen und in Abstimmung mit dem Brandschutz- und Rettungsamt, der Wasserschutzpolizei, den Umwelt- und Genehmigungsbehörden sowie gegenüber den Anlagen- und Terminalbetreibern, ordnungsrechtliche Anweisungen zu treffen. In Ausübung dessen hat das HSA eine standortübergreifende Notfallplanung und -kommunikation für den Seehafen erarbeitet.

3 LOGISTIKDREHSCHLEIBE ROSTOCK

3.1 Wirtschaftliche Auswirkungen

STANDARDS: GRI 3-3, GRI 201-1, GRI 201-4, GRI 203-2

REGIONALWIRTSCHAFTLICHE EFFEKTE

So wie sich beispielsweise die Konjunktur oder politische Entwicklungen direkt auf das Ergebnis der ROSTOCK PORT GmbH auswirken, so fließen unsere Einnahmen auch direkt in die Region zurück – in Form von Gehältern bzw. Löhnen, Steuern sowie Investitionen in Verkehrser-tüchtigungen oder die Anpassung von Liegeplätzen, Flächen usw. (siehe Tabelle 3-1).

Im Gegensatz zu Privatunternehmen vertreten wir die (öffentlichen) Interessen unserer Gesellschafter – der Hanse- und Universitätsstadt Rostock sowie des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Da wir öffentliche Aufgaben erfüllen, ist unsere wirtschaftliche Leistung anders einzuordnen und darf somit nicht rein betriebswirtschaftlich betrachtet werden. Unsere Maßnahmen stärken durch direkte, indirekte und induzierte Effekte die wirtschaftliche Entwicklung in unserer Region und darüber hinaus.

Tabelle 3-1: Regionalökonomische Mehrwerte durch ROSTOCK PORT

	2022	2021
Schiffsanläufe (Anzahl) (Universalhafen + Fähre/RoRo)	7.663	7.551
Kreuzfahrtanläufe (Anzahl)	138	47
Gesamtumschlag (t)	28.998.000	28.700.000
Passagiere gesamt (Anzahl)	2.795.770	1.787.950
Umsatz (Mio. EUR)	42	37
Bilanzsumme (Mio. EUR)	215	205
Personalkosten (Mio. EUR) inkl. Sozialabgaben	11,7	10,9
Investitionen (Mio. EUR) aus Eigenmitteln	20,1	4,8

Stand: 31.12.2022

Beschäftigtenzahl oder das Steueraufkommen. Die Ansiedlungserfolge von großen Industriebetrieben haben die Beschäftigtenzahlen und damit die durch die Hafenwirtschaft erbrachte Wertschöpfung für die Region Rostock erheblich erhöht.

HÄFEN ALS WIRTSCHAFTSZENTRUM

Die Relevanz von Häfen bestimmt sich dementsprechend neben ihrer Funktion als Knotenpunkt im Güterumschlag oder der Passagierabfertigung auch aus ihrer regionalpolitischen Bedeutung als Wirtschaftszentrum und Ort industrieller Produktion mit entsprechend positiven Auswirkungen auf die Dienstleistungsdichte, die

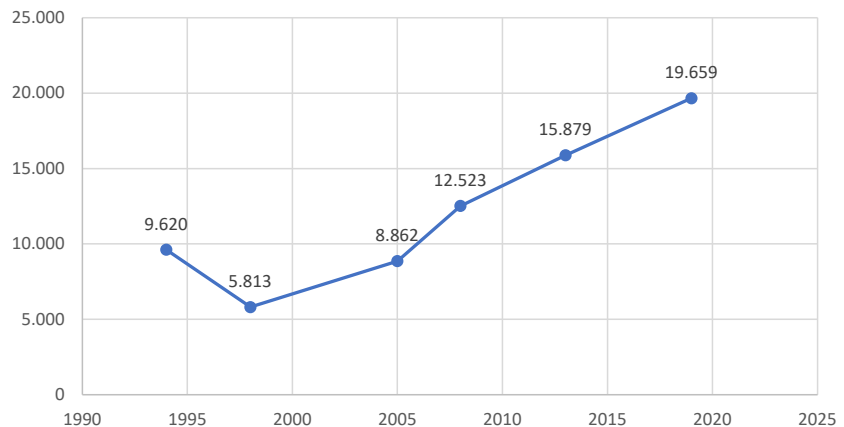


Abbildung 3-1: Anzahl direkter, indirekter und induzierter Arbeitsplätze der Rostocker Hafenwirtschaft

UNTERSUCHUNG WIRTSCHAFTLICHER EFFEKTE

Die Rostocker Hafenwirtschaft spielt eine bedeutende Rolle innerhalb nationaler Lieferketten. Seit dem Jahr 1994 lässt ROSTOCK PORT in regelmäßigen Abständen die wirtschaftlichen Effekte der Rostocker Hafenwirtschaft untersuchen – zuletzt im Jahr 2020. Diese schließt neben dem Seehafen Rostock auch den öffentlichen Fracht- und Fischereihafen sowie die Werkhäfen mit ein. Unterschieden werden direkte, indirekte und induzierte Effekte.

Ziel der Befragung ist die Ermittlung der wirtschaftlichen Gesamtbedeutung des Hafenstandortes, wobei die Methodik im Laufe der Jahre angepasst wurde. In der letzten Untersuchung (2019/20) wurde erstmalig der bis dahin übliche (und mit Vorgängeruntersuchungen vergleichbare) Ansatz zur Erfassung der regionalökonomischen Effekte entsprechend der im Jahr 2017 vom Bund eingeführten Systematik um eine Erfassung der überregionalen (deutschlandweiten) wirtschaftlichen Effekte ergänzt.

DIREKTE REGIONALÖKONOMISCHE EFFEKTE

Für das Jahr 2019 wurden direkte, durch den Hafen Rostock hervorgerufene, Beschäftigungseffekte in Höhe von 10 809 Vollbeschäftigungseinheiten ermittelt, die vor allem auf das Verarbeitende Gewerbe sowie auf Verkehr und Lagerei entfallen. Dies ist im Wesentlichen auf die überdurchschnittliche Bedeutung der hafenabhängigen Industrie in Rostock zurückzuführen. Damit einher geht ein durch den Hafen hervorgerufener Gesamtumsatz von 2,9 Milliarden Euro sowie eine Wertschöpfung von 1,1 Milliarden Euro (siehe Tabelle 3-2). Diese regionalökonomischen Effekte fallen vorwiegend in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock sowie im Landkreis Rostock an.

INDIREKTE UND INDUZIERTER REGIONALÖKONOMISCHE EFFEKTE

Positive wirtschaftliche Effekte entstehen aber auch bei außerhalb des Hafens angesiedelten Unternehmen: Indirekte wirtschaftliche Effekte resultieren aus vor- oder nachgelagerten Leistungen entlang der jeweiligen Wertschöpfungskette, zum Beispiel durch den Bezug von Vorleistungen (z. B. Rohmaterialien, Bauten, Maschinen und Anlagen, Bankdienstleistungen, rechts- oder ingenieurwissenschaftliches Know-how). Insofern sind auch diese Effekte auf die lokale, regionale oder überregionale Wirtschaft zu berücksichtigen. Des Weiteren löst der Konsum der Beschäftigten aufgrund von Einkommenssteigerungen aufgrund des Nachfrageanstiegs weitere Produktionserhöhungen aus (induzierter Effekt).

Insgesamt hingen von der Rostocker Hafenwirtschaft im Vor-Corona-Jahr 2019 knapp 20 000 Arbeitsplätze ab und es wurde eine Wertschöpfung in Höhe von 1,6 Milliarden Euro generiert (siehe Tabelle 3-2). Damit stiegen die wirtschaftlichen Effekte der Rostocker Hafenwirtschaft im Vergleich zur letzten Erhebung (Jahr 2013) weiter an. Die Rostocker Hafenwirtschaft erwartet in diesem Jahr – bezogen auf die Ergebnisse aus dem Jahr 2019 – coronabedingt einen leichten Beschäftigungsrückgang von zwei Prozent und einen Umsatzrückgang von vier Prozent.

Tabelle 3-2: Wirtschaftliche Effekte des Rostocker Hafenstandortes (CPL, ETR, ISL: 2020)

	Beschäftigte Anzahl	Umsatz Mio. EUR	Wertschöpfung Mio. EUR
Direkt Effekte aus unmittelbarer Hafenaktivität	10.809	2.872	1.069
Indirekt Effekte entlang vor-/nachgelagerter Wertschöpfungskette	6.000	1.057	353
Induziert Effekte durch Verausgabung von Lohn/Gehalt für Privatkonsum	2.850	475	201
Insgesamt	19.659	4.404	1.623

STEUEREFFEKTE

Durch die wirtschaftlichen Aktivitäten im Rostocker Hafen sowie den hierdurch entlang der vorgelagerten Wertschöpfungsketten ausgelösten Aktivitäten und durch die Konsumausgaben ergeben sich fiskalische Folgeeffekte.

Die Steuereffekte sind im Vergleich zu den Ergebnissen aus vorangegangenen Untersuchungen erheblich gestiegen: Im Jahr 2019 wurden insgesamt rund 370 Millionen Euro Steuerzahlungen generiert, wovon der Großteil (196 Mio. Euro) auf die Umsatzsteuer entfällt. In Abbildung 3-2 sind die jeweiligen Effekte von Lohn-/Einkommen-, Gewerbe- sowie Grundsteuer dargestellt (aus Vergleichsgründen ohne die Umsatzsteuer).

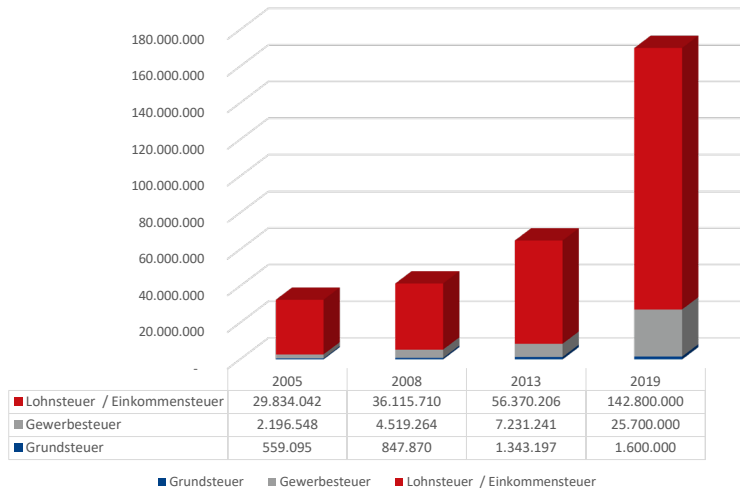


Abbildung 3-2: Steuerliche Effekte der Rostocker Hafenwirtschaft 2005-2019

erstmals in einem deutschen Hafen nach der vom BMWI angewandten Systematik berechnet wurden und deren Ergebnis in Abbildung 3-3 dargestellt ist. Die überregionalen wirtschaftlichen Effekte entstehen zum einen in der Transportkette in Höhe von 6 090 Beschäftigten, die einen Umsatz von 840 Millionen Euro erwirtschaften. Zum anderen entstehen überregionale Beschäftigungseffekte im industriellen Bereich in Höhe von 56 858 Beschäftigten – vornehmlich im fertigen Gewerbe (52 290 Beschäftigte) und in der Landwirtschaft (4 531 Beschäftigte).

Insgesamt sichert der Hafen Rostock damit zusätzlich 62 948 Beschäftigte im Gebiet der gesamten Bundesrepublik. Von einer Aufsummierung mit den regionalen Effekten ist dabei jedoch abzusehen, da die Kennzahlen auf unterschiedliche Art und Weise dem Hafen zuzurechnen sind und damit nicht unter Außerachtlassung der jeweiligen Spezifika verglichen werden können.

ÜBERREGIONALE EFFEKTE

Darüber hinaus generiert die Rostocker Hafenwirtschaft überregionale Effekte, die

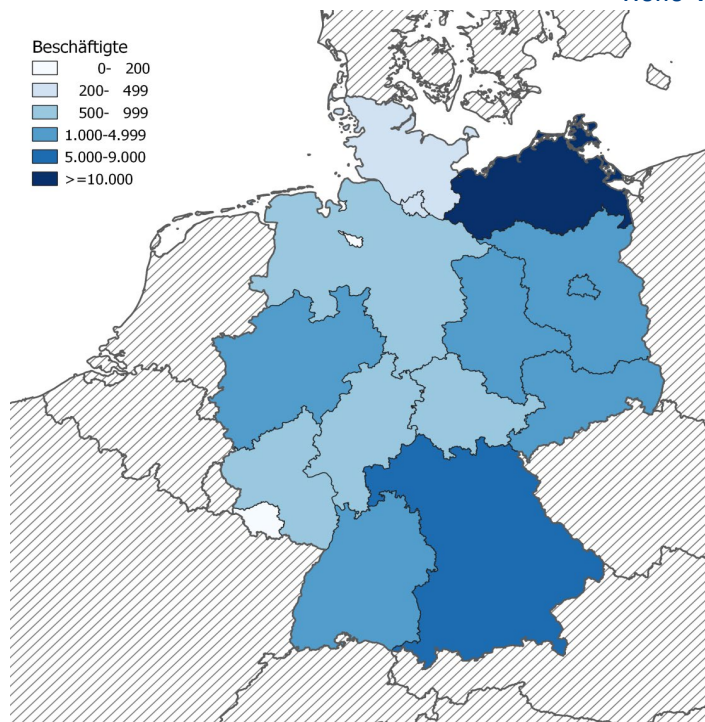


Abbildung 3-3: Überregionale Beschäftigungseffekte des Hafens Rostock in der hafenabhängigen Industrie (ISL auf Basis Destatis, BA und CPL; 2020)

3.2 Logistikscherpunkte

STANDARDS: GRI 3-3, GRI 2-6, GRI 2-22

BAHNHAFEN ROSTOCK

Der Seehafen Rostock ist als sogenannter Eisenbahnhafen konzipiert worden. Zu DDR-Zeiten sind etwa 80 Prozent der Güter vom bzw. zum Hafen auf der Schiene transportiert worden. Wenn sich auch der Modal Split nach der Wende 1989 komplett änderte, so setzt ROSTOCK PORT weiter auf den umweltfreundlichen Verkehrsträger und hält mit weiteren Infrastrukturunternehmen (DB Netz AG) für die Umschlags- und Logistikunternehmen Kapazitäten zur Nutzung der Bahn vor. Dies betrifft unter anderem die Möglichkeit der Trajektion von Eisenbahnwaggons im Fährverkehr, aber auch die Bereitstellung von Bahnverladeeinrichtungen im Schüttgut-, Flüssiggut- und Stückgutverkehr.

ERWEITERUNG DER KV-ANLAGE AUF 680 M

Der Terminal für den Kombinierten Verkehr (KV-Terminal) wurde in mehreren Baustufen der steigenden Nachfrage angepasst und wird weiter ausgebaut (siehe Abbildung 3-4).

Aktuell bereitet ROSTOCK PORT die Verlängerung des KV-Terminals auf 680 m – und damit auf Ganzzuglänge – vor. Dieser Standard ist EU-weit für die wesentlichen Strecken und Knotenpunkte vorgesehen, Rostock ist als sogenannter Kernnetzhafen sowie

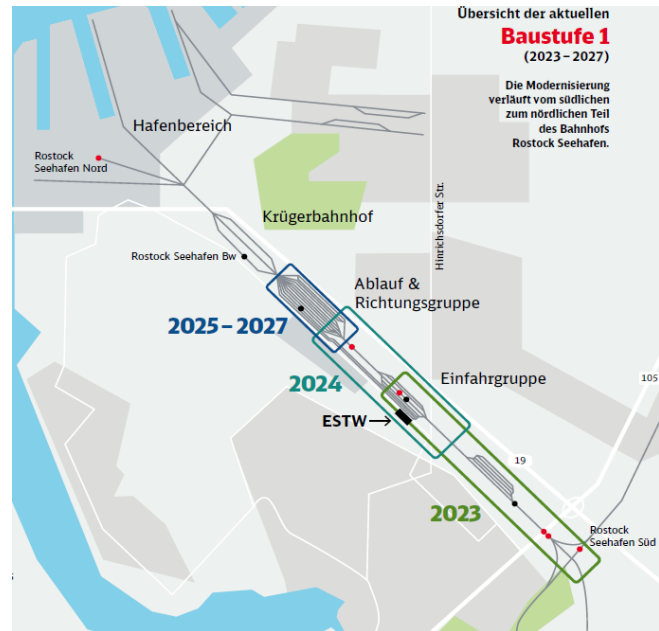


Abbildung 3-4: Umbau vorgelagerter Rangierbahnhof durch DB Netz AG (Quelle: DB Netz AG)

Ausgangs- und Endpunkt zweier sogenannter Kernnetzkorridore zur Aufnahme dieser großvolumigen Transportströme prädestiniert.



Abbildung 3-5: KV-Terminal Rostock-Überseehafen

AUSBAU BAHNVERKEHRE IM SEEHAFEN-HINTERLAND

Die Erhöhung des Bahnanteils im Hinterlandverkehr des Rostocker Hafens reduziert die Klimagasemissionen der über den Standort laufenden Verkehrsketten und festigt die Rolle Rostocks als „Eisenbahnhafen“.

Erhebliche Aktivitäten unternimmt ROSTOCK PORT im kontinuierlichen Ausbau der Terminalkapazitäten des Kombinierten Verkehrs (KV) und forciert damit den Ausbau der KV-Verbindungen ab dem Standort Rostock.

ROSTOCK PORT ist bestrebt, weitere leistungsstarke Intermodalverbindungen in das Leistungsportfolio des Hafens aufzunehmen und entsprechende Verkehre als umweltfreundliche Relationen über den Rostocker Hafen zu routen. Für unsere Partnerunternehmen ergeben sich dadurch zuverlässige „grüne“ Transportalternativen unter Nutzung des umweltfreundlichen Seeweges.

Obwohl selbst nicht als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) oder Operateur tätig, initiiert ROSTOCK PORT Verkehre, führt vorbereitende Markterkundungsstudien durch und bringt vorgenannte Akteure durch Identifizierung und Bündelung potentieller Mengen „an einen Tisch“.

Die in das allgemeine Bewusstsein vorgebrachte stärkere Nutzung klimafreundlicher Transportalternativen ermöglicht auch dem Standort Rostock, seine Eigenschaft als Eisenbahnhafen weiter auszubauen. ROSTOCK PORT stärkt daher gezielt seine Leistungsfähigkeit im Bahnbereich.

