

ROSTOCK
PORT GmbH

Nachhaltigkeitsbericht

der ROSTOCK PORT GmbH

(Stand Dezember 2020)

Gliederung Nachhaltigkeitsbericht ROSTOCK PORT GmbH

1	Vorwort.....	5
2	Einführung.....	6
2.1	Organisationsstrukturen von Häfen	6
2.2	Modell Rostocker Hafen.....	7
2.3	Organisationsprofil mit Einordnung Nachhaltigkeit in der Aufbauorganisation RP	9
2.4	Berichtsprofil	9
3	Unternehmenssteuerung	10
3.1	Corporate Governance	10
3.2	Compliance.....	12
3.3	Unternehmenspolitik mit Vision & Mission.....	14
3.4	Ableitung strategischer und operativer Ziele.....	15
4	Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit.....	18
4.1	Wettbewerbsfähigkeit	18
4.2	Wirtschaftliche Effekte Rostocker Hafenwirtschaft.....	18
4.3	Kundenzufriedenheit	25
5	Umweltwirkungen/ Klimawandel/ Ökologische Verträglichkeit	26
5.1	Klimarelevante Emissionen.....	26
5.1.1	Weltweite Schifffahrt und Klimawandel	26
5.1.2	Klimarelevante Maßnahmen der ROSTOCK PORT GmbH.....	27
	Ausbau Bahnverkehre im Hinterland des Seehafens.....	28
	„Bahnhafen Rostock“ – Infra- und Suprastrukturmaßnahmen am Standort Seehafen Rostock....	28
	klimafreundliche Verkehrsmittel / E-Mobilität.....	30
	Einsatz Photovoltaikanlagen und Energiereduzierung von Gebäuden.....	30
	Errichtung eines Abfertigungsgebäudes für die Kreuzschifffahrt nach klimaneutralen Gesichtspunkten.....	30
	LNG Ansiedlungen	30
	Energiereduzierung Beleuchtung.....	30
	Einsatz Landstrom.....	31
	Rabattierung Hafentgelte der ROSTOCK PORT GmbH	31
	„Energiehafen Rostock“	31
	Forschungsprojekt SIMOP-RoRo.....	32
5.2	Lärm-, Schadstoff- und Geruchsemissionen der Rostocker Hafenwirtschaft.....	33
5.2.1	Internationale Schifffahrt / Ostseeraum.....	33
5.2.2	Abgrenzung ROSTOCK PORT GmbH und Gesamthafen	33
5.2.3	Beschwerdesystem.....	34
5.2.4	Lärm	34
	Ausgangssituation	34
	Lärm-Monitoring.....	34

	Forschungsprojekte zur Reduzierung Lärmemissionen „LA-RoRo“	34
5.2.5	Luftschadstoffe.....	36
	Seehafen Rostock.....	36
	Warnemünde	36
5.2.6	Geruch.....	38
5.3	Wasser/Abwasser	38
5.3.1	Landseitig	38
5.3.2	Seeseitig	39
5.4	Abfall (land- und seeseitig)	40
5.5	Flächenverbrauch.....	42
5.5.1	Interne vor externe Entwicklung.....	42
5.5.2	Flächenvorsorge.....	42
5.6	Naturschutzfachliche Kompensation	43
5.7	Beschaffung.....	48
5.8	Umweltmanagementsystem	48
6	Soziales	49
6.1	Beschäftigung, Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit.....	49
6.2	Gleichbehandlung.....	51
6.3	Förderung der Stadtgesellschaft.....	52
6.4	Mitgliedschaften RP	53
7	Hafensicherheit und Gefahrenabwehr	54
7.1	Hafensicherheit.....	54
7.2	Gefahrenabwehr	54
8	Schlusswort.....	55
9	GRI - Inhaltsübersicht.....	56

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1 Häfen als interaktive Systeme.....	5
Abbildung 3 Organisationsstruktur Seehafen Rostock	7
Abbildung 4 Einordnung Nachhaltigkeit in der Aufbauorganisation RP (Juni 2020).....	9
Abbildung 5 Verfahrensweise Ombudsmann.....	13
Abbildung 6 Unternehmenspolitik	15
Abbildung 7 Strategische Ziele RP	16
Abbildung 8 Unternehmens- und Standortbezogene strategische und operative Ziele RP	17
Abbildung 9 Mehrebenenkonzept zur Ermittlung der wirtschaftlichen Effekte.....	19
Abbildung 10 Anzahl direkter Beschäftigter im Vergleich mit vorherigen Untersuchungen	22
Abbildung 11 Regionalwirtschaftliche Auswirkungen der Rostocker Hafenwirtschaft	23
Abbildung 12 Steueraufkommen Rostocker Hafenwirtschaft 2019	24
Abbildung 13 überregionale Effekte Rostocker Hafenwirtschaft in der hafenabhängigen Industrie ...	24
Abbildung 14 RoRo- Terminal mit Bahnanschluss.....	29
Abbildung 15 Umbau vorgelagerter Rbf durch DB Netz AG.....	29
Abbildung 16 Projektskizze "Elektrolyseur im SHR".....	32
Abbildung 17 mögliches Szenario eines ANC-Systems im Seehafen Rostock	35
Abbildung 18 Aufbau und Funktion einer Lärmschutzwand.....	35
Abbildung 19 Schwefeldioxidwerte 2018 hinsichtlich 39. BImSchV.....	37
Abbildung 20 Stickstoffdioxidmesswerte hinsichtlich 39. BImSchV	37
Abbildung 21 Schwebstaub PM 10 und PM 2,5 hinsichtlich 39. BImSchV	38
Abbildung 22 Formular zur Anmeldung von Schiffsabwasser	40
Abbildung 23 Pier I "Gestern" und "Heute"	42
Abbildung 24 Hafentwicklungsplan 2030, Vorlage Nr. 2017/IV/2897 BS der HRO am 13.09.2017	43
Abbildung 25 Übersichtsplan Ausgleichsmaßnahmen RP	44
Abbildung 26 Karte Ökomaßnahme „Aufwertung Diedrichshäger Moor“ Broschüre RP 2020	45
Abbildung 27 Entwurf Amt für Stadtgrün vom 14.03.2012	46
Abbildung 28 Fledermaushaus/ Sommer- bzw. Ganzjahresersatzquartier mit Erdbunker	47
Abbildung 29 Winter Fledermausersatzquartier - Umgebauter Wasserspeicher mit Flügelwand	47
Abbildung 30 jahresdurchschnittliche Beschäftigung schwerbehinderter Mitarbeiter bei RP	52

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1 Übersicht wichtiger Stakeholder und Kommunikation	18
Tabelle 2 Zuordnung der Unternehmen der Seehafenwirtschaft	19
Tabelle 3 Anzahl Beschäftigte 1994 - 2014	21
Tabelle 4 Steueraufkommen 2005 - 2008 - 2013.....	22
Tabelle 5 Klimagasemissionen RP im engeren Sinne	27
Tabelle 6 Feinstaubwerte 2017 Warnemünde.....	36

1 Vorwort

GRI 102-01; GRI 102-02; GRI 102-03; GRI 102-04; GRI 102-05; GRI 102-06

Die ROSTOCK PORT GmbH (RP) ist Betreiberin des Seehafens Rostock und des Kreuzfahrtterminals in Rostock-Warnemünde. RP ist verantwortlich für die bedarfsgerechte Bereitstellung der Infrastruktur im Seehafen, in Ausnahmefällen auch für die Suprastruktur. Als Plattform bietet RP grundlegende Dienstleistungen für das Bestehen des Hafens.

Das Wirken eines Hafens ist mit vielfältigen Wechselwirkungen verbunden. Eine Vielzahl von Stakeholdern wirkt auf den Hafen und wird vom Wirken des Hafens beeinflusst. Das folgende Schaubild vermittelt einen grundsätzlichen Überblick:

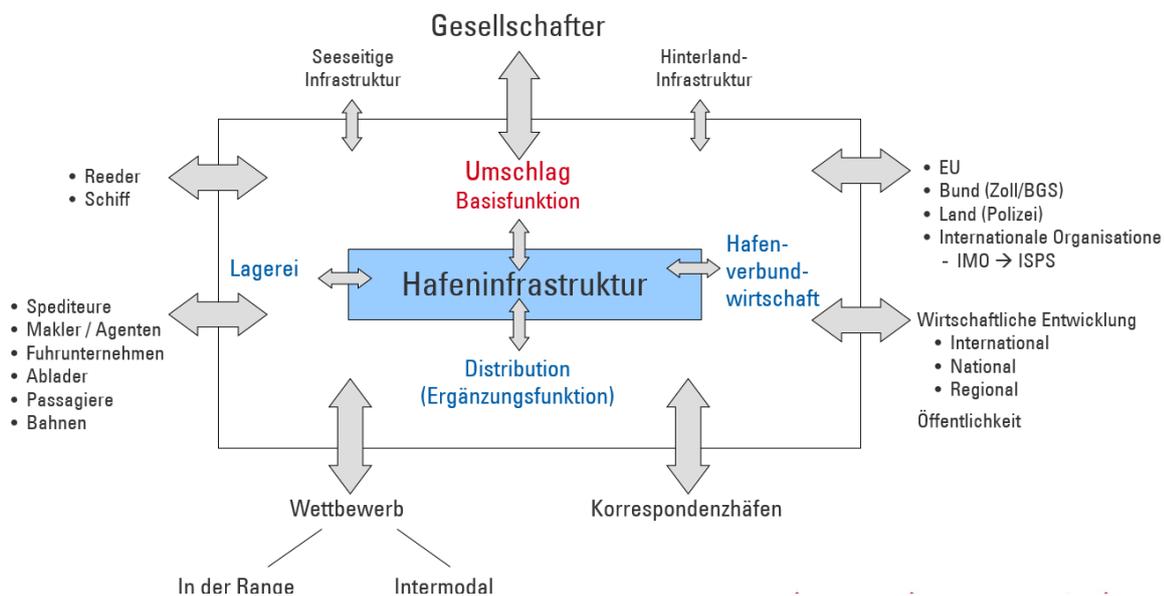


Abbildung 1 Häfen als interaktive Systeme

Häfen füllen neben der traditionellen Basisfunktion („Häfen als Güterschleuse“) zunehmend weitere Funktionen aus, hervorzuheben ist dabei die Industrie- und Logistikfunktion. Kann diese – so wie im Hafen Rostock in den vergangenen Jahrzehnten erfolgreich zumindest bei der Industriefunktion – ausgebildet werden, befinden sich eine Reihe BImSchG-pflichtiger Anlagen mit ggf. vielfältigen Emissionen im Hafengebiet. In Abhängigkeit der Nähe sensibler Nachbarnutzungen – hier ist insb. die Wohnnutzung hervorzuheben - wird das Agieren eines Hafens kritisch hinterfragt. Die in diesem Zusammenhang häufig von der Hafenwirtschaft aufgezeigten durch sie generierten „wirtschaftlichen Effekte“ reichen zunehmend nicht mehr für eine Legitimation des Agierens eines Hafens aus.

Daher gehen die Häfen zunehmend dazu über, weitere Dimensionen ihres Wirkens zu dokumentieren und beispielsweise in sog. „Nachhaltigkeitsberichten“ neben der Facette „Umwelt“ auch „wirtschaftliche Aktivität“ und „Personalmaßnahmen“ stärker auszubilden und für die Öffentlichkeit zu dokumentieren. Auch die Mitarbeiter von Häfen selbst verlangen immer stärker, den Sinn ihrer Tätigkeit und den Beitrag ihres Handelns zu erkennen, ggf. zu hinterfragen und den konkreten Beitrag eines jeden Einzelnen für den Unternehmens- aber auch Gesellschaftserfolg aufgezeigt zu bekommen.

Bisher baut RP auf eine jahrelange – vornehmlich „nach innen“ gerichtete - ISO Zertifizierung 9001 sowie 14.001. Der hiermit vorliegende Nachhaltigkeitsbericht dient nunmehr einer Darstellung „nach außen“.

2 Einführung

2.1 Organisationsstrukturen von Häfen

In Europa stehen sich neben von lokalen / kommunalen Organisationen geführten Häfen (Skandinavien, Nordseerange) insb. die zentral geführten Hafenorganisationen Frankreichs, Italiens und Spaniens sowie die angelsächsischen Modelle gegenüber, bei denen die Häfen nicht dem Einfluss der öffentlichen Hand unterliegen.

Die öffentlichen Seehäfen in Deutschland können grundsätzlich in 3 verschiedene Organisationsstrukturen eingeteilt werden:

Landlord Port

Die Infrastruktur befindet sich in öffentlicher Hand, wird von ihr finanziert und betrieben. Die Finanzierung und Betreuung der Suprastruktur obliegt dagegen privaten Dritten. Beispiele: Hamburg, Rostock, Stettin & Swinemünde und Lübeck.

Tool Port:

Infra- und Suprastruktur befinden sich in öffentlicher Hand, die privaten Umschlagsunternehmen mieten jeweils die von Ihnen in Anspruch genommenen Suprastrukturen. (In Ausnahmefällen stellt auch RP Suprastrukturen wie Umschlagsequipment - RTM mietet Krane auf KV Terminal - sowie Lagerhallen - Baltic Lloyd - privaten Nutzern zur Verfügung

Service Port:

Infra- und Suprastrukturen befinden sich in öffentlicher Hand und werden von ihr betrieben. Insb. kleinere Häfen wie z.B. Saßnitz, Wismar, Stralsund sind dieser Organisationsstruktur zuzuordnen.

In Deutschland haben die an das sog. "Landlord Modell" angelehnte Strukturen zunehmend an Bedeutung gewonnen. Nachdem in Rostock bereits im Jahre 1994 eine Trennung in eine Infra- und Suprastrukturgesellschaft vorgenommen wurde, folgten nach der Jahrtausendwende Bremen (2002), Hamburg (2005) und 2009 Lübeck, wenn gleich Unterschiede existieren:

- So ist die Hamburg Port Authority (HPA) eine aus dem städtischen Haushalt heraus gelöste Anstalt öffentlichen Rechts aus den Bereichen Wirtschaft und Arbeit sowie Finanzen, die für die Entwicklung, den Betrieb sowie Vermietung der Hafeninfrastruktur zuständig ist. Aktuell werden in Hamburg erneute Anpassungen dieser Struktur diskutiert und auch mit Blick auf die europäische Gesetzgebung ("Port Package") Verschiebungen in den Strukturen HPA und Wirtschaftsbehörde vorbereitet. Die Finanzierung der Infrastruktur erfolgt neben den bei der HPA eingenommenen Hafententgelten zu einem größeren Teil aus dem städtischen Haushalt Hamburg sowie aus Einnahmen aus einem Börsengang.
- Die in Lübeck vorgenommene Aufgabenteilung etablierte eine für die Infrastruktur tätige städtische Behörde "Lübeck Port Authority" (LPA), die im Unterschied zu RP auch hoheitliche Aufgaben übernimmt. Die Durchführung der Investitionen in die städtischen Hafeninfra- (und tlw. Supra-) Strukturen erfolgt durch die LPA die Betreuung der Infrastruktur wird aber durch das größte Umschlagsunternehmen "Lübecker Hafengesellschaft mbH" (LHG) durchgeführt.

Aus ordnungs- und wettbewerbspolitischer Sicht kann ab einem entsprechenden Umschlagvolumen eine Trennung in Infra- und Suprastrukturgesellschaft bei Existenz unterschiedlicher Suprastrukturanbieter wettbewerbs- und damit standortförderlich wirken, kann aber auch mit Nachteilen verbunden sein.

2.2 Modell Rostocker Hafen

In Rostock entschieden sich die politisch Handelnden nach der politischen Wende 1989 und der Herauslösung des Hafens aus dem ehem. Kombinat „Seeverkehr und Hafenwirtschaft“ 1994 zu einer Aufspaltung der Aktivitäten des Hafens in eine operative Umschlagsgesellschaft („Seehafen Rostock Umschlagsgesellschaft“) sowie eine für die Infrastruktur zuständige Gesellschaft („Seehafen Rostock Verwaltungsgesellschaft“). 1997 entschied sich die öffentliche Hand, die Umschlagsgesellschaft zu privatisieren, dies in Einklang mit der damals noch „neuen“ und nicht bindenden Vorstellung der Europäischen Union zum oben beschriebenen „Landlord Modell“

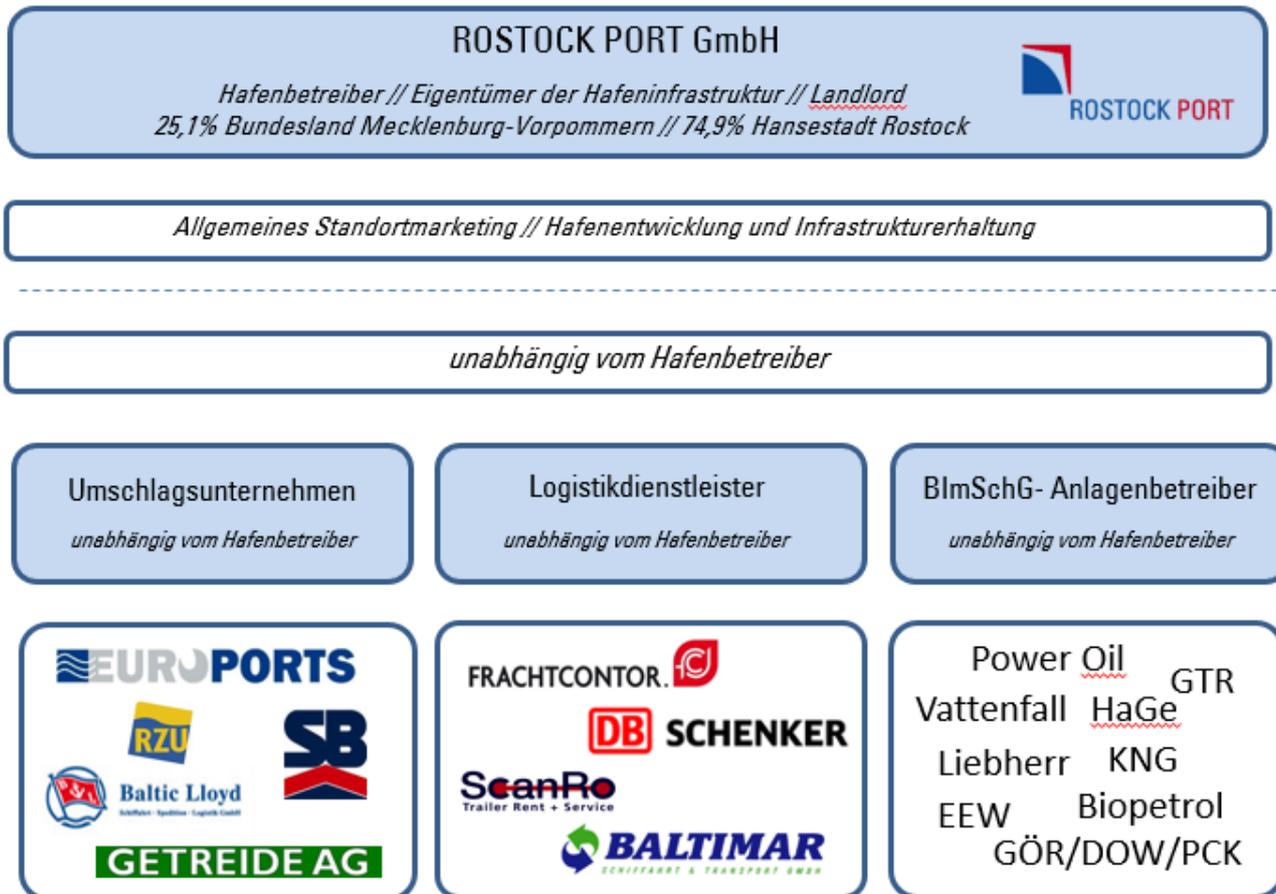


Abbildung 2 Organisationsstruktur Seehafen Rostock

Das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern und die Hansestadt Rostock sind die Eigentümer des Rostocker Hafens. Ihre Interessen werden durch die ROSTOCK PORT GmbH wahrgenommen. Im Namen der Gesellschaft widerspiegelt sich der Wille von Stadt und Land, den größten Hafen des Landes so zu entwickeln, dass er den ständig steigenden Anforderungen der verladenden Wirtschaft und des Tourismus gerecht wird.

RP konzentriert ihre Arbeit auf den vorausschauenden Ausbau der Infrastruktur wie auf deren Instandhaltung. Als Eigentümerin von Grund und Boden, der Kaianlagen und Wasserflächen sichert sie in enger Zusammenarbeit mit der Schifffahrt und den vor Ort tätigen Hafenunternehmen, dass Rostock über alle Voraussetzungen verfügt, seine Wettbewerbsposition ständig zu verbessern. Im Auftrag ihrer Eigner verfolgt sie eine aktive Ansiedlungspolitik.

Bei der Verpachtung von Grund und Boden und der Vermietung von Immobilien wird das Prinzip verfolgt, durch mehr Wettbewerb im Hafen, durch die Gewinnung neuer Kunden und die Akquisition von Gütern neue Geschäftsfelder zu erschließen.

RP ist alleinige Betreiberin des Fähr- und Kreuzfahrthafens. Darüber hinaus ist sie Anteilseignerin der Betreibergesellschaft des Terminals für den Kombinierten Ladungsverkehr (KLV).

Aufgabe der Gesellschaft ist es auch, weitere Dienstleistungen, die einer Verbesserung der Wettbewerbsposition des Unternehmens oder des Standortes dienen, zu erbringen und zu vermarkten. Dazu kann sie Unternehmen gründen, erwerben, sich an ihnen beteiligen oder sich anderer Unternehmen bedienen, Hilfs- und Nebenbetriebe errichten, erwerben, pachten und Zweigniederlassungen eröffnen. Soweit es sich dabei um Umschlagleistungen oder Tätigkeiten im Bereich der Lagerung und Behandlung von Waren handelt, darf die Gesellschaft dies jedoch weder selbst noch durch ein von ihr mehrheitlich gehaltenes Unternehmen ausüben.

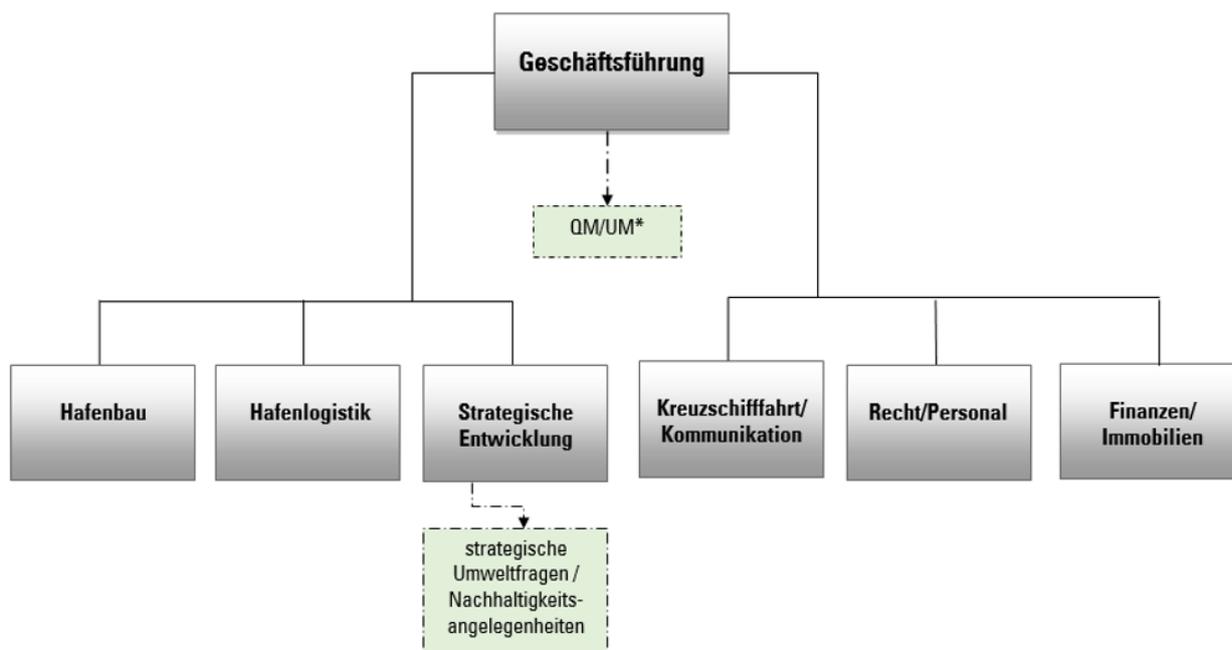
Erklärtes Ziel der ROSTOCK PORT GmbH ist es, unter der Dachmarke Rostock Port, den Hafen stetig weiterzuentwickeln, um neuen Anforderungen gerecht zu werden. Seit 1990 flossen Hunderte Millionen Euro in die Verbesserung der Hafeninfrastuktur.

Mit der Gewinnung großer Produktionsunternehmen und der in Vorbereitung befindlichen Ansiedlung weiterer Umschlag-, Distributions- und Industriebetriebe wird sich der Standort weiter profilieren.