Dies betrifft auch die Umwandlung von ehemals für den S-Bahn-Verkehr genutzte Gleisanlagen in ein neues RoRo-Terminal zur Schaffung neuer Flächen mit Anbindung an den neu geschaffenen Liegeplatz 50. An den Umbaukosten der DB Netz beteiligt sich ROSTOCK PORT mit einer Teilfinanzierung in Höhe von 1,5 Millionen Euro.

AUTOMOBILLOGISTIK

Am 22. September 2022 eröffnete im Rostocker Überseehafen das erste Autolink Fahrzeugterminal Deutschlands. Im Oktober 2020 verkündeten die Autolink Germany GmbH und die ROSTOCK PORT GmbH ihre Zusammenarbeit beim Bau des ersten Autoterminals in einem deutschen Ostseehafen. So entstand auf 75.000 m² eines der modernsten Fahrzeugterminals Europas. Das Terminal bietet Platz für etwa 3 200 Fahrzeuge. Autolink und ROSTOCK PORT rechnen mit einem Umschlag von jährlich bis zu 150 000 Autos – vorrangig Neuwagen –, die nach Nord- und Osteuropa exportiert werden sollen. An den bereits modernisierten Liegeplätzen können die größten RoRo-Schiffe aus dem Ostseeraum mit bis zu 14 m Tiefgang abgefertigt werden.

Neuwagentransporte in Ostseeanrainerstaaten mittelfristig über den Rostocker Hafen zu routen, ist in mehrfacher Hinsicht sehr vorteilhaft. Zum einen sind die Transportwege kürzer: Da sich eine Vielzahl von Produktionsstandorten der größten Automobilhersteller im südöstlichen Europa befinden, bietet sich aus diesen Regionen ein Umschlag über den Rostocker Hafen für Zieldestinationen im Ostseeraum an. Unabhängige Studien haben bei einer Verlagerung der Transportketten von Neufahrzeugen nach Skandinavien ohne den Umweg über die Nordsee bis zu 50 % CO₂-Reduzierung errechnet. So werden beim Transport per Schiene als auch per Schiff Zeit, Energie, Strom und Treibstoff gespart. Die Autolink Germany GmbH betreibt dabei für die eigenen Transporttätigkeiten vollelektrische Fahrzeuge. Für die Ausleuchtung des Terminals wurde eine hocheffiziente LED-Lichtanlage installiert, die eine nutzungsabhängige Steuerung zur Energieeinsparung ermöglicht.



Abbildung 3-6: Fahrzeugterminal „Autolink“ im Überseehafen Rostock

Mit der Baureifmachung der Flächen zwischen Hafeneingang und Hafenbecken A begannen wir bereits im Jahr 2019. Um zwei Teilflächen miteinander zu verbinden, ließ ROSTOCK PORT eine Unterführung unter der vierspurigen Hafenzu- und -ausfahrt bauen. Die Brücke über die Ost-West-Straße für den direkten Anschluss des neuen Terminals an die Liegeplätze 41 und 51 im Hafenbecken A errichtete Autolink.

Das neue Autoterminal hat eine leistungsstarke Eisenbahnanbindung erhalten. ROSTOCK PORT wirkte in den Verhandlungen zwischen dem Pächter mit der DB Netz auf einen möglichst hohen Modal-Split-Anteil der Bahn hin. In Kooperation zwischen DB Netz und ROSTOCK PORT wurde ein Doppelgleisanschluss (Gleise 601+602) mit jeweils knapp 600 m Nutzlänge gebaut. Die Gleisabschlüsse haben durch Autolink zwei Doppelrampen für die Be- und Entladung der Autozüge erhalten. Für Einzel- und Sondertransporte besteht außerdem ein Anschluss zu den Gleisen 504 und 505 der Deutschen Bahn, an denen Züge mittels einer mobilen Rampe entladen werden können.

FORSCHUNGSPROJEKTE

ROSTOCK PORT beteiligt sich mit dem Projekt **„SIMOP-RoRo“** an dem vom Bundesverkehrsministerium aufgelegten Forschungsprogramm für Seehäfen „Innovative Hafentechnologien“ (IHATEC). Das auf drei Jahre ausgelegte Projekt mit Praxis- und Forschungspartnern erarbeitet Lösungen zur effizienteren und schnelleren Be- und Entladung von Fähren auf dem Rostocker Fährterminal am Beispiel der Abfertigung der Scandlines-Fähren. Ziel ist die Modellierung der Abfertigungsprozesse inklusive der Zu- und Ablaufstrecken des Fährterminals. Diese dient dem Entwurf von Abfertigungsszenarien zur Reduzierung der Hafentiegezeiten der Schiffe (Planungstool zur Definition situativer Abfertigungskonzepte, z. B. stauplangerechter Vorstau der Fahrzeuge im Vorstellbereich). Dadurch soll unter Annahme des gegebenen Fahrplankonzepts ceteris paribus eine Reduzierung der Überfahrtsgeschwindigkeit bzw. das Aufholen von Verspätungen ohne größere Geschwindigkeitssteigerungen erreicht werden. Im Ergebnis führt dies zu reduziertem Energieverbrauch und damit reduzierten Emissionen der Fähren. Durch die zuverlässige Einhaltung der planmäßigen Hafentiegezeiten bis

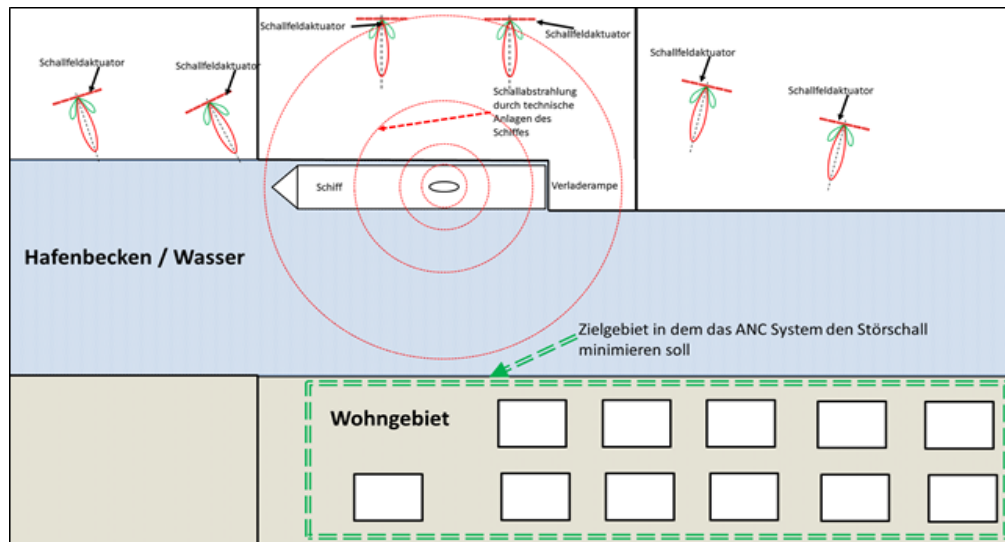


Abbildung 3-7: Mögliches Szenario eines ANC-Systems im Seehafen Rostock

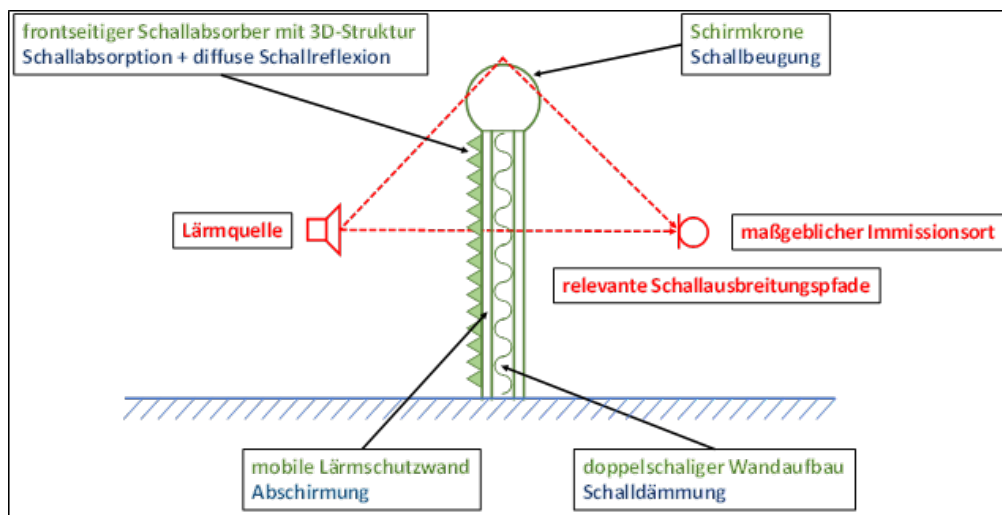


Abbildung 3-8: Aufbau und Funktion einer Lärmschutzwand

hin zu ihrer gesteuerten Minimierung ergibt sich auch im hochfrequentierten Fährverkehr die Möglichkeit des „Slow Steaming“. Dar-über hinaus werden die operativen Steuerungen des Terminalbetriebes durch den konsequenten Einsatz IT-basierter Planungstools unabhängiger von der individuellen Einschätzung und dem Wissen Einzelner und somit für alle Akteure am Hafenumschlag transparenter, planbarer und zuverlässiger.

Des Weiteren arbeitet ROSTOCK PORT im Projekt „**LA-RoRo – Lärmarmen RoRo-Umschlag**“ an Lösungen zur Reduzierung von Lärmemissionen, die vom Fähr- und RoRo-Bereich des Hafens ausgehen. „LA-RoRo“

ist ebenfalls in dem Forschungsprogramm IHATEC eingeordnet.

Im Rahmen von „LA-RoRo“ wird ein kombinierter Lösungsansatz verfolgt, um die Schallimmissionen durch den Betrieb von RoRo-Terminals des Seehafens Rostock in der benachbarten Wohnbebauung zu reduzieren. Dabei soll ein innovatives Konzept für die praktische Umsetzung neuartiger Schallschutzmaßnahmen erarbeitet werden. Es wird u. a. analysiert, ob mit einem ANC-System (Active Noise Cancellation) für die bestehenden technischen Anlagen an der umliegenden Wohnbebauung sowie innerhalb des Hafengebietes eine Lärmreduzierung erreicht werden kann (siehe Abbildung 3-7).

Darüber hinaus erfolgt die Untersuchung einer passiven Schallreduzierung mit einer mobilen Schallschutzwand. Diese wird in Leichtbauweise mit neuartigen, akustisch wirksamen Textilien ausgeführt. Die entsprechenden Dämpfungseigenschaften sollen dabei auf die für den Hafenbetrieb charakteristischen Störquellen abgestimmt bzw. optimiert werden. Der grundsätzliche Aufbau einer Schallschutzwand, der die Effizienz für deren erreichbare Geräuschreduzierung im Wesentlichen bestimmt, ist in Abbildung 3-8 dargestellt.

Mit effektiven Schallschutzmaßnahmen wird zum einen sichergestellt, dass Anforderungen an den Immissionsschutz erfüllt und gleichzeitig wirtschaftliche Entwicklungen (z. B. Mengensteigerungen, Neuansiedlungen) ermöglicht werden.

4 UMWELTAUSWIRKUNGEN UND KLIMASCHUTZ

4.1 Anpassungsmaßnahmen im maritimen Sektor

STANDARDS: GRI 302-2, GRI 302-4, GRI 302-5; GRI 305-3, GRI 305-5

KLIMAWANDEL UND WELTWEITE SCHIFFFAHRT

Der Klimawandel und Anpassungsmaßnahmen an seine Folgen stellen eine große Herausforderung dar, denn Emissionen von Klimagasen spielen auch in der maritimen Wirtschaft eine zunehmend wichtige Rolle. Rund drei Prozent des globalen CO₂-Ausstoßes sind durch die internationale Schifffahrt verursacht. Mit Blick auf das Pariser Klimaabkommen vom Dezember 2015 und die dort vereinbarte Reduzierung von CO₂-Emissionen zur Bekämpfung des Klimawandels besteht auch im Sektor der Schifffahrt die Notwendigkeit entsprechender Reduktionsmaßnahmen, um das globale Ziel einer Erderwärmung von deutlich unter 2 °C oder gar auf 1,5 °C zu erreichen.

Weil Schifffahrtsunternehmen weltweit operieren, sind im Sinne gleicher Wettbewerbsbedingungen international einheitliche Regeln wichtig. Die Internationale Seeschifffahrts-Organisation (IMO) – zuständig für die weltweite Regulierung des maritimen Sektors – sieht in ihrer neuen Strategie vor, dass die Schifffahrt bis zum Jahr 2030 ihre Emissionen um 20 bis 30 Prozent und bis zum Jahr 2040 um 70 bis 80 Prozent im Vergleich zu 2008 reduziert. Bis 2050 soll vollständige Klimaneutralität angestrebt werden. Dabei orientiert die IMO für das Jahr 2027 auf ein global gültiges Preissystem für den Ausstoß von Treibhausgasen (Entscheidung voraussichtlich 2025).

ALTERNATIVE KRAFTSTOFFE IN DER SCHIFFFAHRT

Schiffe, die mit Liquefied Natural Gas (LNG) betrieben werden, finden zunehmend Verbreitung. Der schwefelarme (aber fossile)

Kraftstoff LNG wird als eine Möglichkeit emissionsärmerer Schifffahrt gehandelt.

Im Vergleich zu den konventionellen Kraftstoffen kann LNG erhebliche Beiträge für die Emissionsreduzierung von Luftschadstoffen leisten. Es ist eine nahezu völlige Reduzierung der Schwefel- und Feinstaubemissionen sowie eine rund 30 -prozentige Reduktion der Stickoxide möglich. Aufgrund von Vorschriften zum Umweltschutz in der Schifffahrt finden entsprechende Antriebe zunehmend Verbreitung. So senkte die IMO die Obergrenze für den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen mit Beginn des Jahres 2020 weltweit von 3,5 auf 0,5 Prozent ab. Unter anderem in der Nord- und Ostsee (sogenannte „SECA-Gebiete“) liegt dieser Grenzwert bereits seit Januar 2015 mit 0,1 % noch niedriger.

Die Klimagasreduktionen durch Einsatz von LNG werden – in Abhängigkeit vom Stand der wissenschaftlichen Diskussion – als mäßig bis gering eingeschätzt. So ist beispielsweise der Methanschlupf kritisch zu sehen. Jedoch wird die für LNG aktuell bei Schiffsneubauten zum Einsatz kommende sogenannte Dual Fuel Motorentechnik auch die Basis für die perspektivische Verwendung von „grünen“ alternativen Kraftstoffen sein.

Gegenwärtig wird Methanol von den großen Reedereien als zukünftiger Kraftstoff gesehen, was deren Absicht, dafür eigene Produktionskapazitäten aufzubauen, untermauert. Ein großes Potenzial besteht mittlerweile auch für den kohlenstofffreien Ammoniak. Die bei der Verbrennung von Ammoniak entstehenden Stickoxide und das klimarelevante Lachgas technisch zu beherrschen, ist eine der Herausforderungen, an denen gegenwärtig intensiv gearbeitet wird. Grüner

Wasserstoff ist auch bilanziell kohlenstofffrei. Aufgrund der schwierigen Speicherbarkeit wird dieser voraussichtlich eher für kurze Distanzen, wie beispielsweise bei Hafenverkehren oder lokale Fährverbindungen eingesetzt. Biomassebasierte Kraftstoffe sind gegenwärtig bereits verfügbar.

EU-ANSÄTZE ZUR TREIBHAUSGASREDUKTION

Obwohl der Schiffsverkehr nur etwa vier Prozent der gesamten Treibhausgasemissionen in der EU ausmacht, zählt er zu den Bereichen mit dem am stärksten steigenden Emissionsaufkommen – und trägt damit maßgeblich zum Klimawandel bei. Außerdem werden EU- und weltweit erst seit Kurzem Anstrengungen unternommen, um in diesem Bereich die Treibhausgasemissionen zu reduzieren.

Um die Gesamtemissionen der EU bis 2030 um 55 Prozent (gegenüber 1990) zu senken und bis 2050 klimaneutral zu werden, hat die EU ehrgeizige Pläne, mit denen dem Klimawandel entgegengewirkt werden soll. Das Legislativpaket „Fit for 55“, mit dem die Ziele des europäischen „Green Deal“ erreicht werden sollen, enthält Vorschläge zur Verringerung der Emissionen. Am 16. September 2020 stimmten die Europaabgeordneten dafür, den Schiffsverkehr in das EU-Emissionshandelssystem (ETS) einzubeziehen. Schiff-fahrtsunternehmen sollten zudem verpflichtet werden, ihre Emissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 40 Prozent zu reduzieren.

ZUKUNFTSSTRATEGIE MECKLENBURG-VORPOMMERN

Auch der Zukunftsrat Mecklenburg-Vorpommerns, der im September 2020 durch die Ministerpräsidentin Schwesig einberufen wurde, fasst in seiner Zukunftsstrategie 2021 bis 2030 wichtige notwendige Weichenstellungen zusammen, die in verschiedenen Handlungsempfehlungen und Instrumenten für das Bundesland münden. So wird Nachhaltigkeit zum verpflichtenden Kriterium politischen und institutionellen Handelns

gemacht. Nicht-nachhaltiges Handeln wird begründungspflichtig.

Weiterhin wird Digitale Infrastruktur wie mobile Netzversorgung, Datensicherheit und datenbasierte Dienstleistungen zum Grundrecht erhoben. Dies gilt insbesondere in einem Flächenland mit 6000 Dörfern, in dem diese Form der Vernetzung enormes Potenzial für Teilhabegerechtigkeit, Wirtschaftswachstum und Innovationskraft hat.

Schließlich wird die Gemeinwohlorientierung zum leitenden Prinzip der Daseinsvorsorge. Generationengerechtigkeit und Bildungserfolg müssen zu verpflichtenden Indikatoren werden. Der gesellschaftliche Zusammenhalt soll gestärkt und individuelle Chancen in allen Lebenslagen strukturell gefördert werden.

KLIMANEUTRALITÄT DER HANSESTADT ROSTOCK BIS 2035

Die Einflussmöglichkeiten von ROSTOCK PORT auf die Reduzierung von Klimagasen im eigenen Wirkungskreis sind relativ gering. Trotzdem beteiligen wir uns in unserem Wirkungsbereich an der Umsetzung des Ziels der Hanse- und Universitätsstadt Rostock, bis zum Jahr 2035 klimaneutral zu sein. Dazu erfassen und reduzieren wir unsere CO₂-Emissionen so weit wie möglich.