2.3 Organisationsprofil mit Einordnung Nachhaltigkeit in der Aufbauorganisation RP

GRI 102-18; GRI 102-53; GRI 102-20; GRI 102-30

Das Unternehmen ist seit 2015 mit zwei Geschäftsführern besetzt, die mit jeweils drei Hauptabteilungen das Unternehmen führen. Das Thema Nachhaltigkeit ist im Umweltbereich der Abteilung *Strategische Entwicklung* eingeordnet.



*Qualitäts- und Umweltmanagementsystem (DIN EN ISO 9001:14001)

Abbildung 3 Einordnung Nachhaltigkeit in der Aufbauorganisation RP (Juni 2020)

Entsprechend der Aufbauorganisation werden die ökonomischen, ökologischen und sozialen Themen durch die die Abteilungen bearbeitet und an den jeweiligen Geschäftsführer adressiert.

Die Gesellschaft hat ein **Risikomanagementsystem** etabliert, welches durch die fachlich zuständigen Abteilungen jährlich aktualisiert und bewertet wird.

Unter dem Risikomanagementsystem wird die Gesamtheit aller organisatorischen Maßnahmen zur Erkennung von Risiken in der unternehmerischen Betätigung verstanden, wobei besonders, aber nicht ausschließlich, bestandsgefährdende Risiken zu erfassen sind.

2.4 Berichtsprofil

GRI 102-49; GRI 102-46; GRI 102-50; GRI 102-51; GRI 102-52; GRI 102-54; GRI 102-56

Der Einstieg in die Nachhaltigkeitsberichterstattung ist für die ROSTOCK PORT GmbH (RP) ein weiterer Schritt, das Wirken des Unternehmens mit seinen vielfältigen Stakeholdern und Beteiligten darzustellen und zu optimieren. Es besteht keine gesetzliche Verpflichtung zur Erstellung eines Nachhaltigkeitsberichtes. Die vorliegende Betrachtung dient einer ersten Annäherung an das Thema. Strukturell wurde sich dabei an den Vorgaben des „Global Reporting Initiative“¹ (GRI) orientiert. Der Bezug zum GRI wird

¹ Der GRI hat sich für Nachhaltigkeitsberichte weltweit als Standard durchgesetzt. GRI versteht sich als internationale Plattform, die für große Unternehmen seit 1987 Standards der Nachhaltigkeitsberichterstattung erarbeitet und fortentwi-

über Indizes kenntlich gemacht, welche unter den einzelnen Überschriften eingefügt sind. Die Inhalte der einzelnen GRI Angaben sind am Ende des Berichtes im Anhang 1 aufgeführt.

Es ist geplant, den Nachhaltigkeitsbericht alle 2 Jahre zu aktualisieren. Vorerst ist keine externe Prüfung des Berichtes vorgesehen. Betrachtungszeitraum dieses Berichts ist 2018/19.

RP ist seit 2005 gemäß DIN EN ISO 9.001 (Qualitätsmanagementsystem) sowie seit 2014 nach DIN EN ISO 14.001 (Umweltmanagementsystem) zertifiziert, entsprechende Auswertungen aus dem Qualitäts- und Umweltmanagementsystem sind in diesem Bericht integriert

3 Unternehmenssteuerung

3.1 Corporate Governance

GRI 102-22; GRI 102-23; GRI 102-25; GRI 102-26

Kontrollorgane der Gesellschaft

Gemäß § 7 des Gesellschaftsvertrages RP sind die Organe der Gesellschaft:

- die Geschäftsführung
- der Aufsichtsrat
- die Gesellschafterversammlung

Der Aufsichtsrat der Gesellschaft besteht aus 6 Mitgliedern, 4 Mitglieder werden von der HRO und 2 Mitglieder vom Land M-V entsandt und abberufen. Aktueller Vorsitzender ist Herr Helge Bothur, die ordentlichen Sitzungen des Aufsichtsrates finden 4 x pro Jahr statt.

In der Gesellschafterversammlung sind die HRO mit 74,9 % der Gesellschaftsanteile sowie das Land M-V mit 25,1 % der Gesellschaftsanteile vertreten. Die Gesellschafterversammlung tagt zu seinen ordentlichen Sitzungen 1 x pro Jahr.

Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung beraten die Geschäftsführung bei der von der Geschäftsführung in regelmäßigen Abständen erarbeiteten Strategie.

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

Erklärung der Geschäftsführung

Entsprechend des bei RP etablierten Managementsystems erklärt die Geschäftsführung:

„Die ROSTOCK PORT GmbH hat ein Managementsystem aufgebaut, das die Anforderungen der DIN EN ISO 9001 und der DIN EN ISO 14001 erfüllt.

Der Geltungsbereich des Managementsystems erstreckt sich auf das gesamte Unternehmen mit Ausnahme der Assistenzstelle des Landesverbandes Hafenwirtschaft Mecklenburg-Vorpommern.

ckelt. Großer Wert wird auf Transparenz und Vergleichbarkeit gelegt. Die großen nordeuropäischen Häfen, hier insbesondere Bremen / Bremerhaven sowie Rotterdam und Antwerpen, verfassen bereits seit Jahren entsprechende Berichte.

Alle Mitarbeiter/innen, 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.

Die Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Befugnisse des Umweltmanagementbeauftragten ergeben sich aus seiner Bestellung.

Sie werden im operativen Tagesgeschäft umfassend unterstützt durch den/die Qualitätsassistent/in. Die Verantwortlichkeiten ergeben sich aus den Festlegungen in den Dokumenten des Managementsystems, besonders in den Bereichen Bewertung des Managementsystems und Ständige Verbesserung des Managementsystems.

Die Verantwortlichkeit für die Sicherstellung der Ergebnisse der Unternehmensprozesse ergibt sich aus den jeweiligen Prozessbeschreibungen sowie aus der Übersicht Ergänzende Angaben zu Prozessen.“

Ablauforganisation

Die Ablauforganisation des Unternehmens beruht auf einem Qualitätsmanagementsystem gemäß DIN 9001:2015. Es besteht aus mehreren Arten von (Vorgabe)-Dokumenten, die sich komplett in einem den Mitarbeitern des Unternehmens zugänglichen Netzwerkservers befinden:

Qualitätsmanagement-Handbuch

Es dient vorrangig dazu, wo notwendig, die Inhalte der Prozessübersichten der RP im Zusammenhang zu erläutern. Die Details erschließen sich durch die mit dem jeweiligen Handbuchkapitel verlinkten Dokumente.

Prozessübersichten

Die Übersichten sind, beginnend bei der Prozessübersicht der RP (Gesamt), miteinander verlinkt um jedem/jeder Mitarbeiter/in zu jedem Themengebiet schnell einen Überblick über die geltenden Regelungen und (Vorgabe)-Dokumente zu ermöglichen. Die Übersichten zu den einzelnen Themen (z.B. Beschaffung) sind wiederum mit den (Vorgabe)-Dokumenten (z.B. Arbeitsanweisung Beschaffung) direkt verlinkt.

Prozessbeschreibungen

Besonders zur systematischen und übersichtlichen Darstellung von mitarbeiter- oder abteilungsübergreifenden Abläufen wurde die Form der grafischen Darstellung mit Hilfe von Symbolen gewählt:

Arbeitsanweisungen

Alle Regelungen, die sich für eine Prozessbeschreibung nicht als geeignet erwiesen haben, von ihrer Komplexität her aber eine genaue Erläuterung bedürfen, sind als Text in Form einer Arbeitsanweisung geregelt.

Formulare

Formulare dienen der strukturierten Erfassung von Aufzeichnungen. Aufzeichnungen sind ein Nachweis über eine durchgeführte Tätigkeit. Das nicht ausgefüllte Formular ist somit ein (Vorgabe-) Dokument, das ausgefüllte Formular ist eine Aufzeichnung.

3.2 Compliance

Recht & Umwelt

GRI 307

RP regelt mittels Arbeitsanweisung die systematische Erfassung und Pflege der für die ROSTOCK PORT GMBH anzuwendenden gültigen Umweltrechtsvorschriften in Form eines Umweltrechtskatasters und den Zugriff der Mitarbeiter auf das Umweltrechtskataster sowie das Vorgehen bei der Bewertung der Einhaltung der Umweltrechtsvorschriften.

Das Umweltrechtskataster ist ein systematisches Verzeichnis aller auf die Umweltaspekte der Tätigkeiten der ROSTOCK PORT GmbH sowie im Rahmen des Anlagen- und des Genehmigungskatasters anwendbaren rechtlichen Verpflichtungen und weitere Anforderungen. Enthalten sind Gesetze, Satzungen und Verordnungen sowie sonstige Regelungen und Verpflichtungen. Die Zugangsmöglichkeit bzw. der Standort jeweils aktuellen Versionen ist im Umweltrechtskataster vermerkt.

Behördliche Auflagen und Einzelfallentscheidungen sind nicht im Umweltrechtskataster, sondern vorrangig im Genehmigungskataster enthalten.

Richtlinien, Gesetze und sonstige Vorschriften, die nicht direkt für die Umweltaspekte der Tätigkeiten relevant sind, aber trotzdem beobachtet oder für die Arbeitsabläufe aktuell zur Verfügung stehen sollen/müssen, werden in diesem allgemeinen Rechtskataster erfasst.

Das Umweltrechtskataster sowie das allgemeine Rechtskataster sind für die Mitarbeiter der ROSTOCK PORT GmbH online zugänglich.

Richtlinien, Gesetze und sonstige Vorschriften, die für RP Arbeitsabläufe relevant sind und aktuell zur Verfügung stehen müssen, werden ebenfalls online in einem allgemeinen Rechtskataster erfasst. Änderungen werden durch den externen Onlinedienst eingepflegt und über eine automatische Mail-Benachrichtigung für Änderungen auch in diesem Kataster der ROSTOCK PORT GmbH mitgeteilt. Zusätzliche Änderungs- oder Anpassungsbedarfe, u.a. aufgrund aktueller Meldungen, Literaturrecherchen etc., welche in den RP-Fachabteilungen festgestellt werden, werden an die zuständige Rechtsabteilung gemeldet und von dieser in das Kataster eingepflegt.

Datenschutz

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

RP legt großen Wert auf Datenschutz und die Wahrung der Privatsphäre. Die Erhebung, Verarbeitung und Nutzung personenbezogener Daten der Kunden und Lieferanten erfolgt gemäß den internationalen und nationalen Datenschutzstandards (DS-GVO) und dient insb. 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).

Antikorrupcion

GRI 205

RP hat seit Januar 2008 ein externes Ombudsmann-System etabliert, welches allen Mitarbeitern bekanntgemacht wurde.

Der Ombudsmann prüft die eingehenden Informationen der Mitarbeiter 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.

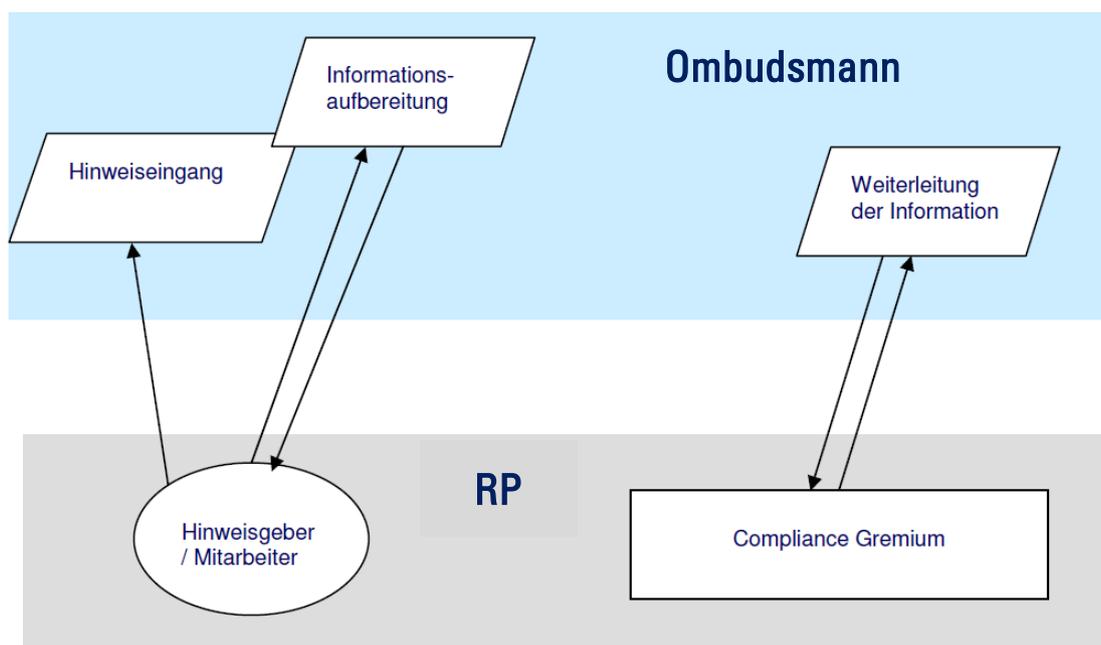


Abbildung 4 Verfahrensweise Ombudsmann

*„Als Ombudsmann ist es mein Anliegen, den Mitarbeitern der ROSTOCK PORT GmbH eine **alternative** Kommunikationsmöglichkeit anzubieten, um mögliche Fälle von Wirtschaftskriminalität vertraulich zu besprechen und damit einen Vermögensschaden von der ROSTOCK PORT GmbH abzuwenden.“*

Statement von unserem Ombudsmann

Bis Ende Oktober 2020 wurden keine Korruptionsvorfälle bei RP registriert.