ENERGIEHAFEN ROSTOCK

Der Seehafen Rostock ist bereits heute durch den Import aktuell noch vornehmlich fossiler Energieträger, wie Steinkohle oder Rohöl, ein Energiehafen. ROSTOCK PORT sieht sich jedoch verpflichtet, einen Beitrag für die Umsetzung der Energiewende zu leisten. Der mittel- und langfristige Ausstieg aus dem Verbrauch fossiler Energieträger hat somit oberste Priorität. Wesentliche Teile der dafür erforderlichen Infra- und Superstruktur sowie Unternehmen mit entsprechender Erfahrung im Umschlag mit verschiedenen Energieträgern bestehen bereits. Demzufolge sind die Voraussetzungen

für den Import flüssiger grüner Energieträger gegeben und werden durch die anstehende Seekanalvertiefung weiter verbessert.

ROSTOCK PORT initiiert und beteiligt sich an Projekten, die eine Etablierung der grünen Wasserstoffwirtschaft bewirken sollen und damit zur Umsetzung der Energiewende beitragen können. Dies betrifft insbesondere das örtliche Kohlekraftwerk als größtem lokalen Klimagasemittenten. Auf dessen benachbarter Fläche soll mit dem strategischen IPCEI-Förderprojekt (Important Projects of Common European Interest) „HyTechHafen“ der Europäischen Kommission eine 100 MW-Wasserstoffproduktionsanlage (Elektrolyseur) errichtet werden (vgl. Abbildung 4-1). Ziel ist der Auf- und Ausbau einer Import-Infrastruktur für Wasserstoff und seine Derivate im Hafen Rostock.

Der Norden Deutschlands und insbesondere Rostock verfügt durch die Anlandung von Offshore-Windenergie über hervorragende Bedingungen für den Betrieb von Anlagen zur Herstellung von grünem Wasserstoff. Dieser kann sowohl durch lokale Verbraucher als auch durch Abnehmer entlang einer geplanten Pipeline stofflich und energetisch genutzt werden. Beispielsweise ist durch anschließende Anreicherung des



Wasserstoffs mit Stickstoff Ammoniak oder mit Kohlenstoff Methanol herstell- und für die chemische Industrie nutzbar.

Für die Umsetzung des Elektrolyseprojektes „HyTechHafen Rostock“ hat eine von ROSTOCK PORT initiierte Projektgruppe, der sogenannte Industriearbeitskreis, dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) und der EU eine Projektskizze vorgelegt. Das Ziel ist das Einwerben von Fördermitteln im Rahmen von IPCEI hydrogen für die Inbetriebnahme des Elektrolyseurs im Jahr 2027.

Im Jahr 2022 wurde für die Umsetzung von „HyTechHafen Rostock“ die Projekt- und Betreibergesellschaft „Rostock EnergyPort cooperation“ gegründet, an der ROSTOCK PORT mit einer Sperrminorität beteiligt ist und die lokalen Interessen vertritt.

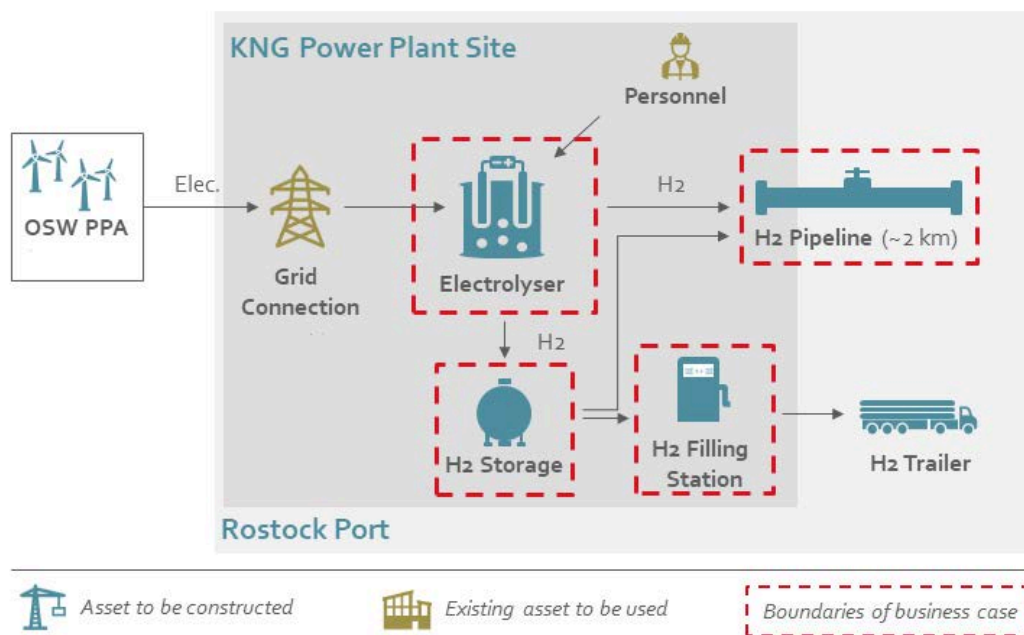


Abbildung 4-1: Technisches Konzept mit den Systemgrenzen für das Projekt "HYTechHafen Rostock"

Neben der Produktion und Einspeisung von grünem Wasserstoff soll auch die prozessbedingt entstehende „grüne“ Abwärme im örtlichen Fernwärmenetz genutzt werden. Weitere regionale Verbraucher wie örtliche ÖPNV Anbieter und Logistik- und Umschlagsunternehmen sind ebenso

einzubinden, wie die mehr als 600.000 LKW bzw. Trailer (2022), die den Fähr- und RoRo-Hub im Seehafen Rostock nutzen.

4.2 Emissionsreduktion ROSTOCK PORT

STANDARDS: GRI 302-1, GRI 302-4, GRI 302-5; GRI 305-1, GRI 305-2, GRI 305-3, GRI 305-5, GRI 3-3

AKTIVE UMWELTPOLITIK

Umweltschutz und umweltbewusstes Handeln sind Bestandteil der Unternehmensgrundsätze der ROSTOCK PORT GmbH. Sie erwartet daher auch von externen Dienstleistende ein umweltbewusstes, energie- und ressourcensparendes Verhalten. Die Qualitäts- und Umweltpolitik von ROSTOCK PORT ist auf der Unternehmenswebsite [Rostock Port: Zertifizierung \(rostock-port.de\)](https://www.rostock-port.de/rostock-port-zertifizierung) dargestellt und erläutert.

Die „Emissionen des Hafens“ sind jedoch nur zum kleinen Teil dem Wirken der ROSTOCK PORT GmbH als Infrastrukturgeellschaft bzw. Betreiberin des (Gesamt)Hafens zuzuschreiben. Unser Einfluss auf die Klimagas- und Schadstofffreisetzung der jeweiligen Emittenten am Standort (z. B. Reedereien, Umschlags- oder Industriebetriebe) ist demzufolge beschränkt und liegt im Verantwortungsbereich des jeweiligen Unternehmens. Die ROSTOCK PORT GmbH arbeitet jedoch gemeinsam mit den im Hafen angesiedelten Unternehmen daran, die Emissionen am Standort zu minimieren (siehe Abschnitt 4.3). Zudem unterstützen wir Ämter und Behörden bei hafenrelevanten Emissionsuntersuchungen.

Durch eine aktive Umweltpolitik soll der Betrieb des Hafens für die anliegenden Anwohner und Ökosysteme verträglicher gestaltet werden.

UMWELTMANAGEMENTSYSTEM

Grundlage für die Umweltaktivitäten von ROSTOCK PORT ist das Umweltmanagementsystem (UMS) gemäß ISO 14001:2015. Die internationale Norm legt Anforderungen an ein Umweltmanagementsystem fest, mit dem ROSTOCK PORT die Umweltleistung verbessern, unter anderem rechtliche Verpflichtungen erfüllen sowie Umweltziele erreichen kann. Alle drei Jahre werden die erreichten bzw. geplanten Umweltleistungen vom DNV-GL geprüft und zertifiziert. Das Zertifikat gilt für folgende Produkt- bzw. Dienstleistungsbereiche:

- **Betrieb und Ausbau Hafeninfrastruktur**
- **Vermietung/Verpachtung Immobilien**
- **Liegenschaften**
- **(Weiter-)Entwicklung des Hafens und seiner Dienstleistungen**
- **Vermarktung des Standorts**

Im Rahmen des Umweltmanagements erfasst die ROSTOCK PORT GmbH regelmäßig Strom-, Wärme- und Energieverbräuche. Die Kennzahlen werden entsprechend den gesetzlichen Vorgaben und Fristen gemäß DIN EN 16247-1 von ROSTOCK PORT durchgeführt.

ERFASSUNG VON TREIBHAUSGASEMISSIONEN

Wie für andere Unternehmen auch, besteht auch für uns der Start in den Klimaschutz in der Erstellung eines Corporate Carbon Footprint (CCF), also eines CO₂-Fußabdrucks unserer Geschäftstätigkeit. Ziel ist, Transparenz über die Emissionen der ROSTOCK PORT GmbH herzustellen und die wichtigsten Stellschrauben für den unternehmerischen Klimaschutz zu entdecken.

Bei der Erfassung unserer Kohlendioxidemissionen orientieren wir uns an der international gültigen Standardreihe zur Bilanzierung und Berichterstattung von Treibhausgasemissionen – dem Green House Gas Protocol – und konzentrieren uns auf die direkten, von uns verursachten (Scope 1), und die indirekten Emissionen (Scope 2, d. h. bezogene Energie in Form von Strom und Wärme). Nicht bilanziert werden sonstige indirekte Emissionen (Scope 3), die entlang der Wertschöpfungskette entstehen. Dazu zählen beispielsweise Emissionen im Zusammenhang mit der Herstellung oder dem Transport von uns gekaufter Güter oder Dienstleistungserstellung (z. B. von uns beauftragte Bauleistungen).

Als Beitrag zum Klimaschutz setzen wir auf Maßnahmen zur Energieeffizienz und Energieeinsparung und konnten in den letzten Jahren unseren Energieverbrauch deutlich reduzieren: Zwischen 2018 und 2021 hat sich unser Kohlendioxidausstoß von 2 063 Tonnen auf 1 124 Tonnen um über 40 Prozent verringert (siehe Tabelle 4-1).

Dazu beigetragen haben verschiedene Energieeffizienzmaßnahmen wie

Gebäudesanierungen, die Eigennutzung von selbst erzeugtem Strom aus Photovoltaikanlagen und die Umstellung von Beleuchtungen auf LED. Zudem nutzt ROSTOCK PORT seit Jahresbeginn 2022 ausschließlich zertifizierten Ökostrom. Um weitere Potenziale zu Senkung unseres CO₂-Fußabdrucks auszuschöpfen, prüfen wir kontinuierlich die Erfassung weiterer Emissionen, die auch in den Scope 3-Bereich fallen (z. B. Dienstreisen).

PHOTOVOLTAIK

ROSTOCK PORT installiert auf den betriebseigenen Gebäuden Photovoltaikanlagen. So wurde nach der Renovierung des zentralen Unternehmenssitzes am Hauptverwaltungsgebäude eine ca. 192 m² große Anlage installiert und generiert seitdem klimafreundlichen Strom. Diese Photovoltaikanlage von ROSTOCK PORT hat in seiner bisherigen Nutzung seit 2014 bis zum Jahresende 2022 circa 123 900 kWh Strom erzeugt. Das entspricht einer CO₂-Einsparung von rund 91 Tonnen.

ENERGIEEINSPARUNG DURCH LED-BELEUCHTUNG

Auf den großflächigen Terminals sowie den Straßen des Seehafens Rostock wird kontinuierlich der schrittweise Ersatz der herkömmlichen Leuchtmittel mit energiesparsameren LED-Leuchtmitteln vorgenommen. Zum Ende des Jahres 2022 waren bereits etwa 94 Prozent des Bestandes an Straßen- und Eckbeleuchtungen im Verantwortungsbereich von ROSTOCK PORT auf LED-Technik umgerüstet. Damit ist das Potenzial der Reduzierung von Stromverbräuchen (und

Energieträger	Einheit	2019	2020	2021	2022
Mobilität (RP-Betriebsfahrzeuge)	t/a	73	70	59	57
Stromverbrauch*	t/a	1.337	1.090	1.010	20
Fernwärmeeinsatz** (Heizung und Warmwasser)	t/a	-	-	-	-
Erdgas (Heizungsanlage)	t/a	41	60	88	45
Summe (ohne Fernwärme u. Ökostrom)		1.451	1.221	1.157	121

* Produkt seit 2019 klimaneutral

** seit 2022 ca. 98% Ökostrom

Tabelle 4-1: CO₂e-Emissionen der ROSTOCK PORT GmbH 2019 bis 2022

entsprechenden CO₂-Einsparungen) im Bereich Beleuchtung nahezu ausgeschöpft.

ABFERTIGUNGSGEBÄUDE KREUZSCHIFFFAHRT

Im Juli 2020 wurde ein Abfertigungsgebäude für die Kreuzschiffahrt am Liegeplatz P 8 in Warnemünde nach klimaneutralen Gesichtspunkten fertiggestellt. Dieses Abfertigungsgebäude weist die folgenden klimafreundlichen Ausstattungsmerkmale auf:

- Photovoltaik-Anlage mit Speichersystemen auf dem Hauptdach des Gebäudes mit dem Ziel der Eigenstromversorgung
- Elektro-Ladesäulen für Fahrzeuge im Stellplatzbereich
- Installation eines Energieeffizienzsystems in der Gebäudeleittechnik.

Mit Letztgenanntem kann der Energieverbrauch aller technischen Anlagen (z. B. Heizung, Beleuchtung, Lüftung, Kälteanlagen usw.) überwacht, ausgewertet und prognostiziert werden. Die Anlagen können passend zu den Anlaufterminen der Schiffe digital gesteuert werden.

WEITERE MAßNAHMEN

Auch künftig liegt der Schwerpunkt der Aktivitäten auf der Reduzierung der Kohlendioxidemissionen. Für die nächsten Jahre sind verstärkt Investitionen in die Umrüstung auf erneuerbare Energieträger im Verkehrs-, wie auch im Wärmesektor geplant.

AUSGLEICH NICHT VERMEIDBARER CO₂-EMISSIONEN

Bei der ROSTOCK PORT GmbH fallen ab dem Geschäftsjahr 2022 *voraussichtlich* nicht vermeidbare Kohlendioxidemissionen in Höhe von rund 300 Tonnen CO₂-Äquivalente jährlich an. Diese gleichen wir durch den Kauf von Emissionsminderungszertifikaten bilanziell aus. Damit ist die Gesellschaft seit dem Jahr 2022 rechnerisch CO₂-neutral. ROSTOCK PORT erwarb dazu in diesem Jahr von einem TÜV-geprüften Anbieter Emissionszertifikate für ein Projekt in Indien (Wasserkraft erzeugt saubere Energie) sowie ein

Projekt in Uganda (Sauberes Trinkwasser durch Wasserfilter). Diese Klimaschutzprojekte tragen nicht nur dazu bei, die Kohlendioxidemissionen vor Ort zu reduzieren, sondern entfalten vielfältigen Zusatznutzen für Mensch und Umwelt im Sinne der „17 Ziele für nachhaltige Entwicklung“ der Vereinten Nationen.

[Rostock Port: Natur- und Umweltschutz \(rostock-port.de\)](https://rostock-port.de)

Perspektivisch strebt das Unternehmen den Ausgleich nicht vermeidbarer Kohlendioxidemissionen in regionalen Projekten an.



4.3 Anreize umweltfreundlicher Schifffahrt

STANDARDS: GRI 305-3, GRI 305-5, GRI 305-7, GRI 3-3

EMISSIONEN DER SEESCHIFFFAHRT

Die Abgasemissionen durch die in der Schifffahrt gegenwärtig eingesetzte Antriebstechnik enthalten neben den klimaverändernden Kohlenstoffdioxidemissionen auch Schwefel- und Stickoxide sowie Feinstäube. Diese wirken sich ebenfalls negativ auf das Ökosystem und die menschliche Gesundheit aus.

Wir wollen dazu beitragen, den CO₂-Fußabdruck am Hafenstandort zu reduzieren, indem wir beispielsweise unseren Kunden und Kundinnen Anreize, wie Umweltrabatte, bieten oder im Rahmen unserer Ansiedlungsstrategie verstärkt nachhaltige Gesichtspunkte mit einbeziehen.

EINSATZ LANDSTROM

Landstrom minimiert die Emissionen des Schiffes am Liegeplatz und kann zu einer Reduzierung angespannter Immissionssituationen „vor Ort“ führen. Die von der Hanse- und Universitätsstadt Rostock am Kreuzfahrtterminal Warnemünde errichtete Landstromanlage startete im Jahr 2021 in den Probebetrieb. Dabei wurden in der – pandemiebedingt – sehr schwachen Kreuzfahrtsaison

zunächst zwei Schiffe mit Landstrom versorgt. Das Geschäft war im Grundsatz schon im September 2018 vereinbart worden: Die neu errichtete Landstromanlage, die Kreuzfahrtschiffe in Warnemünde mit elektrischer Energie versorgt, ging im Januar 2022 in wirtschaftliches Eigentum und in den Betrieb von der Stadt an ROSTOCK PORT über.

Trotz Corona wurden im Jahr 2021 regulär elf Cruise Liner mit Landstrom versorgt. Dabei wurden inklusive Erprobung 800 000 kWh Ökostrom zur Verfügung gestellt. Die Gesamtkosten des Projekts lagen bei 17,85 Mio. Euro brutto, die Finanzierung erfolgte zu 90 Prozent aus Fördermitteln der GRW-Förderung der Landes Mecklenburg-Vorpommern und zu 10 Prozent aus Eigenmitteln der Kommune.

Wenn auch Landstromlösungen nur während der Liegezeit Emissionen reduzieren (und während des Seebetriebs weiter Emissionen ausgestoßen werden), leisten sie durch die Reduzierung der Geräuschimmissionen sowie durch die Vermeidung von Abgasemissionen einen wesentlichen Beitrag für das lokale Umfeld.



Abbildung 4-2: Übergabewagen der Landstromanlage am Liegeplatz P8 in Warnemünde

Die Kreuzfahrtbranche ist für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock ein bedeutsamer Wirtschaftsfaktor. Um diesen nachhaltig zu gestalten, ist die Versorgung von Kreuzfahrtschiffen mit Ökostrom direkt an der Kai-mauer ein wichtiger Baustein. Die ökologische Verträglichkeit und auch die Akzeptanz der Kreuzfahrtschiffe in der Bevölkerung sind für die Branche wichtige Zukunftsthemen, die in den nächsten Jahren eine immer größere Rolle spielen werden.

Der Einsatz von Landstrom auf dem Fähr- und RoRo-Terminal wird geprüft bzw. vorbereitet.

UMWELTRABATT DER HAFENENTGELTE

Der Environmental Ship Index (ESI) wurde 2013 von der International Association of Ports and Harbors (IAPH) eingeführt. Er soll Anreize schaffen, die IMO-Emissionsstandards zu erfüllen. Derzeit sind weltweit etwa 7 000 Schiffe im ESI registriert.

Das zu zahlende Hafengeld ermäßigt sich entsprechend nachfolgender Staffelung, wenn der Schiffsbetreiber ROSTOCK PORT

ein gültiges ESI-Zertifikat der World Ports Climate Initiative (WPCI) vorlegt.

- ab 40 ESI-Punkte 5,0 % Rabatt
- ab 50 ESI-Punkte 7,5 % Rabatt
- ab 60 ESI-Punkte 10,0 % Rabatt

Der ESI ist ein freiwilliges Instrument und umfasst derzeit die rechnerische/formelbasierte Bewertung von NO_x (Stickoxide) und SO_x (Schwefeloxide) eines Schiffes. Des Weiteren fließen die CO₂-Emissionen als ein Maß für die Effizienz eines Schiffes sowie dessen Landstromfähigkeit in die Bewertung. Im Jahr 2021 wurde außerdem das sogenannte „ESI-Noise modul“ eingeführt, mit dem die Geräuschemissionen eines Schiffes in der ESI-Bewertung berücksichtigt werden.

Die ermittelten Punktzahlen liegen bei „0“ (für ein Schiff, das die geltenden Umweltauflagen erfüllt) bis 100 (für ein Schiff, das kein SO_x und kein NO_x emittiert sowie Daten für die Feststellung seiner Energieeffizienz meldet oder überwacht). Die ESI-Punkte können mit einer Ermäßigung der Hafentgelte oder anderen Boni belohnt werden.

4.4 Nachhaltige Beschaffung

GRI 2-6, GRI 204-1, GRI 308-1, GRI 414-1, GRI 3-3

UMWELTORIENTIERTE BESCHAFFUNGSKRITERIEN

Die Beschaffung ist ein wichtiger Ansatzpunkt für nachhaltiges Wirtschaften. ROSTOCK PORT beschafft eine Vielzahl von Waren und Dienstleistungen für das Management, den Bau und die Instandhaltung der Hafenanlagen: Neben Büro- und Verbrauchsmaterial werden vor allem Bauleistungen, Dienst- und Lieferleistungen, IT-Leistungen sowie Gutachter- und Beratungsleistungen beschafft. Rund 690 Lieferunternehmen wurden im Jahr 2022 beauftragt (Vorjahr: 600). Insgesamt gab ROSTOCK PORT im selben Zeitraum

5,2 Millionen Euro für bezogene Leistungen aus (Vorjahr: 5,3 Mio. Euro) und 2,3 Millionen Euro für Waren inklusive Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe (Vorjahr: 1,4 Mio. Euro).

Demzufolge ist in unserem Unternehmen vor jeder Beschaffung neben der Wahrung der Wirtschaftlichkeit vor allem auch die Einhaltung von Umweltkriterien sicherzustellen. Dazu etablierte ROSTOCK PORT seit der Einführung seines Umweltmanagementsystems im Jahr 2014 umweltorientierte Beschaffungskriterien für bestimmte Produktgruppen (Betriebs- und Geschäftsausstattung, Klein- und Verbrauchsmaterial, Elektro- und Wartungsmaterial, Soft-/Hardware inkl.

Verbrauchsmaterial, Gebäude- und Grundstückspflege, Möbel, Strom und diverse Wartungsleistungen). Dazu zählt unter anderem, dass die Produkte möglichst schadstoffarm, langlebig, reparaturfähig, emissionsarm, recyclingfreundlich oder ökologisch abbaubar oder umweltverträglich verpackt sind sowie über jeweilige Labels verfügen (z. B. Green IT, Blauer Engel, FSC). Dabei wird der gesamte Lebensweg einer Ware bzw. Dienstleistung (von der Rohstoffgewinnung bis zur endgültigen Beseitigung) in die Entscheidungsfindung zur Aufstellung der Beschaffungskriterien einbezogen. Die Beschaffungskriterien werden im Rahmen des Umweltmanagements regelmäßig geprüft und bei Bedarf ergänzt.

Die sich daraus ergebenden Umwelanforderungen werden den potenziellen Lieferunternehmen bzw. Dienstleistende schriftlich mitgeteilt, so dass bei Einhaltung der Kriterien eine entsprechende Beauftragung erfolgen kann.

WIRTSCHAFTLICHKEIT UND SOZIALE VERTRÄGLICHKEIT

ROSTOCK PORT vergibt die Leistungen grundsätzlich im fairen und lauterem Wettbewerb und stets an fachkundige und leistungsfähige Unternehmen. Als öffentlicher Auftraggeber nach § 99 Nr. 2 GWB bzw. als Sektorenauftraggeber nach § 100 Abs. 1 Nr. 1 GWB sind verschiedenste Vergabevorschriften (u. a. VgV, VOB/A EU, SektVO) einzuhalten, die wir bei sämtlichen Beschaffungsvorgängen berücksichtigen. Voraussetzungen für eine öffentliche Auftragsvergabe sind die Zahlung des gesetzlichen Mindestlohnes (mindestens das nach § 9 Abs. 4 Satz 1 und 2 VgG M-V maßgebliche Stundenentgelt) sowie die Einhaltung des Mindeststandards der IAO-Kernarbeitsnorm (z. B. dass Produkte ohne ausbeuterische Kinderarbeit im Sinne der ILO-Konvention Nr. 182 hergestellt und/oder verarbeitet wurden).

Zudem beachtet ROSTOCK PORT die allgemeinen Prinzipien einer wirtschaftlichen

Beschaffung sowie den Gleichbehandlungsgrundsatz und unterstützen – soweit möglich – eine regionale Beschaffung. Unsere Ausschreibungspflicht insbesondere für Bauaufträge, komplexe technische Anlagen und verschiedene Dienstleistungen setzt unserer Auswahl diesbezüglich jedoch Grenzen. Die jeweiligen vergaberechtlichen Bestimmungen geben unter anderem vor, dass Leistungen ab einer bestimmten Höhe europaweit auszuschreiben sind. Im Falle eines Beschaffungsvorhabens mit EU-Relevanz ist sicherzustellen, dass auch europäische Unternehmen die Chance zur Teilnahme erhalten und gleichbehandelt werden. Demzufolge ist ROSTOCK PORT in seiner Freiheit der Bevorzugung regionaler Lieferunternehmen – und damit in der Ausnutzung ökologischer Vorteile durch beispielsweise kurze Lieferwege – eingeschränkt.

ELEKTROMOBILITÄT

Der Einsatz klimafreundlicher Verkehrsmittel bei notwendigen Dienstreisen wird kontinuierlich bevorzugt. Bei der Anschaffung von Dienstwagen wird – soweit möglich – auf Elektromobilität gesetzt. Die Anschaffung personengebundener Dienstwagen erfolgt mit dem Ziel, klimagasfreundliche Investitionen vorzunehmen.

ROSTOCK PORT initiiert den Einsatz elektro betriebener Terminalbusse beim Transport von Fähr- und Kreuzfahrtpassagieren auf den betriebseigenen Terminals.

Zudem veranstaltete die Hanse- und Universitätsstadt Rostock mit ROSTOCK PORT und vielen Akteuren aus dem Seehafen und der Region im März 2023 den ersten „Mobilitätstag im Rostocker Seehafen“ mit dem Ziel der Entwicklung neuer, klimafreundlicher Mobilitätslösungen für die Beschäftigten.

ALTERNATIVE ANTRIEBSSTOFFE

Seit 2014 rüstet die ROSTOCK PORT GmbH ihren Fuhrpark kontinuierlich auf alternative Antriebsformen um. Ende des Jahres 2022 befanden sich im Fuhrpark von ROSTOCK PORT vier Hybrid- und 7

Elektrofahrzeuge. ROSTOCK PORT verfügt über acht Elektroladesäulen. Ein weiterer Ausbau ist geplant.

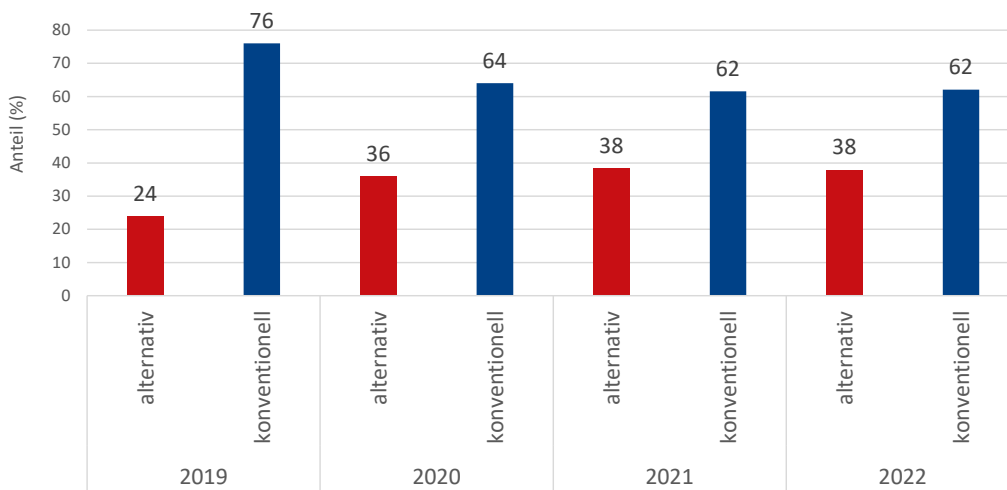


Abbildung 4-3: Anteile Betriebsfahrzeuge mit alternativem und konventionellem Antrieb bei ROSTOCK PORT

4.5 Wasser und Abwasser

STANDARDS: GRI 3-3; GRI 303-1, GRI 303-2, GRI 303-3, GRI 303-4, GRI 303-5

AUSGANGSSITUATION AM HAFENSTANDORT ROSTOCK

Die hoheitliche Zuständigkeit für die Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung im Hafenterritorium obliegt unverändert dem Warnow-Wasser- und Abwasserverband, gemeinsam mit seiner Erfüllungsgehilfin, der Nordwasser GmbH. Die kommunale GmbH ist Betreiberin des Rostocker Wasserwerkes sowie der Kläranlage Rostock. Sie gewährleistet somit sowohl die Wasserversorgung als auch die Abwasserbeseitigung unter anderem für das Gebiet des Rostocker Seehafens.

Die Wassergewinnung des Rostocker Wasserwerkes erfolgt aus der „fließenden Welle“ der Warnow. Der Fluss mündet in Rostock-Warnemünde als *Oberflächengewässer erster Ordnung* in die Ostsee.

Die Abwasserbeseitigung bzw. Reinigung der Abwässer des Seehafens Rostock einschließlich des Grauwassers der Kreuzfahrtschiffe aus Warnemünde erfolgt über die Kläranlage Rostock, der das Abwasser über Schmutzwasserleitungen zugeführt wird. Das in der Kläranlage entsprechend den gesetzlichen Vorgaben behandelte Abwasser wird am Standort der Kläranlage gereinigt und von dort wieder in die Unterwarnow eingeleitet.

WASSERVERBRAUCH ROSTOCK PORT

Im Folgenden wird der „Wasserverbrauch“ verstanden als die Wasserentnahme (von Dritten), die im Wesentlichen auch der Wasserrückführung entspricht.

Der durch die ROSTOCK PORT GmbH erfasste Trinkwasserverbrauch umfasst zum einen die eigengenutzten Bürokomplexe, die Mitarbeiterunterkünfte mit den

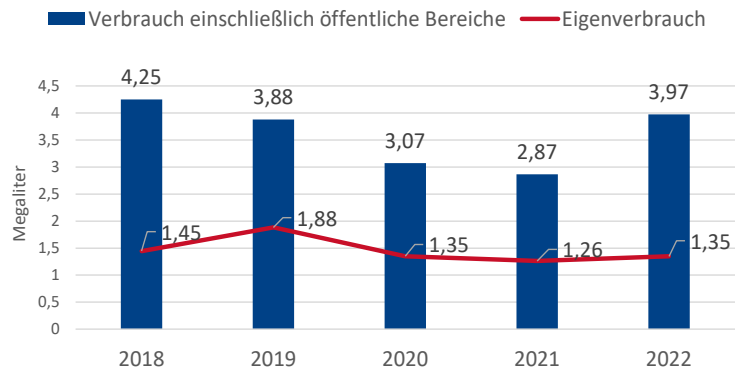


Abbildung 4-4: Wasserverbräuche ROSTOCK PORT 2018 bis 2022

Waschkomplexen für das technische Personal, das öffentlich zugängliche Hafenrestaurant mit Küche, die Seemannsmission sowie Sanitäreinrichtungen, wie einem öffentlichen Sozialtrakt für Fernfahrer. Zum anderen ergeben sich zusätzliche Wasserverbräuche aus fremdgenutzten Miet- und Pachtobjekten mit den dazugehörigen Gebäuden. Zudem findet im Hafen die bedarfsweise Wasserversorgung (Bebunkerung) von Schiffen statt.

Die ROSTOCK PORT GmbH entnimmt kein zusätzliches Wasser – weder aus Fließgewässern und Seen – noch aus Grundwasserbereichen.

Die in Abbildung 4-4 dargestellten Verbrauchszahlen beinhalten die Eigenbedarfe der ROSTOCK PORT GmbH in deren Gebäuden einschließlich den öffentlich zugänglichen Bereichen, wie dem Hafenrestaurant mit Küche, der Seemannsmission sowie den öffentlichen Sanitäreinrichtungen, z. B. den Sanitärtrakt für Fernfahrer. Die Erfassung der Mengenverbräuche erfolgt i.d.R. durch Wasserzähler in den Gebäuden.

Weitere Verbräuche Dritter ergeben sich u.a. aus den Nutzungen der von der RP GmbH vermieteten oder verpachteten Grundstücke und Gebäude.

Ebenso können Schiffe im Hafen Rostock sowie am Kreuzfahrtterminal Warnemünde Trinkwasser (Bunkerwasser) beziehen.

Es wird deutlich, dass – im Unterschied zu produzierenden Unternehmen, die prozessbedingt oft einen erhöhten Wasserverbrauch haben – der Wasserverbrauch bei ROSTOCK PORT vergleichsweise gering ist. Somit liegen in dieser Hinsicht keine erheblichen abwasser- bzw. prozesswasserbedingten Auswirkungen vor, die entsprechende Maßnahmen erforderten. Trotzdem wird das Thema Wasser insbesondere mit Blick auf potenzielle Gefährdungen (z. B. unfallbedingte Öleinleitungen) als wesentlich eingestuft.

UMWELTRISIKEN DURCH ÖLUNFÄLLE

Zur Reduzierung des Risikos von Umweltschäden bei Unfällen mit Austritt von ölhaltigen Wasserschadstoffen wurden Anfang bis Mitte der 1990er Jahre Sicherheitsabscheider in den Verkehrsflächen der Pier 1 sowie den Freilagerflächen von Pier 2 errichtet. Die Abscheider mit ihren Sandfanganlagen sorgen innerhalb ihrer Wirkbereiche für die Rückhaltung von anfallenden Wasserschadstoffen und verunreinigten Sedimenten. Regelmäßige Wartungen und Kontrollen der Anlagen gewährleisten deren ordnungsgemäßen Betrieb.

Neben den beschriebenen Tätigkeiten der ROSTOCK PORT GmbH finden im Seehafen Rostock weitere gewerbliche und industrielle Nutzungen mit entsprechenden Wasserbedarfen statt. Größtenteils handelt es sich dabei um Anlagen, die nach Bundesimmissionsschutzgesetz genehmigt wurden und teilweise unter die Störfallverordnung (12. BImSchV) fallen. Die Wasserversorgung und die Abwasserentsorgung sind vertraglich direkt zwischen den Anlagenbetreibern und dem Warnow-Wasser- und -Abwasserverband bzw. seinem Erfüllungsgehilfen – der kommunal betriebenen Nordwasser GmbH –, geregelt. Durch einige Unternehmen erfolgen zudem behördlich genehmigte

Oberflächenwasserentnahmen zur Brauchwasserversorgung bzw. Kühlwassernutzung, einschließlich der Rückführung.

EINLEITUNGEN VON OBERFLÄCHENWASSER

Niederschlagswassereinleitungen im Seehafen Rostock sowie in Warnemünde (Liegeplatz P8) finden geregelt über die Regenwasserleitungssysteme und Ausläufe in die Hafenbecken und in die Unterwarnow statt. Diese Einleitungen sind behördlich genehmigt. Hinsichtlich der Anpassung oder Erneuerung der Erlaubnisse führt ROSTOCK PORT Bestandserfassungen bzw. -kontrollen zum Regenwasserleitungsnetz durch und steht dazu unter anderem in regelmäßigem Austausch mit der zuständigen Wasserbehörde.