3.3 Unternehmenspolitik mit Vision & Mission

GRI 102-14

Mission RP

Die „Mission“ (Zweck) beschreibt den Unternehmenszweck, ist die Daseinsberechtigung des Unternehmens und benennt den positiven Beitrag, den das Unternehmen für Kunden und/ oder die Gesellschaft leisten will. Die Mission sagt, warum das Unternehmen oder eine Organisationseinheit existieren und was das Unternehmen für seine Stakeholder, für Kunden, Eigentümer, Mitarbeiter oder Partner sein will.

Vor diesem Hintergrund erfolgte nach intensiver Diskussion die Ableitung folgender Mission für RP:

„Der Rostocker Hafen ist ein wichtiges logistisches maritimes Zentrum in der Ostsee, das die Wirtschaftsräume unseres Hinterlandes mit Zielen insbesondere im Ostseeraum sowie weltweit verknüpft. ROSTOCK PORT bietet für Hafenumschlags-, Logistik- und Industrieunternehmen alle notwendigen Infrastrukturen und Rahmenbedingungen und setzt Impulse für eine nachhaltige Entwicklung des Standortes“.

Vision RP

Die „Vision“ beschreibt eine zukünftige Wirklichkeit, die auf Grundlage der Mission angestrebt werden soll. Die Vision eines Unternehmens beschreibt einen idealen Zustand in der Zukunft, den das Unternehmen erreichen möchte. Sie ist eine wichtige Komponente der Unternehmensführung, weil sie in einer knappen und anschaulichen Formulierung allen Mitarbeitern deutlich macht, worum es geht.

Auf dieser Grundlage leitete das Management-Team folgende Vision für RP ab:

„Wir wollen die Steigerung der Wertschöpfung in der Region und die Entwicklung und Umsetzung von zukunftsweisenden Geschäftsmodellen zur Erhöhung der Standortqualität des Hafens Rostock insbesondere durch eine stärkere Vernetzung und Kooperation mit unseren Kunden erreichen.“

Auf Basis der Mission & Vision von RP wurde die Unternehmenspolitik erarbeitet:

Unternehmenspolitik

Auf Basis von Vision und Mission steht die Erfüllung der heutigen und zukünftigen Wünsche der Kunden unter Wahrung nachvollziehbarer Wirtschaftlichkeitskriterien an erster Stelle.

Alle Tätigkeiten werden so geplant und ausgeführt, dass die Umweltbelastungen so gering wie möglich gehalten werden.

Die ROSTOCK PORT GmbH ist zur kontinuierlichen Verbesserung der Leistungen des Managementsystems, zur Vermeidung von Umweltbelastungen und zur Einhaltung der für die Umweltaspekte ihrer Tätigkeiten relevanten rechtlichen Verpflichtungen und Anforderungen verpflichtet.

Eine motivierende und leistungsfördernde Arbeitsatmosphäre für die Mitarbeiter 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. Zur Umsetzung der Unternehmenspolitik definiert die ROSTOCK PORT GmbH auf Basis ihrer strategischen Zielsetzungen Unternehmensziele zur Steigerung der Qualität und zur Senkung der Umweltbelastungen der Leistungen des Unternehmens.

Datum:

25. JUNI 2019



Unterschriften der Geschäftsführung

Abbildung 5 Unternehmenspolitik

3.4 Ableitung strategischer und operativer Ziele

GRI 102-15

Ausgehend von den Grundsätzen der erarbeiteten Mission und Vision und unter Berücksichtigung einer PESTEL-Analyse (siehe bei Bedarf Strategiepapier RP) wurden strategische Ziele für RP formuliert

Strategische Ziele für das Unternehmen Rostock Port Abgeleitet aus der Vision und Mission von Rostock Port	
Vision (V) und Mission (M)	Oberziel Strategische Ziele
V: „Steigerung der Wertschöpfung“	<ul style="list-style-type: none"> ○ Sicherstellung der langfristigen Wirtschaftlichkeit ○ Erhöhung der regionalwirtschaftlichen Effekte
V: „Vernetzung und Kooperation“	<ul style="list-style-type: none"> ○ Verbesserung internes & externes Informationsmanagement / Digitalisierung ○ Formung von / Beteiligung an strategischen Allianzen (vertikal & horizontal)
M: „Verknüpfung von Wirtschaftsräumen“	<ul style="list-style-type: none"> ○ Verstärkung der Verkehrsströme über Rostock (Erhöhung des Umschlags)
M: „Nachhaltige Entwicklung des Standortes“	<ul style="list-style-type: none"> ○ Attraktiver Arbeitgeber (weiterhin bleiben) ○ Nachhaltiges, ausgewogenes Geschäftsmodell ○ Verringerung der Umweltbelastung (Lärm, Luft, Treibhausgasemissionen) ○ Einbindung von / Zusammenarbeit mit Hafen-Stakeholdern (Behörden, Anwohner, Anteilseigner etc.) ○ Erhöhung der Kundenzufriedenheit
M: „RP bietet Infrastrukturen“	<ul style="list-style-type: none"> ○ Erhalt und Bereitstellung von Infrastruktur inkl. Flächenvorsorge ○ Stärkere Vermarktung des Standortes
M: „RP bietet Rahmenbedingungen“	<ul style="list-style-type: none"> ○ Optimierung des intra-Hafen Wettbewerbs

Abbildung 6 Strategische Ziele RP

Auf Grundlage der strategischen Ziele wurden danach operative Ziele vereinbart. Bei dieser Darstellung wurde außerdem unterschieden, dass sich die genannten Ziele einerseits auf das Unternehmen RP beziehen (Beispiel: „Operativer Cash Flow > 18 Mio. €“) aber andererseits auch eine Wirkung auf den Standort Rostock erfolgt (Beispiel: „Steigerung / Sicherung Anzahl hafengebundener Arbeitsplätze in Rostock und Region“). Diese Unterschiede wurden entsprechend der nachfolgenden Legende in der Darstellung der operativen Ziele farblich hervorgehoben:

Ziele für Unternehmen RP		
Vision (V) / Mission (M)	Strategische Ziele (über 3 Jahre)	„Operative Ziele“ (bis 3 Jahre)
V: „Steigerung Wertschöpfung“	Sicherstellung der langfristigen Wirtschaftlichkeit	<ul style="list-style-type: none"> o Liquidität / Kreditwürdigkeit erhalten o Operativer Cash Flow > 18 Mio. € o Return on Capital Employed (ROCE) > 3 %
	Erhöhung der regionalwirtschaftlichen Effekte	<ul style="list-style-type: none"> o Steigerung / Sicherung Anzahl hafengebundener Arbeitsplätze Rostocker und Region o Steigerung/ Sicherung Steueraufkommen Stadt HRO und Land o Steigerung der Wertschöpfungstiefe o Stärkung der Industrie- und Logistikfunktion im Hafen
V: „Vernetzung und Kooperation“	Verbesserung internes & externes Informationsmanagement / Digitalisierung	<ul style="list-style-type: none"> o RP intern: digitalisierungswürdige Inhalte & Prozesse¹ lt. Anforderungen der Abteilungen o RP extern: Erhöhung Anzahl IT Netzwerke, in denen sich RP einbringt o Prozesse im Hafen anstoßen und moderieren, o Anforderungen der Hafenteilnehmer fortlaufend prüfen o Separates Digitalisierungsprojekt etablieren
	Formung von / Beteiligung an strategischen Allianzen (vertikal & horizontal) ²	<ul style="list-style-type: none"> o Änderung des Gesellschaftszweckes prüfen und entscheiden bis 2020 (gesellschaftsrechtlicher Ebene) o Identifikation von Optionen, fortlaufend prüfen
M: „Verknüpfung Wirtschaftsräume“	Verstärkung der Verkehrsströme über HRO (Erhöhung des Umschlages)	<ul style="list-style-type: none"> o Nachhaltiges Wachstum innerhalb der nächsten Jahre in definierten Segmenten im Vergleich zum Wettbewerb
M: „Nachhaltige Entwicklung Standort“	Attraktiver Arbeitgeber (weiterhin bleiben)	<ul style="list-style-type: none"> o Geringe Fluktuation o Langfristige Bindung und Motivation der Mitarbeiter durch Nutzung der bekannten Instrumente (Arbeitszeitmodelle, Gehalt, ...)
	Nachhaltiges, ausgewogenes Geschäftsmodell	<ul style="list-style-type: none"> o Mehrsäulenmodell erhalten und entwickeln, Universalhafen-Charakter erhalten
	Verringerung der Umweltbelastung (Lärm, Luft, Treibhausgasemissionen)	<ul style="list-style-type: none"> o Senkung des Stromverbrauchs durch die Beleuchtung von eigenen Straßen und Flächen o Keine Störfälle beim Betrieb der eigenen Anlagen auf den Terminals mit Eintrag von Schadstoffen in die Umwelt o Erhalten der Voraussetzungen im SHR, um alternative Antriebsstoffe anbieten zu können o Freiwillige Übernahme von Maßnahmen zur Emissionsreduzierung o Rahmenbedingungen setzen zur Verringerung der hafengebundenen Umweltbelastungen (Regulativ, Verträge, Verkehrssteuerung)
	Einbindung von/ Zusammenarbeit mit Hafen-Stakeholdern (Behörden, Anwohner, Anteilseigner etc.)	<ul style="list-style-type: none"> o Zufriedenheitsgrad der Bevölkerung o Dauer von Genehmigungsverfahren o RP bündelt Interessen und ist Ansprechpartner für die verschiedenen Interessensgruppen, (z.B.: Etablierung des Industrieverbundes), o Beibehaltung der Abstimmungsprozesse und proaktiven Wahrnehmung von Spannungsthemen, Öffentlichkeitsarbeit
	Erhöhung der Kundenzufriedenheit	<ul style="list-style-type: none"> o Verbesserung der Abläufe für spezifische Geschäftsfelder bzw. Kunden o Jährliche Kundenzufriedenheitsbefragung mindestens gut (Schulnote 2,4),
M: „RP bietet Infrastrukturen“	Erhalt und Bereitstellung von Infrastruktur inkl. Flächenvorsorge	<ul style="list-style-type: none"> o Nutzbarkeit des Liegeplatzes für die gesamte Lebensdauer sicherstellen o Mindestverfügbarkeit ausschreibungsfähiger Flächen in Höhe von 5 % vom Bestand (noch zu klären) o Maßnahmen umsetzen und Planung durchführen um die ständige Verfügbarkeit sicherstellen o Nutzungsgrad (%) und Amortisation (Euro / p.a. / Liegeplatz) von Liegeplätzen erhöhen o Proaktiv auf Kunden zugehen um Infrastruktur vorzuhalten und weiter zu entwickeln, Messung an Hand der Investitionsaktivitäten der Unternehmen
	Stärkere Vermarktung des Standortes	<ul style="list-style-type: none"> o Zielgerichtet und kunden-/ marktspezifisch zusätzliche Vertriebsaktivitäten Clusterbildung o Direktansprache von Kunden verstärken o Stärkere Vermarktung über den Ausbau des Kundennetzes o Kunden und Partnernetzwerk ausbauen
M: „RP bietet Rahmenbedingungen“	Optimierung des intra-Hafen Wettbewerbs	<ul style="list-style-type: none"> o Wettbewerb in allen relevanten Segmenten erhalten

Abbildung 7 Unternehmens- und Standortbezogene strategische und operative Ziele RP

Legende

o Unternehmensbezogene Ziele



o Standortbezogene Ziele



RP erarbeitete in einer Kommunikationsübersicht wesentliche Stakeholder der Gesellschaft und richtete seine Kommunikationspolitik auf die Ziele und Bedürfnisse der Stakeholder aus. Beispielhafte regelmäßige Kommunikation finden mit folgenden Beteiligten statt:

Tabelle 1 Übersicht wichtiger Stakeholder und Kommunikation

Stakeholder	Kommunikation (u.a.)
Kunden	Regelmäßige Kundengespräche, „interne“ und „externe“ Hafenabende, Messen, Kundenbesuche, Newsletter
Beschäftigte	Wöchentliche Abstimmungs- und Informationsrunden in allen Hierarchieebenen, Belegschaftsversammlungen, regelmäßige „Rostock Port Newsletter“, Mitarbeitergespräche, „Schwarzes Brett“, Verbesserungsmanagement lt. ISO
Gesellschafterversammlung / Aufsichtsrat	Regelmäßige Sitzungen, Anlass- und themenbezogene Abstimmungen
Öffentlichkeit / Interessenvertretungen	Nachhaltigkeitsberichterstattung, Pressearbeit, Publikationen, verschiedene Foren (u.a. Hafenforum) und Dialoge, Führungen im Hafen
Marktbegleiter	Zusammenarbeit im vorwettbewerblichen Bereich sowie sach- und projektbezogene Abstimmungen & Austausch
Behörden	Genehmigungsprozesse, regelmäßige Abstimmungen

4 Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit

4.1 Wettbewerbsfähigkeit

GRI 201; GRI 102-45

Die folgende Übersicht stellt wesentliche Kennzahlen von RP dar:

Kennzahl	2019 [T€]
Umsatzerlöse	39.043
Bilanzsumme	201.474

Die Anteile an RP werden mehrheitlich von der HRO gehalten, so dass RP Teil des städtischen Konzerns ist. RP selbst hält zwei Beteiligungen (Rostock Trimodal GmbH, Rostock Business). Da die Beteiligungshöhe 25 % nicht übersteigt, stellt RP keinen eigenen Konzernabschluss auf.