Im Ergebnis der Planungen zum 3. Bewirtschaftungszeitraum zur Umsetzung der EU-Wasserrahmenrichtlinie 2022-2027 zeichnet sich deutschlandweit wie auch EU-weit eine zum Teil erhebliche Verfehlung der Bewirtschaftungsziele bis zum Jahr 2027 ab. Dies bestätigt auch die aktuelle Bewirtschaftungsplanung für den Wasserkörper der Unterwarnow. Demnach hat sich das ökologische Potenzial in diesem Bereich der Warnow weiter verschlechtert. Als hauptsächlich werden neben den Einträgen aus der Landwirtschaft u. a. die Hafennutzungen am Unterlauf angegeben. Zur Verbesserung der Situation ließ das zuständige staatliche Amt eine Maßnahmenplanung erarbeiten. Diese sieht u. a. mit Maßnahme 08 die Anwendung des DWA-Arbeitsblattes 102 für alle Neuerschließungen im betroffenen Einzugsgebiet vor. Seit Dezember des Jahres 2020 gilt das Arbeitsblatt als technisches Regelwerk für die Bewirtschaftung und Behandlung von Regenwetterabflüssen zur Einleitung in Oberflächengewässer. Dieser Tatsache Rechnung tragend ließ die ROSTOCK PORT GmbH 2021/2022 eine Studie zu Niederschlagswasserbehandlungsanlagen in Häfen- und Gewerbegebieten erstellen. Die Studie wurde unterstützend mit Mitteln aus

dem EU Interreg-Projekt InterGreen-Nodes erarbeitet. Die englischsprachige Version der Ergebnisse der Untersuchungen ist unter dem nachfolgenden Link einsehbar:

[D.T2.1.4-RAP-Rainwater-Study-PP5.pdf \(interreg-central.eu\)](#)

Aus den Ergebnissen dieser Studie lässt sich die technische Machbarkeit von wirksamen Niederschlagswasserbehandlungsanlagen insbesondere für Neubauvorhaben ableiten. Für Bestandsanlagen sind die Ergebnisse insofern von Bedeutung, dass sie bei zukünftigen baulichen Änderungen oder Instandsetzungen Berücksichtigung finden können.

Die ROSTOCK PORT GmbH führt in Verbindung mit der Aktualisierung ihrer Wasserrechte regelmäßig Arbeitsgespräche mit der zuständigen Wasserbehörde. Die Gespräche beinhalten u. a. die Festlegung von Mindeststandards für die Qualität von Niederschlagswasserableitungen von Flächen der ROSTOCK PORT GmbH in Eigennutzung aber auch in Nutzung von Drittbetrieben: Im Rahmen dessen werden aktuell allgemeine Vorgaben für Einleitungen Dritter in das Kanalsystem der ROSTOCK PORT GmbH erarbeitet und behördlich abgestimmt. Allgemein geltende Regelungen für den Hafenbetrieb auf den öffentlich genutzten Kaistraßen und Flächen der Liegeplätze finden sich u. a. in den *Bestimmungen und Entgelten* sowie in den *Arbeitsschutz-Bestimmungen für Fremdfirmen* der ROSTOCK PORT GmbH., die unter folgenden Links abrufbar sind:

[2022_12_21_Hafenentgelte_2023.pdf \(rostock-port.de\)](#)

[Rostock Port: Arbeitsschutz \(rostock-port.de\)](#)

SCHIFFSABWASSER

Jährlich werden ca. 30 000 Tonnen Schiffsabwässer direkt in das Entsorgungssystem im Passagierhafen Warnemünde eingeleitet.

Vor gut einer Dekade – zum Start der Kreuzfahrtsaison im April 2012 – wurde in Kooperation mit dem regionalen Ver- und Entsorgungsunternehmen die Annahme und Aufbereitung von Schiffsabwässern an den drei Kreuzfahrtliegeplätzen in Warnemünde möglich. Dafür investierte die ROSTOCK PORT GmbH zwei Millionen Euro in die entsprechenden Anlagen und das Leitungsnetz am Passagierkai.

Da die öffentlichen Abwässer in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock von einer biologischen Aufbereitungsanlage geklärt werden, ist die Annahme von gechlortem Schiffsabwasser ausgeschlossen. Von Eurawasser vorgegebene Grenzwerte für in das öffentliche Abwassernetz einzuleitende Schiffsabwässer (z. B. PH-Wert, Leitfähigkeit, Chloride oder sogenannte Adsorbierbare organisch gebundene Halogene – AOX-Verbindungen) wurden den Reedereien im Vorfeld und werden den jeweiligen Schiffen vor Anlauf in Warnemünde mitgeteilt. Nur wer diese Grenzwerte einhält, darf das sogenannte Grauwasser über bordeigene Pumpen in das öffentliche Abwassernetz einleiten. Dieses Brauchwasser wird in einer Analysestation im Hafen permanent überprüft, um Grenzwertüberschreitungen auszuschließen.

4.6 Schutzgebiete und Ausgleichsmaßnahmen

STANDARDS: GRI 3-3; GRI 304-1; GRI 304-2; GRI 304-3

RÄUMLICHE LAGE - ANGRENZENDE SCHUTZGEBIETE

Der Seehafen Rostock liegt im südlichen Teil des Breitlings, einer Ausbuchtung der Warnow, bevor sie über die schmale Zufahrt des Seekanals in die Ostsee mündet. Das bedeutendste Schutzgebiet in Hafennähe ist das FFH/GGB-Gebiet¹ „Wälder und Moore der Rostocker Heide“. Das Großschutzgebiet ist u. a. mit drei Naturschutzgebieten und einem Landschaftsschutzgebiet ausgestattet.

Weitere Landschaftsschutzgebiete in Hafennähe sind die inselartige Aufschüttung Pagenwerder nördlich und der Mündungsbereich des Peezer Baches nordöstlich des Seehafens. Darüber hinaus sind *Geschützte Landschaftsbestandteile* (GLB) im Hafenumfeld zu finden (siehe Abbildung 4-5: Aus technischen und darstellerischen Gründen enthält die Kartendarstellung keine Kompensationsmaßnahmen in den Gebieten.)

¹ FFH-Gebiete (Flora-Fauna-Habitat) werden auch als Gebiete gemeinschaftlicher Bedeutung (GGB) bzw.

Special Areas of Conservation (SAC) bezeichnet. Vgl. <http://www.ffh-gebiete.de/natura2000/>.

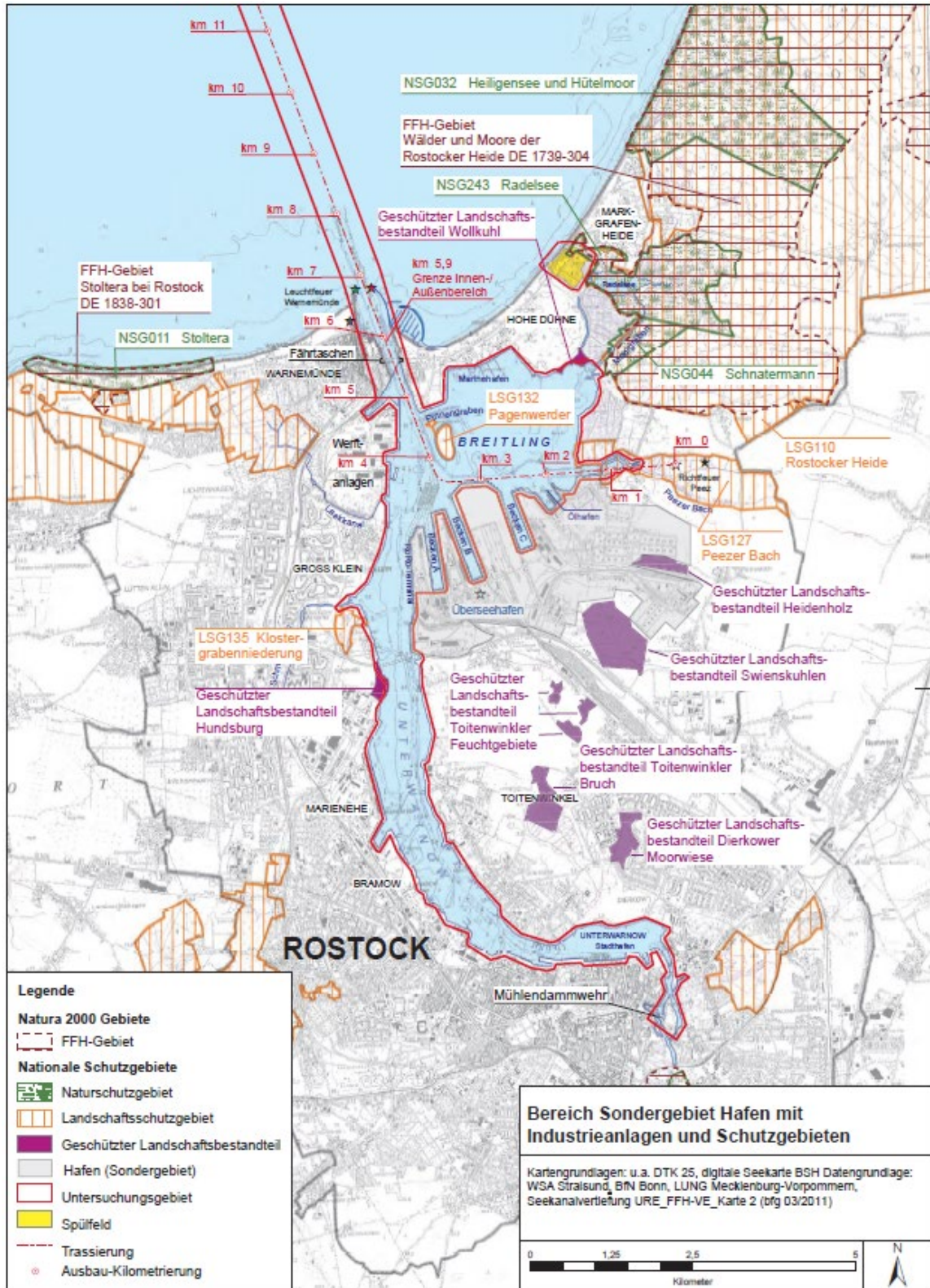
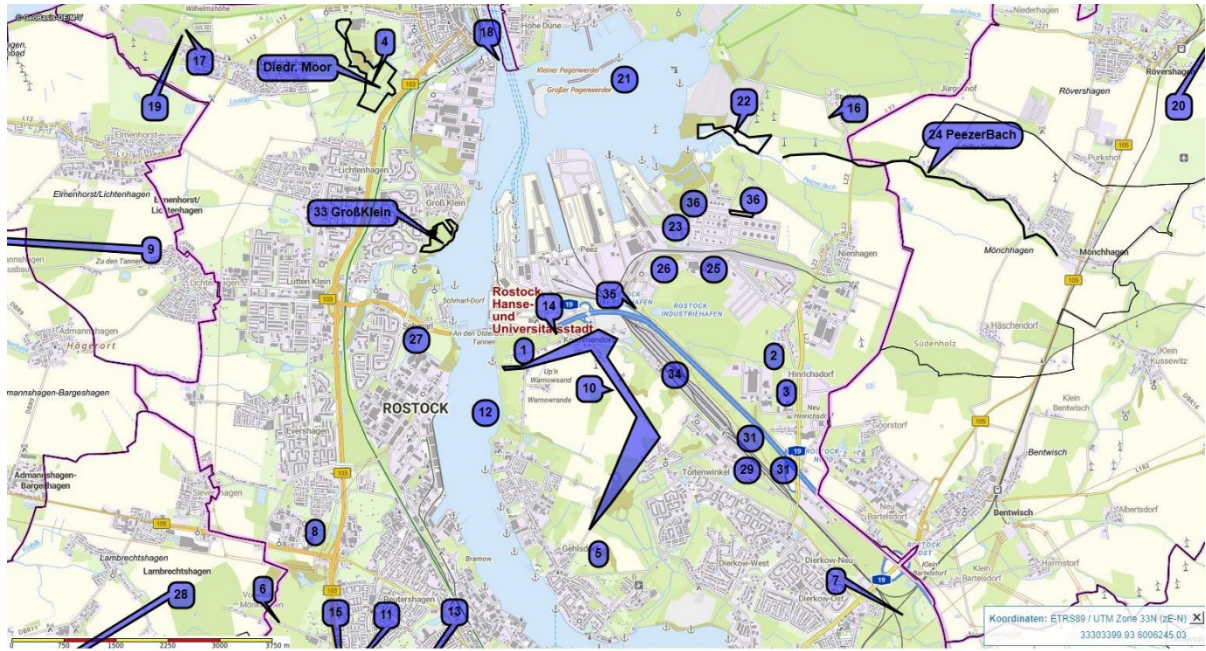


Abbildung 4-5: Bereich Sondergebiet Hafen mit Industrieanlagen und Schutzgebieten



Nr.	Ausgleichsmaßnahme	Nr.	Ausgleichsmaßnahme
1	Waldanpflanzung Krummendorf	21	Anlage eines Steinfeldes im Breiting (A1)
2	Dorfanger Hinrichsdorf	22	Förderung halophiler Arten durch Brackwasserretention Peezer Bach Mündung (A2)
3	Teilentsiegelung Alte Bäderstraße	23	9 Nistkästen, Winterquartier Kammmolch
4	Altablagerung Diedr. Moor	24	Ökokonto Peezer Bach
5	Baumpflegearbeiten Rostock Gehlsdorf	25	Nistrevier Neuntöter
6	Baumpflegearbeiten Barnstorf+Schutower Moorwiesen	26	Fläche Braunkehlchen
7	Waldumbau Carbäcktal	27	Nisthilfen für Feldsperling- dauerhaft
8	Aufwertung/Entwicklung Grünfläche Evershagen Süd	28	Baumersatzpflanzungen Hundsburg Fläche nördl. Swienskuhlen
9	Wiederherstellung Verbindung Ostsee Conventer See	29	Erstaufforstung Ivendorf LK DBR
10	Baumersatz Toitenwinkel, Krummendorf, Petersdorf, Zur Warnow	30	Baumersatzpflanzungen a.d. A19
11	(Baumersatz R'hagen)	31	Ost-West-Straße
12	Anlage von Steinwällen im Bereich Unterwarnow (E1)	32	Heidenholdt/Ersatzpflanzungen an d. A19
13	Anlegen einer Uferschwalbennisthilfe (Westfriedhof) (E2)	33	A1 (Straße Am Kohlelager auf d. Ostseite Kreuzung O.-W. Str.)
14	Erstaufforstung Krummendorf (E3)	34	Groß Klein Ausgleichsfläche
15	Ersatzpflanzung R'hagen	35	Ersatz- (Erst) aufforstung a.d. A19
16	Ersatzpflanzung Stuthof	36	Fledermausersatzquartiere
17	Errichtung/Erneuerung Amphibienleiteinrichtung Parkplatz Wilhelmshöhe	37	Baum- und Gehölzpflanzungen
18	Rückbau Fingerpier anteilig	38	Auflage 16 greift nicht, gemäß AFB Fläche bleibt für Neuntöter erhalten
19	Kleingewässer Selebruch		Waldökokonto Lüttenhagen (LfoA)
20	Waldersatzpflanzung Rövershagen		Ökokonto VR- 020 (Gut Darß)
			Ökokonto Dietr. Moor (noch nicht beansprucht)

Abbildung 4-6: Übersichtsplan Ausgleichsmaßnahmen ROSTOCK PORT (vgl. auch „Daten und Fakten“ Anlage 3)

NATURSCHUTZFACHLICHE KOMPENSATION

Eingriffe in die Natur und Umwelt sind bei der Durchführung von Infrastrukturmaßnahmen nahezu unvermeidlich. Insbesondere die Umnutzung von naturnahen Freiflächen zu Hafen- und Industrieflächen ist mit teilweise erheblichen Auswirkungen auf Natur und Umwelt verbunden.

Dies trifft auch auf Flächen zu, die bereits im Flächennutzungsplan (FNP) der Hansestadt Rostock als Sondergebiet Hafen ausgewiesen sind.

ROSTOCK PORT kommt den gesetzlichen Verpflichtungen für Ausgleich und Ersatzmaßnahmen regelmäßig und den Genehmigungen entsprechend nach. So wurden in unserem Auftrag zwischen 2003 und 2018

über 60 Kompensationsmaßnahmen realisiert. Deren Planung und Umsetzung beinhalten Kosten in Höhe von über 6 Mio. € (netto). Die nachfolgende Abbildung 4-6 zeigt einen Übersichtsplan auf Basis des

Anlagenkatasters Naturschutz von ROSTOCK PORT.

4.7 Abfall

STANDARDS: GRI 3-3, GRI 306-1, GRI 306-2, GRI 306-3

EIGENE ABFÄLLE VON ROSTOCK PORT

Der adäquate Umgang mit Abfall – unabhängig davon, ob dieser aus eigenen Aktivitäten durch ROSTOCK PORT oder aus der vor- bzw. nachgelagerten Wertschöpfungskette resultiert – soll negative Auswirkungen auf die Umwelt und die Gesundheit der Menschen vermeiden bzw. weitestgehend reduzieren.

Für unsere eigenen Abfälle stellen wir eine möglichst umweltgerechte Entsorgung sicher. In den Verwaltungsbereichen sowie im Hafenrestaurant von ROSTOCK PORT erfolgt die Mülltrennung nach Papier, Verpackungen, sonstigen gewerblichen Abfällen sowie Bioabfällen in den Küchen der jeweiligen Abteilungen.

Durch eine externe Reinigungsfirma erfolgt die Müllsammlung in dafür vorgesehene Abfallbehälter, die dann durch das kommunale Abfallunternehmen (Stadtentsorgung, Veolia) entsorgt wird. Bioabfälle, Fette und Öle werden gesondert in dafür vorgesehene Behälter, unter Einhaltung der Hygienevorschriften, gesammelt und durch das kommunale Abfallunternehmen entsorgt. Für die Entsorgung von Fetten und Ölen erhält ROSTOCK PORT anschließend Gutschriften.

Der zusätzlichen Absicherung bei Unfällen oder Notfällen im Bereich ihrer jeweiligen Einzugsgebiete dienen Sicherheitsabscheider. Die ROSTOCK PORT – Sicherheitsabscheider befinden sich auf den Verkehrsflächen im Bereich der Kaianlagen der Hafenbecken A und B. Die Aufnahme, der Transport und die Entsorgung der abgelagerten

Sedimente finden auf Grundlage der gesetzlichen Bestimmungen und abfallrechtlichen Vorgaben statt. Regelmäßige Kontrollen gewährleisten ein rechtzeitiges Erkennen der Notwendigkeit zur Entleerung.

GEWERBLICHE ABFÄLLE IM HAFENGELÄNDE

Auf dem Fährterminal und im gesamten Hafengelände handelt es sich ausschließlich um gewerbliche Abfälle. Demzufolge kann hier keine Mülltrennung erfolgen, da keine entsprechende Kontrolle durch ROSTOCK PORT möglich ist.

Anders sieht es für Abfälle in den Gebäuden auf dem Hafengelände aus, die von ROSTOCK PORT vermietet werden. Hier kann eine Mülltrennung – ebenfalls nach Papier, Verpackungen und sonstigen gewerblichen Abfällen – sichergestellt werden.

BAUABFÄLLE AUS FREMDVERGEBENEN AUFTRÄGEN

Bauabfälle – einschließlich eventueller Altlasten –, die im Rahmen von Bauvorhaben durch ROSTOCK PORT anfallen – unter anderem aus Rückbau- und Abbruchmaßnahmen –, werden im Rahmen der gesetzlichen und abfallrechtlichen Vorgaben einer Wiederverwertung oder Entsorgung zugeführt. Die Leistungen werden im Auftrag von ROSTOCK PORT planerisch ermittelt, vergaberechtlich ausgeschrieben und vertraglich vereinbart.

Vor Beginn von Abbruchmaßnahmen wird grundsätzlich ein Gefahren- und Schadstoffkataster durch einen Fachplaner erstellt. Hier werden die Schad- und Gefahrenstoffarten und deren Mengen ermittelt. Nach

diesen Aufstellungen erfolgen Abbruch und Entsorgung in fachgerechter Weise einschließlich der erforderlichen Nachweise.

BAGGERGUT

Für die Unterhaltungsbaggerungen in den Hafenbecken des Seehafens Rostock werden im Vorfeld der Arbeiten entsprechende Erlaubnisse bzw. Genehmigungen für die Verklappung beantragt. Die Verbringung des Baggerguts erfolgt gemäß den behördlich genehmigten Vorgaben über die ausgewiesenen seeseitigen Klappstellen oder auf die landseitigen Spülfelder.

SCHIFFSABFÄLLE

Im Unterschied zu den vorgenannten Punkten sind Schiffsabfälle keine direkte Folge der Tätigkeiten von ROSTOCK PORT: Schiffsabfälle fallen nicht aufgrund der Bereitstellung eigener Dienstleistungen durch ROSTOCK PORT an, sondern durch *Inanspruchnahme* derselben durch Kunden und Kundinnen – in diesem Fall Reedereien. Im Sinne der Vermeidung und Reduzierung negativer Auswirkungen gibt auch hier Ansätze, wie beispielsweise ökonomische Anreizsysteme für einen umweltfreundlichen Seeverkehr.

Mit einem nutzungsunabhängigen Hafentgelt soll ein Anreiz zur Entsorgung in den Häfen geschaffen und die illegale Entsorgung auf See wirtschaftlich unattraktiv gemacht werden. So wird für die im Hafentarif von ROSTOCK PORT definierte „Standardentsorgung“ ein standardisiertes Entgelt in Abhängigkeit von der Schiffsgröße und dem Schiffstyp erhoben, das die Schiffe unabhängig von der tatsächlichen Inanspruchnahme zahlen müssen.

Hintergrund ist das Umweltübereinkommen MARPOL Anhang I bis VI („Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsmüll“) der IMO international geregelt. Um illegalen Müllentsorgungen auf hoher See entgegenzuwirken, haben gemäß der novellierten Richtlinie 2019/883/EU sowie das neugefasste Gesetz

über die Entsorgung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen in Mecklenburg-Vorpommern (SchAbfEntG M-V) die Hafenbetreiber zu gewährleisten, dass den üblicherweise einlaufenden Schiffen ausreichende Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle zur Verfügung gestellt werden.

Als Hafenbetreiber erhebt ROSTOCK PORT gemäß § 8 SchAbfEntG M-V von allen Hafennutzern, unabhängig von der tatsächlichen Benutzung der Hafenauffangeinrichtung, ein pauschaliertes Entgelt für die Entsorgung von Schiffsabfällen. Die Höhe des pauschalierten Entgeltes richtet sich nach Kategorie und Größe des Schiffes sowie der Entsorgung inner- oder außerhalb regulärer Betriebszeiten im Hafen. Mit diesem Entgelt soll ein Anreiz zur Entladung von Schiffsabfällen, insbesondere Abfälle im Sinne von Anlage V des MARPOL-Übereinkommens, geschaffen und die illegale Entsorgung auf See wirtschaftlich uninteressant gemacht werden.

Mit dem pauschalierten Entgelt sind die direkten und indirekten Kosten für die Entsorgung bereits abgegolten – einschließlich des Auffangens von Abfällen gemäß der Anlage V des MARPOL-Übereinkommens und passiv gefischten Abfällen, soweit deren jeweiliges entladenes Volumen die jeweils nach § 6 Absatz 1 SchAbfEntG M-V gemeldete maximale spezifische Lagerkapazität nicht übersteigt. Die Kosten für die Entladung und Entsorgung tragen die Charterer bzw. Reeder oder Eigner (einzeln oder gemeinsam „Hafennutzer“).

ROSTOCK PORT bindet vertraglich professionelle Dienstleistende (Entsorgungsfachbetriebe), welche die Entsorgung der Schiffsabfälle und Ladungsrückstände wahrnehmen.

Dabei ist ROSTOCK PORT verpflichtet, Abfallbewirtschaftungspläne aufzustellen und von der zuständigen Behörde genehmigen zu lassen. Die Zusammenfassung des Abfallwirtschaftsplans enthält folgende Angaben:

- Auflistung der Standorte der Hafenauffangeinrichtungen für die verschiedenen Arten von Schiffsabfällen
- Auflistung der üblicherweise bewirtschafteten Schiffsabfälle
- Kontaktdaten der Betreiber der Hafenauffangeinrichtungen
- Kurzbeschreibung der Verfahren für die Übergabe und das Auffangen der Schiffsabfälle
- Kurzbeschreibung des Kostendeckungssystems

Vor jeder Fortschreibung der Abfallbewirtschaftungspläne ist ROSTOCK PORT verpflichtet, den Betreibern der Hafenauffangeinrichtungen, den Hafennutzern bzw.

deren Vertretenden, den berührten Trägern öffentlicher Belange sowie den die erweiterte Herstellerverantwortung umsetzenden Organisationen Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

ROSTOCK PORT macht die Abfallbewirtschaftungspläne den Hafennutzern auf der Homepage öffentlich bekannt: [Abfallbewirtschaftungsplan 2023.pdf \(rostock-port.de\)](#)

Eine Überwachung der Schiffe und ihres Umgangs mit Abfällen ist ROSTOCK PORT nicht gestattet. Die entsprechenden hoheitlichen Befugnisse liegen bei der zuständigen Hafenbehörde, dem Hafen- und Seemannsamt Rostock.

5 ARBEIT UND GESELLSCHAFT

5.1 Arbeitgeberattraktivität

STANDARDS: GRI 3-3; GRI 404-1, GRI 2-30, GRI 2-8

PERSONALPOLITIK

Im Wettbewerb um Fachkräfte sind unter anderem gute Arbeitsbedingungen und eine gesunde, sichere Arbeitsumgebung entscheidende Erfolgsfaktoren.

Durch eine nachhaltige und vorausschauende Personalpolitik sowie pragmatische und angemessene Abschlüsse mit dem Sozialpartner sollen zum einen die Beschäftigungsfähigkeit der Mitarbeitenden und zum anderen die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens gesichert werden.

Der Anteil der Beschäftigten bei ROSTOCK PORT ist im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr um 1,1 Prozent sehr geringfügig gesunken (Vorjahr ebenfalls -1,1 Prozent) und lag zum 31. Dezember 2022 bei 174 Beschäftigten. Die Tarifbeschäftigten, zu denen rund 93 Prozent der Mitarbeitenden von ROSTOCK PORT zählen, unterliegen dem Haustarifvertrag (Verdi).

Fortbildung und Qualifizierung ist eines unserer wichtigsten und wettbewerbsichernden Themen der Zukunft. Die bedarfsgerechte Auswahl geeigneter Weiterbildungen ist da-

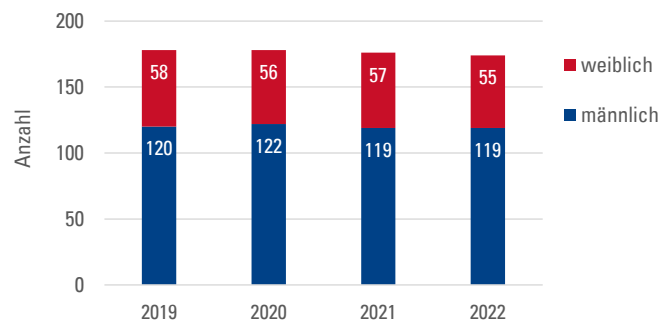


Abbildung 5-1: Anzahl Mitarbeitende ROSTOCK PORT

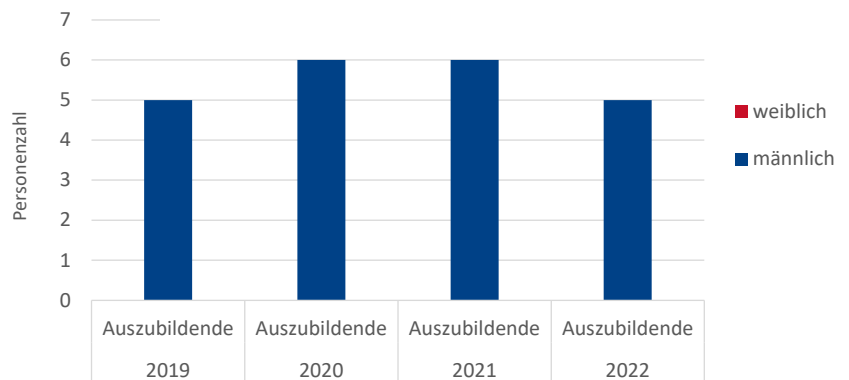


Abbildung 5-2: Auszubildende

AUS- UND WEITERBILDUNG

Seit Einführung des Berufsbildes „Fachkraft für Hafenlogistik“ im Jahr 2006 bilden wir junge Leute in diesem abwechslungsreichen Beruf im gewerblichen Bereich aus. Zwischen den Jahren 2020 und 2022 starteten 17 junge Menschen ihre Ausbildung als „Fachkraft für Hafenlogistik“ bei der ROSTOCK PORT GmbH. Unter Anleitung erfahrener Kollegen arbeiten sie an der Kaikante, steuern Anlagen und packen mit an.

bei ein wesentlicher Themenbereich in unseren regelmäßig durchgeführten Mitarbeitergesprächen. Jede Schulungs- bzw. Weiterbildungsmaßnahme wird im Nachhinein auf ihre Wirksamkeit hin evaluiert und gegebenenfalls werden entsprechende Folgemaßnahmen zur Erreichung des angestrebten Qualifikationserfolgs getroffen.

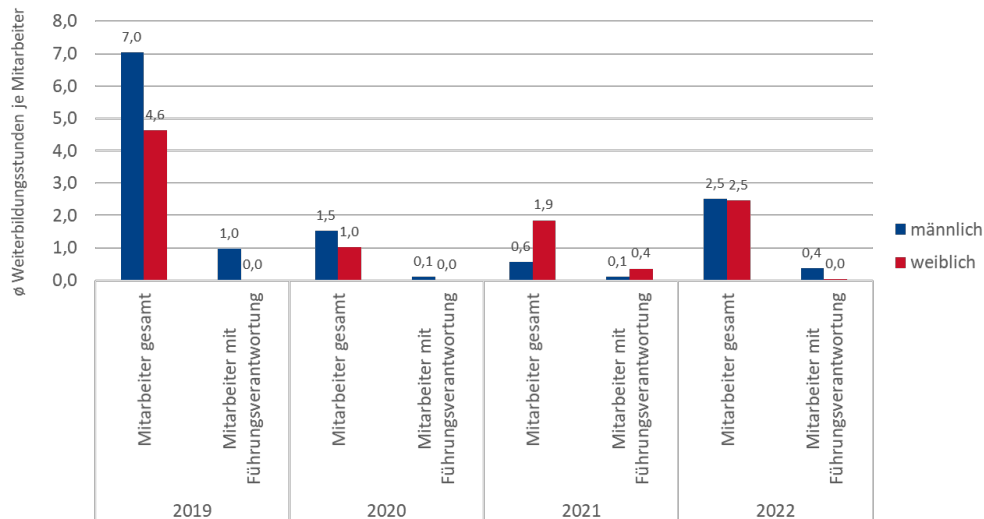


Abbildung 5-3: durchschnittliche Weiterbildungsstunden je Mitarbeitenden

Die durchschnittliche Stundenzahl für Fort- und Weiterbildungen haben wir erstmals mit dem vorliegenden Bericht ausgewertet. Es ergab für das Jahr 2022 einen Wert von 4,6 Stunden je Mitarbeitenden und hat sich damit deutlich gegenüber den Vorjahren (2021: 2 Stunden; 2020: 2,5 Stunden) erhöht. Dies liegt vorrangig begründet in den starken coronabedingten Einschränkungen von Weiterbildungsmöglichkeiten in den Jahren 2020 und 2021.

ARBEITGEBERFÜRSORGE

Als verantwortungsvoller Arbeitgeber wollen wir unsere Beschäftigungsverhältnisse fair und attraktiv gestalten. Über die gesetzliche Rentenversicherung hinaus besteht eine (tarifvertragliche) Regelung für eine betriebliche Altersversorgung, die zu einem Teil arbeitgeberfinanziert ist.

VEREINBARKEIT VON BERUF UND FAMILIE

Wir arbeiten kontinuierlich an der optimalen Gestaltung der Arbeitsbedingungen im Hinblick auf eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Wir nehmen bereits bei der Rekrutierung von jungen Fachkräften einen zunehmenden Stellenwert der Familienfreundlichkeit des Arbeitgebers wahr.

Flexible Arbeitsregelungen dienen nicht nur der Chancengleichheit von Arbeitnehmenden, sondern steigern auch die Produktivität und sorgen für höhere Zufriedenheit. Seit dem Jahr 2022 besteht bei uns zusätzlich zur gleitenden Arbeitszeit (Ausnahme: Schichtarbeiter) die Möglichkeit der variablen Wahl des Arbeitsorts (sofern dies für den Arbeitsplatz geeignet ist). Dies bietet unseren Mitarbeitenden eine weitere Möglichkeit der flexiblen Arbeitsgestaltung und damit die Teilhabe an Erwerbstätigkeit und Familienleben unabhängig von ihrem Geschlecht.

Auch bei unvorhergesehenen Ereignissen sind wir bestrebt, pragmatische Lösungen im Sinne der Familienvereinbarkeit zu finden, wie zum Beispiel für Mitarbeitende, deren Kinder während der Schließung in den Einrichtungen im Zuge der COVID-19-Pandemie im Jahr 2020 nicht betreut werden konnten.

Unsere Maßnahmen zur Familienfreundlichkeit am Arbeitsplatz sollen Mitarbeitende binden. Die Ein- bzw. Austrittsrate im Jahr 2022 betrug 17,2 Prozent bzw. 19,5 Prozent (Vorjahr: 15,9 bzw. 18,8 Prozent) – vor allem bedingt durch einen vergleichsweise hohen Anteil von Mitarbeitenden, die in die Rente eingetreten sind.

Wir begrüßen die Nutzung von Elternzeit unserer männlichen Beschäftigten und unterstützen dies sehr gern.

	2019	2020	2021	2022
gesamt	2	5	2	1
weiblich	2	2	1	1
männlich	0	3	1	0

Abbildung 5-4: Inanspruchnahme von Elternzeit

GLEICHSTELLUNG UND GLEICHBEHANDLUNG

ROSTOCK PORT verfolgt das Ziel der Gleichstellung von Frauen und Männern. Im Jahr 2022 ist der Frauenanteil am Beschäftigungsvolumen gegenüber dem Vorjahr um 1,1 Prozentpunkte auf 32,6 Prozent gestiegen (siehe Abbildung 5-5). Ein wichtiger Aspekt der Gleichbehandlung betrifft die gleiche Bezahlung für gleiche Arbeit. Bei ROSTOCK PORT reguliert ein Haustarifvertrag die Vergütung von rund 93 Prozent der Beschäftigten.

Zudem bekennen wir uns zur Gleichbehandlung von Menschen unabhängig von ihrer ethnischen Herkunft, ihrer Religion oder Weltanschauung, einer Behinderung, ihres Alters oder der sexuellen Identität. Beschäftigte, die sich von Kollegen, Vorgesetzten oder Kunden und Kundinnen benachteiligt oder belästigt fühlen, haben die Möglichkeit, sich bei der Abteilung für Recht und Personal zu beschweren. Der Arbeitgeber ist verpflichtet, die Beschwerde zu prüfen und gegebenenfalls entsprechende Schutz-

oder Sanktionsmaßnahmen einzuleiten.

Beschäftigte mit gesundheitlichen Einschränkungen sind bei uns willkommen. Bei unserer Auswahl entscheidet die fachliche und persönliche Qualifikation. Im Jahr 2022 waren bei uns neun Personen mit Behinderung beschäftigt (2021: 12). Die Schwerbehindertenquote lag im Jahr 2022 bei 5,58 Prozent (2021: 6,97 Prozent). Die Interessen der Schwerbehinderten bei ROSTOCK PORT zu den Fragen und Problemen der Arbeitssicherheit werden durch die Schwerbehindertenvertretung wahrgenommen.

MITARBEITERGESPRÄCHE

Eine wichtige Form des Dialogs sind regelmäßig durchgeführte Mitarbeitergespräche. Mindestens im Abstand von zwei Jahren sollen zwischen den jeweiligen Vorgesetzten mit jedem Mitarbeitenden ein Gespräch zum Stand und den Perspektiven des Beschäftigten im Unternehmen geführt und somit eine Rückmeldung zu ihren Leistungen, ihrem Verhalten und beruflichen Perspektiven gegeben werden. Dabei können sie auch ihre Wünsche und Anliegen äußern. Auch mit unseren Führungskräften werden diese Gespräche mindestens zweijährlich geführt.













	gesamt		Führungskräfte		Aufsichtsrat
2022	 32,6%		18,5%		16,7%
2021	 31,5%		18,5%		16,7%
2020	 32,4%		19,2%		16,7%
2019	 31,6%		19,2%		16,7%

Abbildung 5-5: Frauenquote bei ROSTOCK PORT

5.2 Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz

STANDARDS: GRI 3-3, GRI 403-1, GRI 403-2, GRI 403-3, GRI 403-4, GRI 403-5, GRI 403-6, GRI 403-8, GRI 403-9, GRI 403-10

INNERBETRIEBLICHE ARBEITSSICHERHEIT

Bei der ROSTOCK PORT GmbH wird größter Wert auf Arbeitssicherheit gelegt. Wir arbeiten nach den gesetzlichen Bestimmungen des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütungsvorschriften. Zudem wird unser Arbeitsschutz im Rahmen der Zertifizierung nach DIN ISO 9001 extern geprüft.