4.2 Wirtschaftliche Effekte Rostocker Hafenwirtschaft

GRI 203

Durch das Ostseeinstitut für Marketing und Verkehr an der Universität Rostock werden in regelmäßigen Abständen die wirtschaftlichen Effekte der Rostocker Hafenwirtschaft untersucht.

Ziele der Befragungen ist die Ermittlung von:

- direkten und indirekten Beschäftigungseffekten der Hafenwirtschaft sowie der hafenaffinen Unternehmen und Institutionen
- Steueraufkommenseffekten
- Vorleistungseffekten
- Effekten aus Konsumausgaben der Beschäftigten der Beschäftigten und touristischen Ausgaben der Fähr- und Kreuzfahrtpassagiere

Die Vorgehensweise ist folgender Darstellung zu entnehmen, zur Anwendung kommt ein Mehrebenenkonzept:

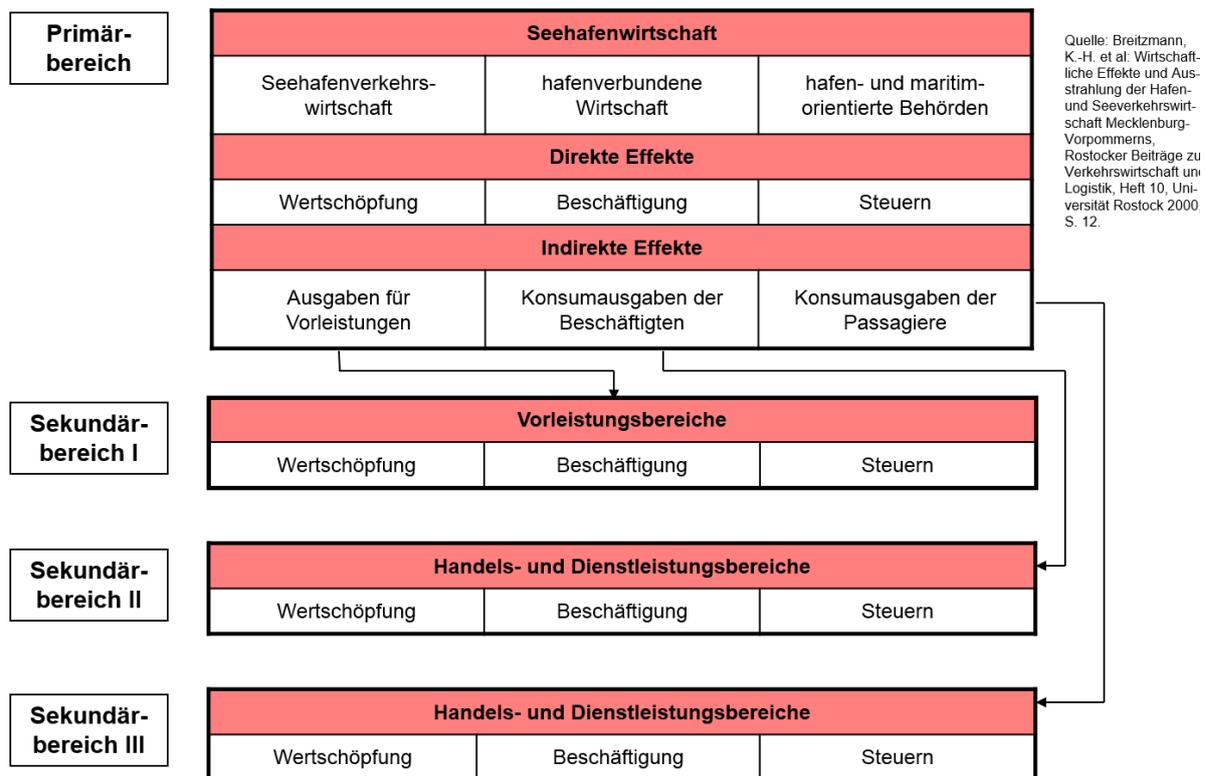


Abbildung 8 Mehrebenenkonzept zur Ermittlung der wirtschaftlichen Effekte

Eine Zuordnung der Unternehmen der Seehafenwirtschaft erfolgt dabei entsprechend nachstehender Tabelle:

Tabelle 2 Zuordnung der Unternehmen der Seehafenwirtschaft

Seehafenwirtschaft	Hafenverbundene Wirtschaft	Hafen- und maritim orientierte Behörden
Seehafenumschlag, Lagerei, Seehafenverwaltung	Getreidehandel und Malzerzeugung	Verwaltung der Hansestadt Rostock
Seehafenspedition, Schiffsmaklerei, Schiffsagentur	Kohlekraftwerk	Wasserschutzpolizei M-V
Transportunternehmen	Produktion und Export von Düngemittel	Bundesgrenzschutzamt
Lotsen, Bugisieren	Schrotthandel und -bearbeitung	Zollamt Rostock
See- und Fährreederei	Seewärtiger Import und Herstellung von Baustoffen	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie

Seehafenwirtschaft	Hafenverbundene Wirtschaft	Hafen- und maritim orientierte Behörden
Schiffsversorgung, Bebunkerung, Schiffsentsorgung	Seewärtiger Handel mit Ölprodukten	Seeberufsgenossenschaft
Seeversicherung, Gutachter, Ladungskontrolle	Fischerei	Wasser- und Schifffahrsdirektion Nord
Wartung und Reparatur von Schiffs- und Hafenanlagen, Vermietung und Wartung von Ladeeinheiten	Kran- und Windkraftanlagenbau	Lehr- und Ausbildungs- sowie Forschungs- und Consultinginstitutionen

Die *indirekten regionalwirtschaftlichen* Effekte der Rostocker Seehafenwirtschaft bestehen aus drei Gruppen:

- Effekte aus Vorleistungen für die Unternehmen, Behörden und Institutionen der Seehafenwirtschaft
- Effekte aus Konsumausgaben der Beschäftigten der Seehafenwirtschaft
- Effekte aus touristischen Ausgaben der Passagiere der Fährpassagier- und Kreuzschiffahrt (und der Besatzungen der Kreuzfahrtschiffe)

Vorleistungsbereiche sind dabei u.a. das Baugewerbe, der Schiffbau, das Investitionsgütergewerbe, Kraft- und Schmierstoffe, die Ver- und Entsorgungswirtschaft, Banken und Versicherungen, Seehafenleistungen, Catering (einschl. Duty Free), Transport/ Spedition, Personalgestellung, Mieten & Pachten sowie Verwaltung. Dabei wurde neben den Vorleistungen für die Seehafenwirtschaft auch der Anteil der Investitionen an diesen Vorleistungen abgefragt. Bei den Bereichen Baugewerbe und Investitionsgütergewerbe wurde zudem der Anteil etwaiger Vorleistungen für die Seehafenwirtschaft an den Investitionen erhoben, Doppelerfassungen bereinigt.

Die Ermittlung der Arbeitsplatzeffekte aufgrund von Konsumausgaben der *direkt Beschäftigten* der Seehafenwirtschaft erfolgt in folgenden Schritten:

1. Aus der Befragung werden die Nettolöhne und -gehälter der Beschäftigten der Seehafenwirtschaft entnommen und für die Gesamtheit aller Beschäftigten der Unternehmen, Behörden und Institutionen der Seehafenwirtschaft hochgerechnet.
2. Die Ansätze für die Berechnung der indirekten Arbeitsplatzeffekte werden bestimmt.
 - Zum Ersten handelt es sich dabei um den Anteil der Nettolöhne und -gehälter, der für Konsumgüter verausgabt wird.
 - Zum Zweiten ist die Struktur der Konsumausgaben nach den Branchen des Konsumbereiches zu berechnen.
 - Zum Dritten werden für die relevanten Branchen des Konsumbereiches die Umsätze pro Beschäftigten ermittelt. Festzulegen ist des Weiteren der Anteil der Konsumausgaben, der in der Region Rostock verausgabt wird.
3. Aus der in der Region getätigten Konsumausgaben und den Umsätzen pro Beschäftigten (bzw. den Arbeitsplatzkoeffizienten) können die Arbeitsplätze in den einzelnen Branchen des Konsumbereiches berechnet werden, die aufaddiert die gesamten Arbeitsplatzeffekte ergeben.

Für die Ermittlung der *indirekt arbeitsplatzwirksamen Konsumausgaben* werden vom Statistischen Landesamt Mecklenburg-Vorpommern zur Verfügung gestellte Daten herangezogen. Aus der Kombination von ausgabefähigen Einkommen mit der Auflösung von Geldvermögen und Kreditaufnahme sowie anderen Ausgaben (Steuern, Kredittilgungen, Bildung von Geld- und Sachvermögen)

errechnet sich ein Anteil (Bsp. 2009 von 83%) der Haushaltsnettoeinkommen, der für Konsumzwecke verausgabt wird. Mit diesem Prozentsatz werden die Nettolöhne und –Gehälter der Beschäftigten der Seehafenwirtschaft auf die für Konsumzwecke verwendeten Ausgaben reduziert.

In den seit 1994 durchgeführten Untersuchungen fielen folgende Entwicklungen auf:

- Deutliche Zunahmen der Arbeitskräftezahlen weist der Bereich Fähr- und Seereederei sowohl von 1998 bis 2008 als auch von 2008 bis 2013 (Steigerung um 55 %) auf.
- Bereits von 2005 zu 2008 gab es im Bereich der seehafenverbundenen Wirtschaft einen starken Anstieg der Arbeitsplätze um das 2,5-fache (ca. 158 %). 2013 gab es einen erneuten Zuwachs an Arbeitsplätzen in diesem Bereich um ca. 83 %.
- Im Bereich der seehafen- und maritim orientierten Behörden und Institutionen ist im Gegensatz zu den Jahren 1998, 2005 und 2008 erstmal wieder ein Rückgang auf 676 Arbeitsplätze zu beobachten. Dies entspricht einem Rückgang von knapp 35 %.
- Die indirekten Beschäftigungswirkungen sind in allen drei betrachteten Zeiträumen – also von 1998 bis 2005, von 2005 bis 2008 und 2008 bis 2013 – deutlich angestiegen. Die in Mecklenburg-Vorpommern wirksamen indirekten Beschäftigungseffekte stiegen von 2005 bis 2008 um 27 % und von 2008 bis 2013 nochmals um knapp 34 %. Dabei erhöhte sich die Vorleistungsbeschäftigung von 2005 bis 2008 um 15 % sowie von 2008 bis 2013 nochmals um gut 22 %.
- Die Arbeitsplatzeffekte aus Konsumausgaben der Beschäftigten erhöhten sich ebenfalls kontinuierlich um 49 % (2005 – 2008) bzw. um knapp 65 % (2008 bis 2013). Die Arbeitsplatzeffekte aus touristischen Ausgaben der Fähr- und Kreuzschiffahrtspassagiere erhöhten sich um 53 % (2005 – 2008) bzw. um 25 % (2008 – 2013).