Anhand dieser Bestimmungen werden externe Dienstleistende (Fremdfirmen) über die für sie geltenden Regelungen der ROSTOCK PORT GmbH aufgeklärt. Die Bestimmungen für Fremdfirmen sind Vertragsbestandteil und somit vom Auftragnehmer und seinen Nachauftragnehmern verbindlich zu beachten.

Es werden regelmäßige Arbeitsschutzunterweisungen und – bei Bedarf – Arbeitsplatzbegehungen durchgeführt. Zudem werden Gefährdungsbeurteilungen für alle Tätigkeitsbereiche, aus denen sich erforderliche Maßnahmen zur Risikominimierung (technisch, organisatorisch bzw. persönlich) ableiten lassen, erstellt bzw. aktualisiert. Diese Maßnahmen werden innerbetrieblich umgesetzt und in Abstimmung mit den Vorgesetzten auf Aktualität und Wirksamkeit überprüft.

Als präventive Maßnahme gegen Brände werden regelmäßige brandschutztechnische Begehungen durchgeführt. Für alle Stockwerke bzw. Arbeitsbereiche werden Brandschutzhelmen und -helferinnen ausgebildet und bestellt. Diese nehmen regelmäßig an

Auffrischungslehrgängen teil.

Für die arbeitsmedizinische Vorsorge haben wir einen externen betriebsärztlichen Dienst beauftragt, der unsere Mitarbeitenden berät und unterstützt.

Zur Sicherstellung der betrieblichen Ersten Hilfe werden regelmäßig Ersthelfer:innen in ausreichender Zahl ausgebildet bzw. erhalten die erforderlichen Auffrischungslehrgänge. An drei Betriebsstätten mit besonders hoher Mitarbeitendenzahl werden insgesamt vier Automatisierte Externe Defibrillatoren (AED) vorgehalten. Ersthelfer:innen werden zusätzlich im Umgang mit den AED ausgebildet. Die eingesetzten Geräteverantwortlichen kontrollieren die Funktionsfähigkeit und sorgen für den rechtzeitigen Austausch von Komponenten mit Verfalldatum. Die AED werden regelmäßigen sicherheitstechnischen Kontrollen durch einen Fachbetrieb unterzogen. Zur Unterstützung des Unternehmers und der Belegschaft bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Arbeitssicherheit und Gesunderhaltung sind Sicherheitsbeauftragte im Einsatz und beratend tätig.

Themen der Arbeitssicherheit werden in der Regel viermal jährlich im Rahmen der ASA-Sitzungen besprochen und abgestimmt

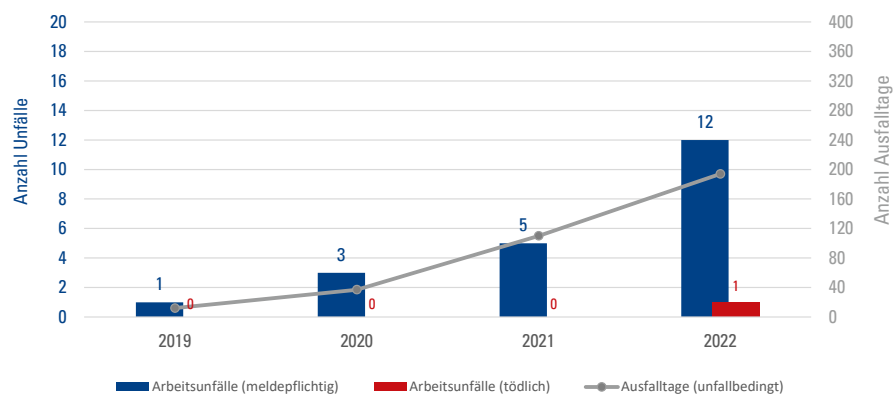


Abbildung 5-6: Meldepflichtige Arbeitsunfälle

sowie Arbeitsunfälle analysiert. Zudem werden (in Abstimmung mit der Geschäftsführung) zusätzliche Maßnahmen festgelegt und die Wirksamkeit bereits Bestehender geprüft. Der Betriebsrat wirkt im Rahmen seiner Aufgaben (Betriebsverfassungsgesetz) an Verbesserungen des Arbeitsschutzes mit.

UNFALLGESCHEHEN

Wir nehmen jeden Arbeitsunfall ernst, ergründen die Ursachen, führen bei Bedarf Arbeitsplatzbegehungen durch und leiten entsprechende Sicherheitsmaßnahmen ab.



GESUNDHEITSFÖRDERUNG

Gesunde Mitarbeitende sind die Voraussetzung für unseren wirtschaftlichen Erfolg. Wir verfolgen das Ziel, die Gesundheit unserer Mitarbeitenden zu erhalten und zu fördern.

Das Betriebliche Eingliederungsmanagement (BEM) unterstützt unsere Mitarbeitenden, die gesundheitlich eingeschränkt sind: Die gemeinsame Aufdeckung der Ursachen für eine Erkrankung sowie Entwicklung von entsprechenden Gegenmaßnahmen unterstützt die berufliche Wiedereingliederung nach längerer krankheitsbedingter Abwesenheit. Dabei wird versucht, den bisherigen Arbeitsplatz mit Blick auf die gesundheitlichen Einschränkungen anzupassen oder eine alternative geeignete Einsatzmöglichkeit zu finden.

Zudem beteiligen wir uns an den Kosten für freiwillige Maßnahmen unserer Mitarbeiter im Rahmen ihrer Gesundheitsförderung, wie beispielsweise Beiträge für Fitnessstudios oder Sportvereine.

5.3 Umweltauswirkungen durch den Hafenbetrieb auf die Nachbarschaft

STANDARDS: GRI 3-3, GRI 305-7, GRI 403-7, GRI 413-1, GRI 413-2

AUSWIRKUNGEN DURCH LÄRMEMISSIONEN

Der Seehafen Rostock sowie das Kreuzfahrtterminal in Warnemünde sind unter anderem von Wohnbebauung umgeben. Somit besteht durch die mit dem Hafenbetrieb im Zusammenhang stehenden Vorgänge ein Konfliktpotenzial hinsichtlich der hervorgerufenen Geräuschmissionen. Unabhängig von der Art der betriebenen Anlagen (nicht genehmigungspflichtig/genehmigungspflichtig im Sinne des BImSchG) gelten hinsichtlich der Geräuschmissionen die Anforderungen der sogenannten TA Lärm (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm). Für den Betrieb der Seehafenumschlagsanlagen, die vom Geltungsbereich der TA Lärm ausgenommen sind, erfolgt die Bewertung der Geräuschmissionen nach den Vorgaben der oberen Immissionsschutzbehörde des Landes Mecklenburg-Vorpommern.

SCHALLMONITORING IM KREUZFABRTBEREICH

Für die Geräuschmissionen, die durch den Betrieb des Kreuzfahrtterminals in Warnemünde hervorgerufen werden, plant ROSTOCK PORT die Installation eines Schallmonitoringsystems. Dabei handelt es sich um ein stationäres Messsystem, das für die dauerhafte Überwachung der Schallimmissionen an der benachbarten Wohnbebauung (= behördlich anerkannte Immissionsorte) eingesetzt wird. Das Vorhaben, das Monitoringsystem in der Kreuzfahrtsaison 2021 durch eine Grundlagenuntersuchung zu spezifizieren, konnte aufgrund der pandemiebedingt nahezu ausgebliebenen Kreuzschiffahrt nicht realisiert werden. Dies wird in der Saison 2023 erfolgen. Der Auftrag dazu wurde durch ROSTOCK PORT im Jahr 2022 erteilt. Die Inbetriebnahme des

stationären Messsystems schließt sich zum Beginn der Saison 2024 an. Perspektivisch soll das Monitoringsystem für die Erfassung der Geräusche der Betriebsabläufe im Seehafen erweitert werden.

LÄRMREDUZIERUNG IM RoRo-BEREICH

Für die Reduzierung der Schallimmissionen durch den Betrieb des Fähr- und RoRo-Bereich leitet ROSTOCK PORT das IHATEC Projekt „Lärmarmer RoRo-Umschlag/LA-RoRo“ (vgl. Abschnitt 3.2).

AUSWIRKUNGEN DURCH LUFTSCHADSTOFFEMISSIONEN

ROSTOCK PORT betreibt keine Luftschadstoff emittierenden Anlagen. Somit besteht keine Überwachungspflicht bzw. eine diesbezüglich bedingte Erfassung oder Berechnung von Luftschadstoffmengen.

Um die Luftschadstoffemissionen durch den Schiffsverkehr zu bewerten, führte die obere Immissionsschutzbehörde des Landes Mecklenburg-Vorpommern (LUNG M-V) im Bereich des Seekanals bereits regelmäßig Messungen der Luftgüte durch. Aufgrund der steigenden Sensibilität der Anwohnenden betreibt das LUNG M-V seit Beginn des Jahres 2015 eine Luftgütemessstation in Rostock Hohe Düne und veröffentlicht dazu seit 2017 einen jährlichen Statusbericht.

Mit der Messstation Hohe Düne werden Feinstaub (PM10; PM2,5) sowie Schwefel- und Stickoxid erfasst. Die Auswertung und Interpretation der Messwerte wird für Hohe Düne in jährlichen Sonderberichten veröffentlicht. Im Folgenden wird auf die Sonderberichte der Kalenderjahre 2020 und 2021 Bezug genommen. Der Bericht für das Jahr 2022 war zum Redaktionsschluss noch nicht verfügbar. In Hohe

Tabelle 5-3: *PM₁₀- und PM_{2,5}-Werte in Hohe Düne 2020 - 2021*

Komponente	Jahr	Jahresmittelwert		Anzahl der Tagesmittelwerte über 50 µg/m³	
		Messwert µg/m³	Grenzwert µg/m³	Anzahl	Maximum
PM ₁₀	2020	16	40	1	35
	2021	16		1	
PM _{2,5}	2020	9	25 (20*)		
	2021	11			

* Richtgrenzwert der Stufe 2

Tabelle 5-2: *SO₂-Belastung in Hohe Düne 2020 - 2021*

Komponente	Jahr	Jahresmittelwert		höchster Tagesmittelwert	höchster Stundenmittelwert		
		Messwert µg/m³	Grenzwert µg/m³	Messwert µg/m³	Grenzwert µg/m³ (max. 3 Überschreitungen im Jahr zulässig)	Messwert µg/m³	Grenzwert µg/m³ (max. 24 Überschreitungen im Jahr zulässig)
Schwefeldioxid	2020	1	20	4	125	19	350
	2021	1		5		14	

Tabelle 5-1: *NO₂-Belastung in Hohe Düne 2020 - 2021*

Komponente	Jahr	Jahresmittelwert		höchster Stundenmittelwert	
		Messwert µg/m³	Grenzwert µg/m³	Messwert µg/m³	Grenzwert µg/m³ (max. 18 Überschreitungen im Jahr zulässig)
Stickstoffdioxid	2020	16	40	164	200
	2021	14		79	

Düne wurden die Grenzwerte in den Jahren 2020 und 2021 für alle überwachten Luftschadstoffkomponenten sicher eingehalten. Die Schwefeldioxidwerte liegen trotz der Nähe zum Schiffsverkehr nahe an der Nachweisgrenze der Messgeräte. Ähnliches gilt für die Massenkonzentrationen für Schwebstaub (PM₁₀, PM_{2.5}), deren Grenzwerte durch die Messwerte deutlich unterschritten wurden. Der Einfluss der Abgasemissionen durch den Schiffsverkehr sei in erster Linie bei den Stickoxiden beobachtbar. In Hohe Düne wiesen die Stickoxide ein im Vergleich zu typischen Hintergrundmessstationen des Landes höheres Konzentrationsniveau auf. Grenzwertüberschreitungen sind jedoch auch bei den Stickoxiden nicht festzustellen. Insgesamt waren die Schadstoffbelastungen 2020 sowie 2021 landesweit niedrig.

Die Werte für alle in Hohe Düne überwachten Luftschadstoffkomponenten

(Feinstaub, Schwefeldioxid und Stickstoffdioxid) wurden den Veröffentlichungen des Landesamtes für Umwelt, Naturschutz und Geologie M-V für die Jahre 2020 und 2021 entnommen und in den nachfolgenden Tabellen zusammengestellt.

Weitere Details zu den Auswertungen der Luftschadstoffemissionen können in den Sonderberichten für die Messstation Hohe Düne der Jahre 2020 und 2021 unter folgendem Link eingesehen werden:

<https://www.lung.mv-regierung.de/umwelt/luft/archiv.htm>

GERUCHSBELÄSTIGUNGEN

Beschwerden zu Geruchsbelästigungen, die vom Seehafen Rostock ausgehen, liegen ROSTOCK PORT für das Jahr 2021 nicht vor. Im Jahr 2020 wurde eine Beschwerde zu einer aufgetretenen Geruchsbelästigung dokumentiert. Es konnte keine Ursache ermittelt werden. Die im Jahr 2022 erfassten Beschwerden über Geruchsbelästigungen bezogen sich auf die Abgasemissionen der Kreuzfahrtschiffe während ihrer Liegezeit in Warnemünde. Die Abgasemissionen sind unvermeidbar, sofern die Schiffe aus

technischen Gründen nicht mit Landstrom versorgt werden können.

Die im Hafen vorhandenen Anlagen mit potenziell relevanten Geruchsquellen werden durch die Genehmigungsbehörde (StALU Mittleres Mecklenburg) überwacht.

GRI-Inhaltsindex

ROSTOCK PORT hat die in diesem GRI-Inhaltsindex zitierten Angaben für den Zeitraum 2020-2022 mit Bezugnahme auf die GRI-Standards berichtet.

GRI 2 Allgemeine Angaben

GRI 2-1 Organisationsprofil	6
GRI 2-2 Entitäten, die in der Nachhaltigkeitsberichterstattung der Organisation berücksichtigt werden	8
GRI 2-3 Berichtszeitraum, Berichtshäufigkeit und Kontaktstelle	5, 8
GRI 2-4 Richtigstellung oder Neudarstellung von Informationen	8
GRI 2-5 Externe Prüfung.....	8
GRI 2-6 Aktivitäten, Wertschöpfungskette und andere Geschäftsbeziehungen.....	6, 9, 12, 15, 34, 46, 72
GRI 2-7 Angestellte	9, 72
GRI 2-8 Mitarbeiter_innen, die keine Angestellten sind.....	9, 58, 72
GRI 2-9 Führungsstruktur und Zusammensetzung.....	21
GRI 2-10 Nominierung und Auswahl des höchsten Kontrollorgans.....	21
GRI 2-11 Vorsitzende_r des höchsten Kontrollorgans.....	21
GRI 2-12 Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Beaufsichtigung der Bewältigung der Auswirkungen.....	21
GRI 2-13 Delegation der Verantwortung für das Management der Auswirkungen (impacts)....	21
GRI 2-14 Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung	21
GRI 2-15 Interessenkonflikte	21
GRI 2-16 Übermittlung kritischer Anliegen.....	21
GRI 2-17 Gesammeltes Wissen des höchsten Kontrollorgans.....	21
GRI 2-18 Bewertung der Leistung des höchsten Kontrollorgans	21
GRI 2-19 Vergütungspolitik	21
GRI 2-22 Anwendungserklärung zur Strategie für nachhaltige Entwicklung.....	15, 26, 30, 34
GRI 2-23 Verpflichtungserklärung zu Grundsätzen und Handlungsweisen.....	26, 30
GRI 2-24 Einbeziehung politischer Verpflichtungen	26, 30
GRI 2-25 Verfahren zur Beseitigung negativer Auswirkungen	26
GRI 2-27 Einhaltung von Gesetzen und Verordnungen	26
GRI 2-28 Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen	70
GRI 2-29 Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern	12, 15
GRI 2-30 Tarifverträge	58, 72

GRI 201 Wirtschaftliche Leistung

GRI 201-1 Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert.....	31, 72
GRI 201-4 Finanzielle Unterstützung durch die öffentliche Hand	31, 72

GRI 203 Indirekte ökonomische Auswirkungen

GRI 203-2 Erhebliche indirekte ökonomische Auswirkungen.....	31
--	----

GRI 204 Beschaffungspraktiken

GRI 204-1 Anteil an Ausgaben für lokale Lieferanten	46
---	----

GRI 3 Wesentliche Themen

GRI 3-1 Verfahren zur Bestimmung wesentlicher Themen.....	15
GRI 3-2 Liste der wesentlichen Themen.....	15
GRI 3-3 Management von wesentlichen Themen.....	9, 12, 15, 26, 30, 31, 34, 42, 45, 46, 49, 52, 55, 58, 61, 63

GRI 302 Energie	
GRI 302-1 Energieverbrauch innerhalb der Organisation	42
GRI 302-2 Energieverbrauch außerhalb der Organisation	39
GRI 302-4 Verringerung des Energieverbrauchs	39, 42
GRI 302-5 Senkung des Energiebedarfs für Produkte und Dienstleistungen	39, 42
GRI 303 Wasser und Abwasser	
GRI 303-1 Wasser als gemeinsam genutzte Ressource	49
GRI 303-2 Umgang mit den Auswirkungen der Wasserrückführung	49
GRI 303-3 Wasserentnahme	49
GRI 303-4 Wasserrückführung	49
GRI 303-5 Wasserverbrauch	49
GRI 304 Biodiversität	
GRI 304-1 Eigene, gemietete und verwaltete Betriebsstandorte, die sich in oder neben Schutzgebieten und Gebieten mit hohem Biodiversitätswert außerhalb von geschützten Gebieten befinden	52
GRI 304-2 Erhebliche Auswirkungen von Aktivitäten, Produkten und Dienstleistungen auf die Biodiversität	52
GRI 304-3 Geschützte oder renaturierte Lebensräume	52
GRI 305 Emissionen	
GRI 305-1 Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	42, 72
GRI 305-2 Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	42, 72
GRI 305-3 Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)	39, 42, 45
GRI 305-5 Senkung der Treibhausgasemissionen	39, 42, 45
GRI 305-7 Stickstoffoxide (NOx), Schwefeloxide (SOx) und andere signifikante Luftemissionen	45, 63
GRI 306 Abfall	
GRI 306-1 Anfallender Abfall und erhebliche abfallbezogene Auswirkungen	55
GRI 306-2 Management erheblicher abfallbezogener Auswirkungen	55
GRI 306-3 Angefallener Abfall	55
GRI 308 Umweltbewertung der Lieferanten	
GRI 308-1 Neue Lieferanten, die anhand von Umweltkriterien überprüft wurden	46
GRI 401 Beschäftigung	
GRI 401-1 Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation	72
GRI 401-3 Elternzeit	72
GRI 403 Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	
GRI 403-10 Arbeitsbedingte Erkrankungen	72
GRI 403-1 Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	61
GRI 403-2 Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen	61
GRI 403-3 Arbeitsmedizinische Dienste	61
GRI 403-4 Mitarbeiterbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	61
GRI 403-5 Mitarbeiterschulungen zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	61
GRI 403-6 Förderung der Gesundheit der Mitarbeiter	61
GRI 403-7 Vermeidung und Abmilderung von direkt mit Geschäftsbeziehungen verbundenen Auswirkungen auf die Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	63
GRI 403-8 Mitarbeiter, die von einem Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz abgedeckt sind	61, 72
GRI 403-9 Arbeitsbedingte Verletzungen	61, 72
GRI 403-10 Arbeitsbedingte Erkrankungen	61
GRI 404 Aus- und Weiterbildung	
GRI 404-1 Durchschnittliche Stundenzahl für Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Angestellten	58

GRI 405 Diversität und Chancengleichheit	
GRI 405-1 Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten	72
GRI 413 Lokale Gemeinschaften	
GRI 413-1 Betriebsstätten mit Einbindung der lokalen Gemeinschaften, Folgenabschätzungen und Förderprogrammen	63
GRI 413-2 Geschäftstätigkeiten mit erheblichen oder potenziellen negativen Auswirkungen auf lokale Gemeinschaften	63
GRI 414 Soziale Bewertung der Lieferanten	
GRI 414-1 Neue Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien überprüft wurden	46

Daten und Fakten

Kommunikation	
Kunden	<ul style="list-style-type: none"> ○ regelmäßige Kundengespräche ○ „interne“ und „externe“ Hafenabende (aktuelle Entwicklung des Hafens etc. zweimal jährlich für [potenzielle] Kunden und Nutzer, Mieter und Pächter) ○ Messen ○ Kundenbesuche ○ Neujahrsempfang ○ Hafenpräsentationen und -führungen ○ Hanse Sail ○ Newsletter ○ Homepage
Beschäftigte	<ul style="list-style-type: none"> ○ Wöchentliche Abstimmungs- und Informationsrunden in allen Hierarchieebenen ○ Belegschaftsversammlungen ○ regelmäßige „Rostock Port Newsletter“ ○ Mitarbeitergespräche ○ „Schwarzes Brett“ ○ Verbesserungsmanagement lt. ISO ○ Newsletter ○ Homepage
Gesellschafterversammlung / Aufsichtsrat	<ul style="list-style-type: none"> ○ regelmäßige Sitzungen ○ anlass- und themenbezogene Abstimmungen
Öffentlichkeit / Interessenvertretungen	<ul style="list-style-type: none"> ○ Pressearbeit (Pressemitteilungen, Newsletter, Pressefahrten, Broschüren, Presseempfang, Pressestammtisch für Rostocker Journalisten etc.) ○ Nachhaltigkeitsberichterstattung ○ Publikationen ○ verschiedene Foren (u.a. Hafenforum) und Dialoge ○ Messen ○ Hafenpräsentationen und -führungen ○ Newsletter ○ Homepage
Marktbegleiter	<ul style="list-style-type: none"> ○ Zusammenarbeit im vorwettbewerblichen Bereich ○ sach- und projektbezogene Abstimmungen & Austausch
Behörden	<ul style="list-style-type: none"> ○ Genehmigungsprozesse ○ Maritime Ämterrunde (wöchentlich für DA-MV, Hafenkapitän, Leiter Revierzentrale Warnemünde, Leiter WSPI, anlassbezogen PFSOs anderer Häfen) ○ Abfallbewirtschaftungsplan ○ regelmäßige Abstimmungen

Anlage 1 Kommunikation mit wichtigen Anspruchsgruppen

Mitgliedschaften	seit:
Environmental Ship Index	2018
Hafen Hamburg Marketing	2018
Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe	2018
Studiengesellschaft für Kombinierten Verkehr e.V.	2017
Deutsch-Schwedische Handelskammer	2016
Deutsch-Finnische Handelskammer	2015
Gleis 7 e.V.	2014
Bundesvereinigung Logistik	2006
Cruise Baltic	2005
Verein zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs e.V.	2001
Baltic Ports Organization	1999
Gesamtverband der versicherungsnehmenden Wirtschaft e.V.	1998
Jahresköste der Kaufmannschaft in Rostock e.V.	1995
Industrie- und Handelskammer Rostock	1994
Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e.V.	1992
Hafenbautechnische Gesellschaft e.V.	1992
Landesverband Hafenwirtschaft M-V e.V.	1992
Deutsche Seemannsmission Rostock e.V.	1991

Anlage 2: *Mitgliedschaften von ROSTOCK PORT in Verbänden und Interessengruppen (31.12.2022)*
GRI 2-28

Nummer Ausgleichsmaßnahme	(Leistungs)Beschreibung	Umsetzung/ Herstellung der Maßnahme	
1	Waldanpflanzung Krummendorf	Waldanpflanzung auf einer Fläche von ca. 4,9 ha, Pflanzung v. standortgerechten Baum-/Straucharten (ca 30 % Sukzessionsfläche, Bodenlockerung/Beräumung, Aufwertung von Feuchtbiotopen, Schutzeinzäunung)	2003/2004
2	Dorfanger Hinrichsdorf (Baum-/ Strauchpflanzung)	Flächenberäumung/ -herstellung ca. 1.600m ² im Bereich Dorfanger, Pflanzungen von 5 Stück Solitärbäumen und 5 Stück Solitärgehölzen	2003
3	Teilentsiegelung Alte Bäderstraße (Fahrbahnreduzierung zu Radweg+Baumanpflanzungen)	Rückbau von 1.200m ² Verkehrsfläche, 23 Stück Baumpflanzungen (Ergänzung Alleebaumbestand), Entwicklung eines Stauden-	2003
4	Altablagerung Diedr. Moor	Entkusselung/Aushagerung, Entsiegelung	2006
5	Baumpflegearbeiten Rostock Gehlsdorf (Baumpflegearbeiten Trinenmuur)	Baumpflegearbeiten an 192 Stück Bäumen (Kopfleiden/Kopfpappeln) Anteil in 1.1.6	2005/2006
6	Baumpflegearbeiten Barnstorf+Schutower Moorwiesen	Baumpflegearbeiten an 192 Stück Bäumen (Kopfleiden/Kopfpappeln) Anteilig in 1.1.5 bearbeitet	2005/2006
7	Waldumbau Carböcktal (GLB "Oberes Carböcktal")	Anlage von Wald mit standortgerechte Baumarten auf einer Fläche von ca. 0,8 ha (ca. 15 % Sukzessionsfläche, Bodenlockerung/ Beräumung, Schutzeinzäunung)	2005/2006
8	Aufwertung/Entwicklung einer Grünfläche in Evershagen Süd	Anpflanzung von Baumgruppen und Gehölzen, Modellierung, Rückbau und Entsiegelung	2005/2006
9	Wiederherstellung Verbindung Ostsee Conventer See	Erdarbeiten, Grabenausbau, Wehrbau und Steuerung	2006
10	Baumersatz Toitenwinkel, Krummendorf, Petersdorf, Zur Warnow	Pflanzungen von 117 Bäumen	2005/2006
11	(Baumersatz R'hagen)	Pflanzungen von 20 Bäumen	2006/2007
12	Anlage von Steinwällen im Bereich Unterwarnow (E1)	Errichtung von 13 Steinwällen Gesamtlänge ca. 300m	2006/2007
13	Anlegen einer Uferschwalbennisthilfe (Westfriedhof) (E2)	Herstellung einer ca. 40m langen Winkelstützmauer mit Hinterfüllung und anschließender Bodenprofilierung	2006
14	Erstaufforstung Krummendorf (E3)	Waldanpflanzung auf einer Fläche von ca. 0,5 ha, Pflanzung v. standortgerechten Baum-/Straucharten, ca. 30 % Sukzessionsfläche,	2006
15	Ersatzpflanzung R'hagen	Pflanzungen von 20 Bäumen (gesamt mit Stuthof: 69 Stück)	2009/2010
16	Ersatzpflanzung Stuthof	Pflanzungen von 49 Bäumen (gesamt mit Reutershagen: 69 Stück)	2009/2010
17	Errichtung/Erneuerung Amphibienleiteinrichtung Parkplatz Wilhelmshöhe	Amphibienleitzau Lieferrn/Herstellen einschl. Roden von Wurzelstöcken 275,05 m	2011
18	Rückbau Fingerpier anteilig	Realisierung um Zuge Bauvorhaben "Abbruch Fingerpier/Neubau Dalben" (LP8 W' münde Wertbecken)	2009
19	Kleingewässer Selebruch (Stoltera, Wilhelmshöhe)	Aufwertung Kleingewässer	2011
20	Waldersatzpflanzung Rövershagen	ca. 1,77 ha Waldanpflanzung	2011/2012
21	Anlage eines Steinfeldes im Breiting (A1)	ca. 6.820 t Steinschüttungen unter Wasser	2010
22	Förderung halophiler Arten durch Brackwasserretention Peezer Bach Mündung (A2)	ca. 35.000 m ³ Bodenabtrag	2010/ 2011
23	9 Nistkästen (2 Kohlmeise, 2 Blaumaise, 5 Fledermaus), Winterquartier	9 Nistkästen (2 Kohlmeise, 2 Blaumaise, 5 Fledermaus), Winterquartier	2012
24	Ökokonto Peezer Bach	u.a. Beräumung; Errichtung Uferandstreifen/ Initiierung Eigendynamik; Teilabbruch Verteilerbauwerk	2011
25	Nistrevier Neuntöter	100qm Strauchfläche (Weißdorn, Schlehe, Hundsrose), Stacheldrahtzaun	2013/2014
26	Fläche Braunkehlichen Nisthilfen für Feldsperling- dauerhaft	50qm Ruderalfläche, und dessen Pflege	2013
26		anbringen von 2 Nistkästen	
27	Baumersatzpflanzungen Hundsburg Fläche nördl. Swienskuhlen	Pflanzungen von 28 Bäumen	2011
28	Erstaufforstung Ivendorf LK DBR	1200 Stück Roterle, 10650 Stück Stieleiche	2009/2010
29	Baumersatzpflanzungen a.d. A19	Baumpflanzungen 42 Stück	2012
30	Ost-West-Straße	Gleisschotter-Holz-Grube, Lesesteinhaufen, Wiesenmäh	2012
31	Heidenholdt/Ersatzpflanzungen an d. A19	Baumpflanzung 54 Stück	2012
32	A1 (Straße Am Kohlelager auf d. Ostseite Kreuzung O.-W. Str.	Entsiegelung/ Abbruch Betonfläche und anschließende Ansaat Landschaftsrasen A1	2014
33	Groß Klein Ausgleichsfläche	Renaturierung Kleingewässer; Neuanlage Wald & Sukzession; Baumpflanzungen; Anlage naturnaher Frischwiesen; Herstellung Trockenbiotop (Entkusselung)	2016-2018 (Pflege)
34	Ersatz- (Erst) aufforstung a.d. A19	ca. 0,42 ha Waldumwandlung	2015
35	Fledermausersatzquartiere (Sommer- und Winter)	Neubau eines Fledermaussommerhauses und Umbau Wasserspeicher zum Winterquartier	2017-2018
35	Baum- und Gehölzpflanzungen	Baum- und Gehölzpflanzungen im SHR (Bereich ZIH)	2017-2018
36	Auflage 16 greift nicht, gemäß AFB Fläche bleibt für Neuntöter erhalten	20 Fledermausersatzkästen 28 Brutvogelersatzkästen (18xGehölz, 10xGebäude) 1,5ha Neuntöter-Revier (Bruthabitat & Nahrungsfläche)	2018
37	Waldökokonto Lüttenhagen (LfoA)	Ersatzaufforstung 7,3 ha (Waldökopunkte)	2017
38	Ökokonto VR- 020 (Gut Darß)	Herstellung einer Sukzessionsfläche mit Initialbepflanzung (6,5 ha KfÄ)	2015/2016
	Ökokonto Dietr. Moor (noch nicht beansprucht)	Errichtung regulierbarer Staueinrichtungen; Grabenumverlegung und Grabenverschlüsse, extensive Mahd; Abgrabung degenerierter Torfschichten, Schaffung Insel- Senkenstruktur, Mahd ; Gehölzpflanzungen	2014-2018 (Monitoring)

Anlage 3: Übersicht naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen ROSTOCK PORT GmbH (Stand 2023)

Thema	Beschreibung	Einheit	2019	2020	2021	2022	
Unternehmensgröße GRI 2-6	Bilanzsumme	Mio. Euro	201,5	202,0	204,9	215,4	
Wertschöpfungskette: Lieferkette (Geldwert geleisteter Zahlungen) GRI 2-6	Aufwendungen für RHB und bezogene Waren	Mio. Euro	1,7	1,4	1,4	2,3	
	Aufwendungen für bezogene Leistungen	Mio. Euro	5,8	5,0	5,3	5,2	
Struktur der Beschäftigten GRI 2-7 GRI 2-8	Vollzeit	Anzahl Gesamt	151	152	144	149	
		Anzahl Frauen	42	40	39	39	
	Teilzeit	Anzahl Männer	109	112	105	110	
		Anzahl Gesamt	27	26	32	25	
	Teilzeitquote	Anzahl Frauen	16	16	18	16	
		Anzahl Männer	11	10	14	9	
	unbefristet	Anteil in Prozent	15,2%	14,6%	18,2%	14,4%	
		Anzahl Gesamt	172	175	174	171	
		Anzahl Frauen	56	55	57	55	
		Anzahl Männer	116	120	117	116	
befristet	Anzahl Gesamt	6	3	2	3		
	Anzahl Frauen	2	1	0	0		
Anzahl Männer	4	2	2	3			
Mitarbeiter:innen mit Tarifverträgen GRI 2-30	Anteil der unter den Haustarifvertrag fallenden Mitarbeiter:innen	Anteil in Prozent	92,7	92,7	92,5	92,6	
Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten GRI 2-7 GRI 405-1	Mitarbeitende	Anzahl Gesamt	178	178	176	174	
		Anzahl Frauen	58	56	57	55	
		Anzahl Männer	120	122	119	119	
	Führungskräfte	Anzahl Frauen	5	5	5	5	
		Anzahl Männer	22	22	21	21	
	Aufsichtsrat	Anzahl Frauen	1	1	1	1	
		Anzahl Männer	5	5	5	5	
	Führungskräfte <=35 Jahre	Anzahl Männer	1	1	0	1	
		Anzahl Frauen	0	0	0	0	
	Führungskräfte 36-54 Jahre	Anzahl Männer	15	13	14	12	
		Anzahl Frauen	2	3	2	3	
	Führungskräfte >=55 Jahre	Anzahl Männer	6	8	7	8	
Anzahl Frauen		3	2	3	2		
Mitarbeitende mit Behinderung (Schwerbehinderung, Gleichstellung)	Anzahl Frauen	3	4	3	3		
	Anzahl Männer	9	10	9	6		
Schwerbehindertenquote	Anteil in Prozent	6,94	7,49	6,97	5,58		
Wirtschaftliche Leistung GRI 201-1	Umsatzerlöse	Mio. Euro	39,0	34,4	37,2	42,3	
Finanzielle Unterstützung durch die öffentliche Hand GRI 201-4	Finanz-/Fördermittel einschließlich Garantien der öffentlichen Hand (Investitionszuschüsse)	1.000 Euro	23.936	19.849	2.278	8.537	
Treibhausgasemissionen GRI 305-1 GRI 305-2	Scope 1 (direkte Emissionen)	t CO ₂ e	114,0	130,3	147,1	101,6	
	Scope 2 (indirekte Emissionen aus Energie)	t CO ₂ e	1.337,2	1.090,3	1.010,1	19,9	
Neueinstellungen und Fluktuation GRI 401-1	Anzahl Neueinstellungen	Anzahl Gesamt	26	16	28	30	
		Anzahl Frauen	14	2	14	4	
		Anzahl Männer	12	14	14	26	
	Rate Neueinstellungen	Gesamt (%)	14,6%	9,0%	15,9%	17,2%	
		Frauen (%)	7,9%	1,1%	8,0%	2,3%	
		Männer (%)	6,7%	7,9%	8,0%	14,9%	
	Anzahl Unternehmensaustritte	Anzahl Gesamt	15	12	33	34	
		Anzahl Frauen	5	4	11	8	
		Anzahl Männer	10	8	22	26	
	Rate Unternehmensaustritte	Gesamt (%)	8,4%	6,7%	18,8%	19,5%	
		Frauen (%)	2,8%	2,2%	6,3%	4,6%	
		Männer (%)	5,6%	4,5%	12,5%	14,9%	
Eintrittsquote	Quotient (Einstellungen/MA gesamt)	0,07	0,04	0,08	0,09		
Austrittsquote	Quotient (Einstellungen/MA gesamt)	0,04	0,03	0,10	0,10		
Elternzeit GRI 401-3	Anspruch auf Elternzeit	Anzahl Frauen	2	2	1	1	
		Anzahl Männer	1	7	1	4	
	Inanspruchnahme von Elternzeit	Anzahl Frauen	2	2	1	1	
		Anzahl Männer	0	3	1	0	
	Rückkehrer Elternzeit im Berichtsjahr	Anzahl Frauen	0	0	1	0	
		Anzahl Männer	0	1	0	0	
Rückkehrer Elternzeit, die nach 1 Jahr noch im Unternehmen beschäftigt sind	Anzahl Frauen	2	2	1	1		
	Anzahl Männer	0	2	1	0		
Arbeitssicherheit GRI 403-8 GRI 403-9 GRI 403-10	Anteil der Mitarbeiter:innen, die unter ein Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz fallen		Anteil in Prozent	100	100	100	100
	Arbeitsunfälle (tödlich)		Anzahl Gesamt	0	0	0	1
	Arbeitsunfälle (meldepflichtig, inkl. tödliche Unfälle)		Anzahl Gesamt	1	3	5	12
	arbeitsbedingte Verletzungen (schwere Folgen)		Anzahl Gesamt	0	0	0	0
	Ausfalltage (unfallbedingt)		Anzahl Gesamt	12	37	110	194
	Ausfalltage (krankheitsbedingt)		Anzahl Gesamt	2.421	2.967	2.576	4.064
	Anzeige von Berufskrankheiten		Anzahl Gesamt	0	0	0	0

Anlage 4: Kennzahlen ROSTOCK PORT