Insgesamt setzt sich der kontinuierliche Aufwärtstrend in der Zahl der Beschäftigten fort.

Tabelle 3 Anzahl Beschäftigte 1994 - 2014

	1994	1998	2005	2008	2014
Direkte Beschäftigte	6.792	4.443	5.697	6.644	9.595
Indirekte Beschäftigte	2.828	1.370	3.165	5.879	6.284
Beschäftigte insgesamt (direkt & indirekt)	9.620	5.813	8.862	12.523	15.879

Das für 2013 abgefragte Steueraufkommen erhöhte sich im Vergleich zu den vorherigen Befragungen nochmals deutlich:

Tabelle 4 Steueraufkommen 2005 - 2008 - 2013

		Gewerbesteuer*	Grundsteuer*	Lohnsteuer**
2013	Seehafen und verbundene Wirtschaft	keine Angaben	keine Angaben	56.370.206
	Sonstige Ansiedler ohne Hafenbezug	keine Angaben	keine Angaben	keine Angaben
	Gesamt	7.231.241	1.343.197	56.370.206
2008	Seehafen und verbundene Wirtschaft	4.079.989	742.699	36.115.710
	Sonstige Ansiedler ohne Hafenbezug	439.275	105.171	keine Angaben
	Gesamt	4.519.264	847.870	36.115.710
2005	Seehafen und verbundene Wirtschaft	1.741.874	450.014	19.988.150
	Sonstige Ansiedler ohne Hafenbezug	454.674	109.082	9.845.042
	Gesamt	2.196.548	559.095	29.834.042

Im Jahr 2020 ließ RP erneut eine Untersuchung durchführen. In Ergänzung zur bekannten, bisher angewandten Systematik der Erfassung der *regionalwirtschaftlichen* Effekte wurden zudem entsprechend der 2017 vom Bund eingeführten Systematik auch die *überregionalen* wirtschaftlichen Effekte erfasst und ausgewertet:

Für das Jahr 2019 ermittelten die Gutachter direkt durch den Hafen Rostock hervorgerufene ***direkte Beschäftigungseffekte*** in Höhe von 10.809 Vollbeschäftigungseinheiten. Damit einher gehen ein durch den Hafen hervorgerufener Gesamtumsatz von 2,8 Milliarden Euro und eine Wertschöpfung von 1,1 Milliarden Euro. Diese regionalökonomischen Effekte fallen vorwiegend in der Hansestadt Rostock sowie im Landkreis Rostock an.

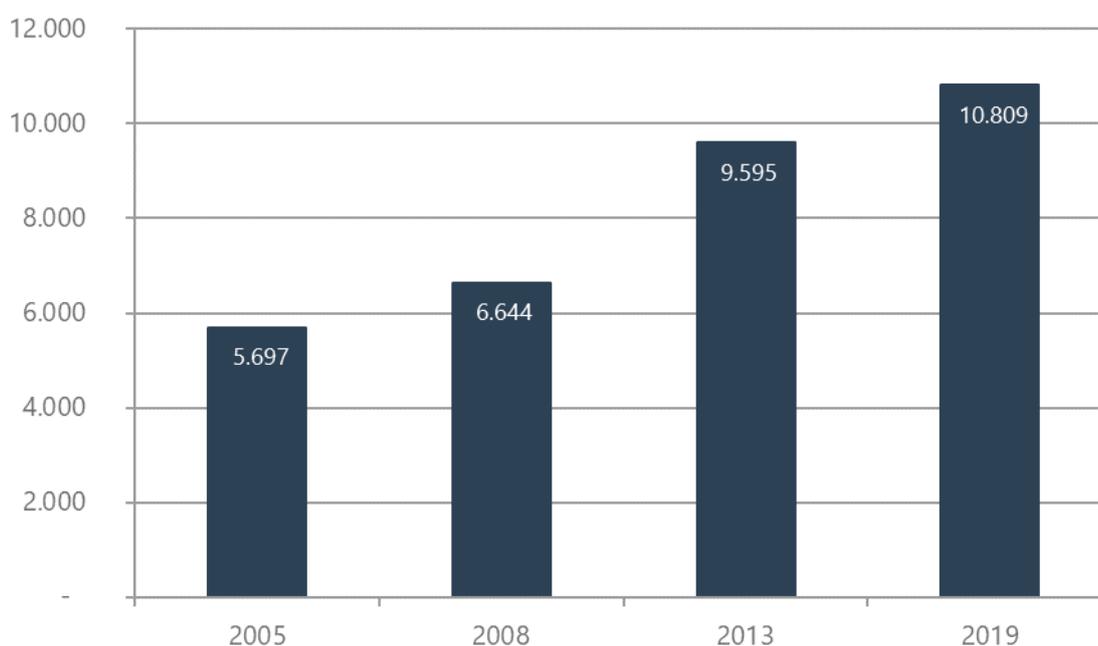


Abbildung 9 Anzahl direkter Beschäftigter im Vergleich mit vorherigen Untersuchungen

Die ***regionalwirtschaftlichen Auswirkungen*** der Aktivitäten der vom Hafen Rostock abhängigen Unternehmen auf Produktion, Wertschöpfung und Beschäftigung gehen über die entsprechenden Zahlen dieser Unternehmen hinaus (***Initialeffekt***). Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Unternehmen Vor-

leistungen und Investitionen zur Erstellung ihrer Produkte und Dienstleistungen beziehen, beispielsweise in Form von Rohmaterialien, Bauten, Maschinen und Anlagen oder aber auch in Form von rechts- oder ingenieurwissenschaftlichem Know-how (**Erstrundeneffekt**). In der Folge steigern auch die Vorleistungsgeber der hafenabhängigen Unternehmen ihre Produktion, was wiederum eine höhere Vorleistungsnachfrage jener Unternehmen bedingt usw. (**Wertschöpfungsketteneffekt**). Durch den insgesamt gestiegenen Output entstehen darüber hinaus Einkommenssteigerungen, die teilweise für Konsum verwendet werden, wodurch die Nachfrage nach Konsumgütern steigt und weitere Produktionserhöhungen ausgelöst werden (**induzierter Effekt**).

Direkte Effekte		Indirekte Effekte			
Initialeffekt		Erstrundeneffekt	Wertschöpfungsketteneffekt		
Umsatz:	2.872 Mio. Euro	Umsatz:	799 Mio. Euro	Umsatz:	258 Mio. Euro
Wertschöpfung:	1.069 Mio. Euro	Wertschöpfung:	261 Mio. Euro	Wertschöpfung:	92 Mio. Euro
Beschäftigung:	10.800 Personen	Beschäftigung:	4.550 Personen	Beschäftigung:	1.450 Personen
+		+			
+		Summe	Umsatz:	3.929 Mio. Euro	 
			Wertschöpfung:	1.422 Mio. Euro	
			Beschäftigung:	16.800 Personen	
+		Induzierter Effekt	Umsatz:	475 Mio. Euro	
			Wertschöpfung:	201 Mio. Euro	
			Beschäftigung:	2.850 Personen	
+		Gesamteffekt	Umsatz:	4.404 Mio. Euro	
			Wertschöpfung:	1.623 Mio. Euro	
			Beschäftigung:	19.650 Personen	

Abbildung 10 Regionalwirtschaftliche Auswirkungen der Rostocker Hafenwirtschaft

Zudem erfassten die Gutachter die Steuereffekte der Rostocker Hafenwirtschaft für das Jahr 2019 und konnten im Vergleich zu den vorherigen Erfassungen erhebliche Steigerungen feststellen. In Summe werden ca. 370 Mio. € generiert

Ergebnisse der Steuerabschätzungen

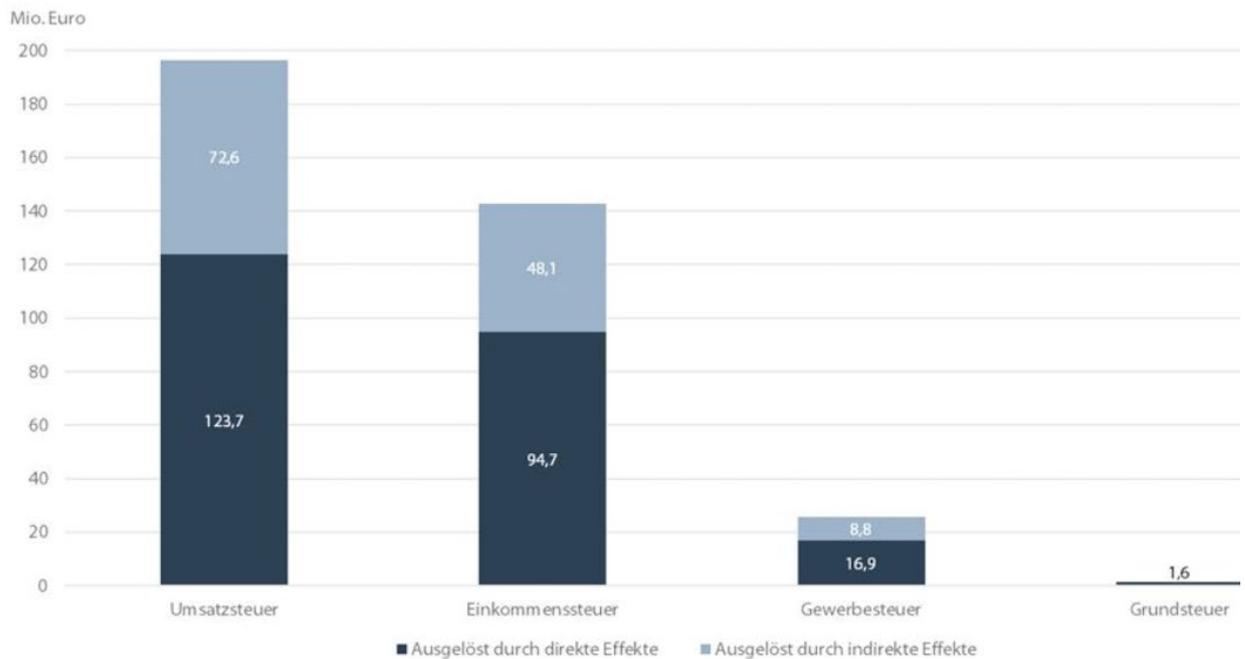


Abbildung 11 Steueraufkommen Rostocker Hafenwirtschaft 2019

Darüber hinaus generiert die Rostocker Hafenwirtschaft **überregionale Effekte**, die erstmals in einem deutschen Hafen nach der vom BMWI angewandten Systematik berechnet wurden, die folgende Abbildung gibt einen Überblick.

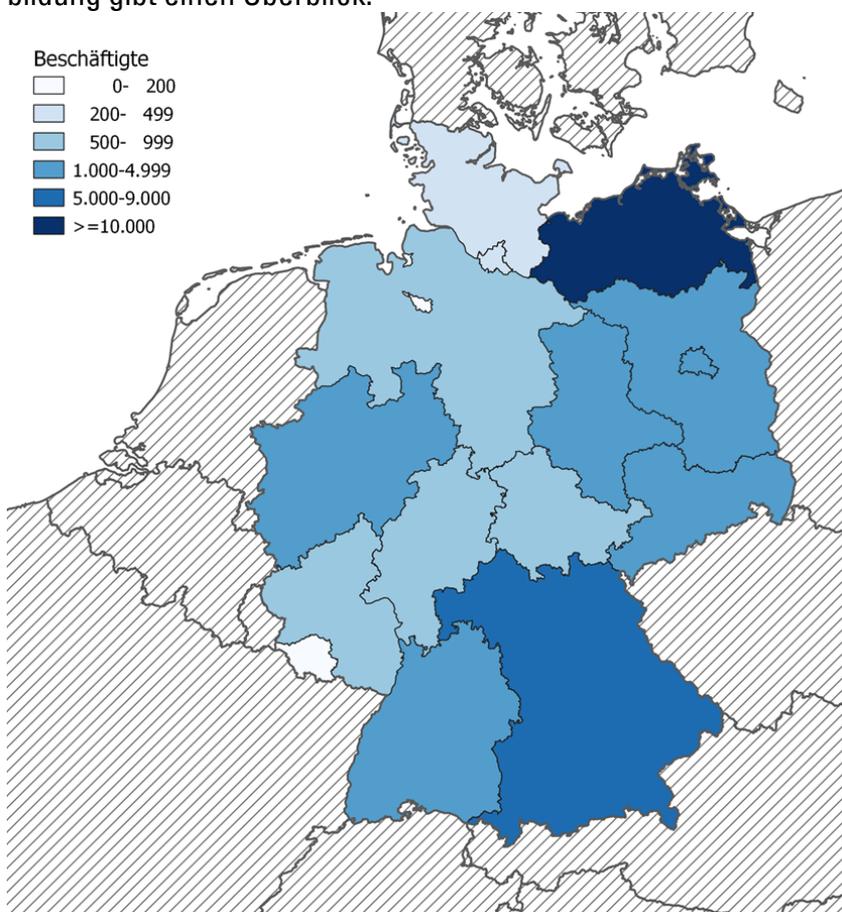


Abbildung 12 überregionale Effekte Rostocker Hafenwirtschaft in der hafenabhängigen Industrie

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 in der Landwirtschaft (4.531 Beschäftigte), Gewinnung von Steinen und Erden (37 Beschäftigte) sowie fertigendem Gewerbe (52.290 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.

4.3 Kundenzufriedenheit

In der jährlich durchgeführten Zufriedenheitsbefragung werden die Kundengruppen in drei Gruppen Mieter, Pächter sowie Reeder, Makler und Agenten (RMA) geclustert und ihre Zufriedenheit mit der Arbeit der ROSTOCK PORT GmbH nach spezifischen Qualitätskriterien abgefragt.

Die Fragebögen werden nicht mehr per Post oder per Fax geschickt, sondern als ausfüllbares PDF per E-Mail an die Kunden versandt. Neben den beiderseitigen Effektivitätsvorteilen konnte die Befragung durch die Einsparung von Papier auch umweltfreundlicher gestaltet werden.

Zur Kundenbefragung 2019 sind 110 Fragebögen an 91 Kunden geschickt worden. Die Rücklaufquote lag bei 55,5 Prozent, ca. 3,5 Prozentpunkte mehr als bei der letzten Befragung. Die Gesamtnote der Kundenzufriedenheitsbefragung liegt bei 1,9 und hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 0,2 Notenpunkte verschlechtert.

Die von Kunden zurückgeschickten Fragebögen mit einer negativen Bewertung bzw. kritischen Anmerkung werden von RP sehr ernst genommen und von den zuständigen Bereichen weiterverfolgt. Das Ergebnis bzw. die Maßnahmen zur Beseitigung der Qualitätsmängel der Kunden werden mit der Managementleitung ausgewertet.

5 Umweltwirkungen/ Klimawandel/ Ökologische Verträglichkeit

5.1 Klimarelevante Emissionen

5.1.1 Weltweite Schifffahrt und Klimawandel

Die Emission von Klimagasen spielt auch in der maritimen Wirtschaft eine zunehmend wichtige Rolle. Die Schifffahrt ist nach wie vor das energieeffizienteste und damit klimafreundlichste Verkehrsmittel. Allerdings trägt sie laut IMO und den Berechnungen der dritten THG-Emissions-Studie (THG=Treibhausgas) aus dem Jahr 2014 im Jahr 2012 mit einem Anteil von rund 2,6 % an den weltweiten CO₂-Emissionen bei und emittiert mit 938 Mio. t als Sektor deutlich mehr als Deutschland, das absolut im Ranking der Nationen auf Platz sechs rangiert. Mit Blick auf das Pariser Klimaschutzabkommen vom Dez. 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 und um die Folgen eines Klimawandels aufzuhalten bzw. abzuschwächen.²

173 IMO-Staaten haben am 13. April 2018 in der Sitzung des Marine Environment Protection Committee (MEPC) 72/17 erstmals ein Klimaziel beschlossen und eine THG-Strategie verabschiedet, die vorsieht, dass die Schifffahrt bis 2050 die THG-Emissionen um 50 % reduziert – und zudem den Ausstoß von CO₂ per Tonnenkilometer um 40 % bis 2030 und 70 % bis 2050 – jeweils im Vergleich zu 2008³

Die IMO legte kurz-/mittel- und langfristige Maßnahmen fest:

Kurzfristig (2018-2023)

- Überprüfung und Stärkung des EEDI einschließlich neuer Phase(n)
- Entwicklung operativer Indikatoren
- Geschwindigkeitsreduzierung /-optimierung
- Nationale Aktionspläne (inländische Maßnahmen, die von den Ländern unabhängig festgelegt werden)
- Lebenszyklus-Richtlinien für Treibhausgase / Kohlenstoffintensität für Kraftstoffe.

Mittelfristig (2023-2030)

- Neue Reduktionsmechanismen, möglicherweise einschließlich operativer Indikatoren
- Marktbasierte Maßnahmen
- Umsetzungsprogramm für kohlenstoffarme Kraftstoffe.

Langfristig (2030-2050)

- Entwicklung und Bereitstellung von CO₂-freien Kraftstoffen
- Andere innovative Reduktionsmechanismen.

Die maritime Branche unternimmt eine Vielzahl an Anstrengungen, um die Klimaziele zu erreichen. So setzt der in der Ostsee agierende Reeder Scandlines sog. „Flettner“ Rotoren ein, um die Windenergie zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs auf seinen Hybridfähren zu reduzieren. Ca. 5 % der Antriebsenergie kann auf diesem Weg gespart werden

² ISL Thesenpapier 2019 „CO₂-neutrale Schifffahrt – im Spannungsfeld zwischen technischen Möglichkeiten, ökologischer Vernunft sowie ökonomischer und politischer Interessen“

³ ebenda

5.1.2 Klimarelevante Maßnahmen der ROSTOCK PORT GmbH

GRI 302

Die Einflussmöglichkeiten von RP auf die Reduzierung von Klimagasen im eigenen Wirkungskreis sind zwar gering, trotzdem reduziert RP seine Klimagasemissionen so weit wie möglich. Ziel von RP ist es, klimaneutral zu agieren.

RP nähert sich dem vorgenannten Ziel schrittweise. Dabei werden das Agieren von RP in *engerem* und *weiterem* Sinn sowie die Tätigkeiten auf dem Hafenterritorium getrennt betrachtet. Die in der Öffentlichkeit (kritisch) gesehene (Klimagas-) Emissionen des „Hafens“ sind nur zum kleinen Teil dem Wirken RP zuzuschreiben. Beispielsweise ist der Einfluss von RP auf das Kohlekraftwerk als der größte Klimagas-Emittent der HRO kaum vorhanden. Weitere maßgebliche Klimagasemittenten sind Reeder, Umschlags- und Industriebetriebe, die für die von ihnen verursachten Klimagasemissionen selbst verantwortlich sind (siehe hierzu aus Ausführungen in 5.2.1.).

RP definiert seinen klimagas-relevanten Wirkungskreis im *engeren* Sinne u.a. durch folgende Tätigkeiten:

- Energieverbräuche im Verwaltungsbereich
- Beleuchtung Verkehrsflächen SHR
- Dienstreisen mit verschiedenen Verkehrsmitteln

Für die vorgenannten Tätigkeiten erfasste RP die Klimagasemissionen entsprechend nachfolgender Tabelle / Übersicht (Stand 2018):

Tabelle 5 Klimagasemissionen RP im engeren Sinne

Energieträger	Menge/ Einheit	CO2- Emissionen [t/a]	Anteil
Mobilität (Hafenbetrieb) RP Fahrzeugflotte Kraftstoffe (Diesel, Benzin, Flüssiggas)	271,026 MWh	71,5	3,4%
Mobilität (Dienstreisen) (Flugzeug, Bahn, Pkw, Fähre)	288.441 km	51,7	2,4%
Stromverbrauch	3.030,284 MWh	1.627,3	76,7%
Fernwärmeeinsatz (Heizung und Warmwasser)	1.182,127 MWh	331,0	15,6%
Erdgas (Heizungsanlage)	194,290 MWh	39,2	1,8%
Summe		2.120,7	100%

RP erfasst regelmäßig Strom-/Wärme-/Energieverbräuche im Rahmen des Umweltmanagements. Die Kennzahlen werden jährlich überprüft und Ziele für das Folgejahr festgelegt. Gemäß den gesetzlichen Vorgaben und Fristen führt RP Energieaudits gemäß DIN EN 16247-1 für die RP eigenen Gebäude durch.

Ausbau Bahnverkehre im Hinterland des Seehafens

RP forciert zudem den Ausbau der KV Verbindungen ab dem Standort Rostock. Obwohl selbst nicht als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) oder Operateur tätig initiiert RP Verkehre, führt vorbereitende Markterkundungsstudien durch und bringt vorgenannte Akteure durch Identifizierung und Bündelung potentieller Mengen „an einen Tisch“. 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.

„Bahnhofen Rostock“ – Infra- und Suprastrukturmaßnahmen am Standort Seehafen Rostock

Der Seehafen Rostock ist als sog. Eisenbahnhafen konzipiert worden, zu DDR Zeiten sind ca. 80 % der Güter auf der Schiene vom / zum Hafen transportiert worden. Wenn sich auch der Modal Splitt nach der 1989 komplett ins Gegenteil verkehrte, so setzt RP 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 u.a. die Möglichkeit der Trajektion von Eisenbahnwaggons im Fährverkehr, aber auch die Bereitstellung von Bahnverladeeinrichtungen im Schütt-, Flüssiggut- und Stückgutverkehr. Erhebliche Aktivitäten unternimmt RP im kontinuierlichen Ausbau der Terminalkapazitäten des „Kombinierten Verkehrs“. So wurde der KV-Terminal in mehreren Baustufen der steigenden Nachfrage angepasst, aktuell bereitet RP die Verlängerung des KV Terminals auf 740 m – und damit Ganzzuglänge – vor. Dieser Standard ist EU weit für die wesentlichen Strecken und Knotenpunkte vorgesehen, Rostock ist als sog. Kernnetzhafen sowie Ausgangs-/Endpunkt zweier sog. Kernnetzkorridore zur Aufnahme dieser großvolumigen Transportströme prädestiniert.

Die in das allgemeine Bewusstsein vorgedrungene stärkere Nutzung klimafreundlicher Transportalternativen ermöglicht auch dem Standort Rostock, seine ohnehin vorhandene Eigenschaft als „Eisenbahnhafen“ weiter auszubauen. RP stärkt daher gezielt seine Leistungsfähigkeit im Bahnbereich. Dies betrifft auch die Umwandlung ehemals für den S-Bahn Verkehr genutzter Gleisanlagen in ein neues RoRo- Terminal zur Schaffung neuer Flächen mit Anbindung an neu geschaffene Liegeplätze 50. An den Umbaukosten der DB Netz beteiligt sich RP mit einer Teilfinanzierung in Höhe von 1,5 Mio. €.

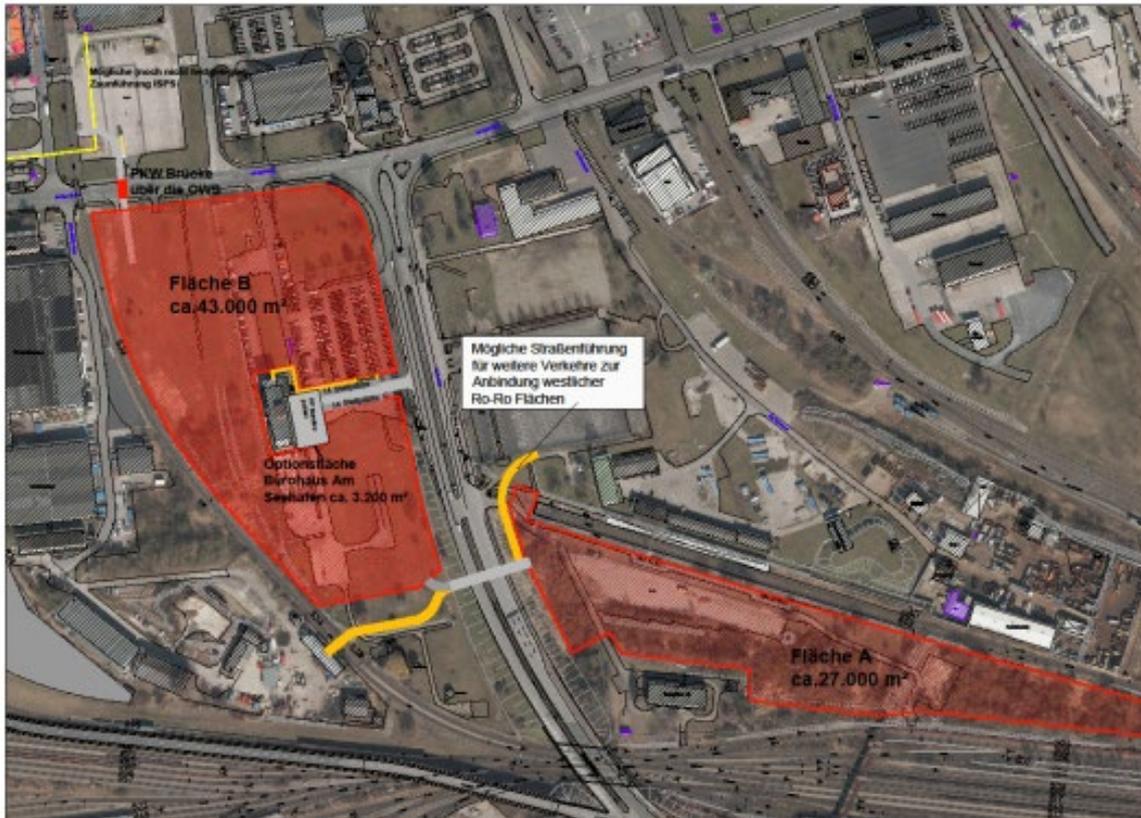


Abbildung 13 RoRo- Terminal mit Bahnanschluss

Neuwagentransporte in Ostseeanrainerstaaten mittelfristig über einen Ostseehafen routen zu wollen, ist ökologisch extrem vorteilhaft. Mit der Autolink Deutschland GmbH ist ein Pächter dieser Fläche für eine schrittweise Entwicklung gebunden

Hand in Hand mit den Maßnahmen von RP erneuert der Infrastrukturbetreiber DB Netz AG in 3 Baustufen die Gleisanlagen des vorgelagerten Rangierbahnhofes:

- Herstellung 740m Gleise (**vorbehaltlich Finanzierung LuFV III**)
- **Errichtung Oberleitung bis zum KV-Terminal**
- Ausrüstung mit DSTW (geplant 2026-2030 -> **Prüfung Vorziehung der Maßnahme vor 2026**)
- Erneuerung der Richtungsgleisbremsen, Oberleitung in Einfahrgleisen, Weichenheizung und Gleisfeldbeleuchtung
- Ausrüstung Bremsprobelanlage im Zugbildungsbereich



Abbildung 14 Umbau vorgelagerter Rbf durch DB Netz AG

klimafreundliche Verkehrsmittel / E-Mobilität

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.

RP initiiert den Einsatz E-betriebener Terminalbusse beim Transport von Fähr- und Kreuzfahrtpassagieren auf den betriebseigenen Terminals.

Einsatz Photovoltaikanlagen und Energiereduzierung von Gebäuden

RP installiert auf den betriebseigenen Gebäuden Photovoltaikanlagen, so wurde nach der Renovierung des zentralen Unternehmenssitzes eine ca. 192 m² große Anlage installiert und generiert seitdem klimafreundlichen Strom. Eigen- und fremdgenutzte Verwaltungsgebäude werden energetisch saniert. Die PV Anlage am Hauptverwaltungsgebäude (sog. „Hafenhochhaus“) von RP hat in seiner bisherigen Nutzung seit 2014 bis zum Jahresende 2020 ca. 90.500 kWh erzeugt. Das entspricht einer CO₂ Einsparung von ca. 48 t.

Errichtung eines Abfertigungsgebäudes für die Kreuzschiffahrt nach klimaneutralen Gesichtspunkten

Das im Juli 2020 fertiggestellte Abfertigungsgebäude am Liegeplatz P 8 in Warnemünde weist folgende klimafreundliche Ausstattungsmerkmale auf:

- PV-Anlage mit Speichersystemen auf dem Hauptdach des Gebäudes mit dem Ziel der Eigenstromversorgung
- E-Ladesäulen für Fahrzeuge im Stellplatzbereich
- Installation eines Energieeffizienzsystems in der Gebäudeleittechnik. Hiermit kann der Energieverbrauch aller technischen Anlagen (z.B. Heizung, Beleuchtung, Lüftung, Kälteanlagen usw.) überwacht, ausgewertet und prognostiziert werden. Die Anlagen können passend auf die Anlauftermine der Schiffe automatisch vom PC programmiert und gefahren werden. Hierzu finden noch Schulungen des Personals statt da diese Technik auch für RP neu ist.
- Energiesparende Beleuchtung im Innen- und Außenbereich

LNG Ansiedlungen

RP kann mit ihrer Ansiedlungsstrategie bestimmte Entwicklungen initiieren, wie es bei der LNG Strategie des Unternehmens verfolgt wurde. Wenn die positiven Effekte in der Klimagas-Diskussion zunehmend kritisch gewürdigt werden (Zunahme Methan-Schlupf), so leistet LNG erhebliche Beiträge für die Reduktion von Schadstoffen (nahezu völlige Reduzierung der Schwefel- und Feinstaubemissionen sowie ca. 30-ige Reduktion der Stickoxide), in Abhängigkeit vom Stand der wissenschaftlichen Diskussion werden die Klimagasreduktionen als mäßig bis gering eingeschätzt. Der Einsatz von LNG ermöglicht jedoch die weitere Verwendung derzeit bei Schiffsneubauten zum Einsatz kommenden Dual Fuel Motoren auch für perspektivisch umweltfreundlich hergestellte Ersatzbrennstoffe.

Energiereduzierung Beleuchtung

Auf den großflächigen Terminals sowie den Straßen des Seehafens Rostock wird kontinuierlich der Ersatz der herkömmlichen Leuchtmittel mit energiesparsameren Leuchtmitteln vorgenommen. Es erfolgt die schrittweise Umstellung der Straßen- und Hafeneckbeleuchtung sowie der Flutlichtmasten (FLM) auf LED-Leuchtmittel. Gemäß Planung RP ist eine Umstellung von ca. 600 Lampen innerhalb der nächsten 5 Jahre vorgesehen. Aktuell sind bereits etwa 300 Straßenlampen mit LED neu ausgestattet, 20 FLM komplett auf LED umgestellt sowie 10 weitere FLM teilweise umgerüstet. Bei der Hafeneckbeleuchtung wurden mittlerweile ca. 50% der Lampen mit LED-Leuchtmitteln ausgestattet.

Die zu erwartenden Stromverbräuche reduzieren sich durch diese Maßnahme durchschnittlich auf ca. 40 – 60 % (Ansatz 50 %). Im Jahre 2018 lag der komplette Stromverbrauch der Straßenbeleuchtung bei ca. 390.000 kWh. Mit den Vorhaben würde sich der Stromverbrauch über die 5 Jahre jährlich um ca. 39.000 kWh (10 %) reduzieren. Daraus ergibt sich eine jährliche CO₂ Einsparung von etwa 20 t.

Einsatz Landstrom

Landstrom reduziert die Emissionen am Liegeplatz und kann zu einer Reduzierung angespannter Immissionsituationen führen. RP betreibt am Kreuzfahrtterminal Warnemünde die von der HRO errichtete Landstromanlage ab 2021 im Probetrieb. Wenn auch Landstromlösungen nur während der Liegezeit Emissionen reduzieren (und während des Seebetriebs weiter Emissionen ausgestoßen werden), leisten sie einen wesentlichen Beitrag.

Der Einsatz auf dem Fähr- und RoRo- Terminal wird geprüft / vorbereitet.

Rabattierung Hafentgelte der ROSTOCK PORT GmbH

Das zu zahlende Hafengeld ermäßigt sich entsprechend nachfolgender Staffelung, wenn der Schiffsbetreiber RP 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 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.

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. 2021 wurde außerdem ein sogenanntes Noisemodul eingeführt, das die Geräuschemissionen eines Schiffes berücksichtigt.

Die ermittelten Punktzahlen liegen bei „0“ (für ein Schiff, das die geltenden Umweltschichtvorschriften 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

„Energiehafen Rostock“

RP initiiert / beteiligt sich an Projekten zur nachhaltigen Umrüstung von aktuell noch mit fossilen Kraftstoffen betriebenen Kraftwerken. Dies betrifft insb. das örtliche Kohlekraftwerk als größten lokalen Klimagasemittenten, für welches in Abhängigkeit von der Gesetzgebung Umrüstungen auf nachhaltigere Brennstoffe (u.a. Biomasse) geprüft und ggf. umgesetzt werden.

Der Norden Deutschlands und insb. auch Rostock verfügt durch die Anlandung überschüssiger Offshore-Windenergie über bessere Bedingungen als mittel- oder süddeutsche Standorte. Durch Umwandlung Erneuerbarer Energien und Produktion von Wasserstoff und folgend der Anreicherung mit Stickstoff (Ammoniak) oder Kohlenstoff (Methanol, Ethanol, Methangas) Energiespeicherkönnen

⁴ <https://sustainableworldports.org/project/iaph-environmental-ship-index/>

preiswert Energieträger produziert werden, die gute Voraussetzungen für industrielle Ansiedlungen bieten.

RP forciert Überlegungen, den Kraftwerksstandort als Energieknoten unter Einbeziehung von Erneuerbaren Energien zu erhalten. RP gründete eine Projektgruppe, die die Nutzung überschüssiger Offshore-Windenergie für die Elektrolyse am Standort Seehafen Rostock und den Einsatz der Energieträger prüft. Mit der Energie könnten wichtige Industriepartner (Yara mit seiner langfristigen Strategie zur klimagasneutralen Produktion von Ammoniak) versorgt, zudem könnte „grüne“ Abwärme im örtlichen Fernwärmenetz genutzt werden. Weitere regionale Verbraucher wie örtliche ÖPNV Anbieter und Logistik- / Umschlagsunternehmen sind ebenso einzubinden, wie die mehr als 500.000 LKW / Trailer etc., die den Fähr- und RoRo- Hub im SHR nutzen.

RP sieht sich verpflichtet, einen Beitrag für die Umsetzung der Energiewende zu leisten. Der Seehafen Rostock ist bereits heute ein Energiehafen durch den Import aktuell noch vornehmlich fossiler Energieträger. Durch den Umschlag und die Lagerung von Steinkohle, Öl sowie Ammoniak - als möglichen CO₂-freien Kraftstoff der Zukunft – bestehen wesentliche Teile der erforderlichen Infra- und Superstruktur sowie Unternehmen mit Erfahrung im Umgang derartiger Energieträger.

Die Voraussetzungen für den Import grüner Energieträger sind somit gegeben und werden durch die anstehende Seekanalvertiefung weiter verbessert.

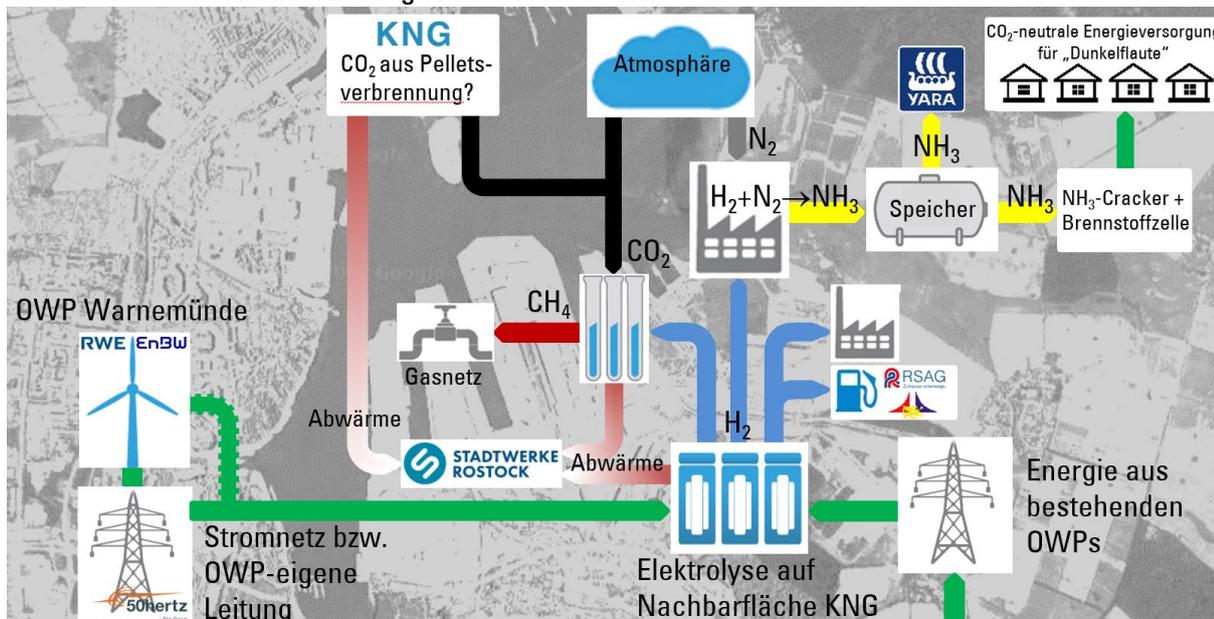


Abbildung 15 Projektskizze "Elektrolyseur im SHR"

RP bewirbt sich um Fördermittel der nationalen Wasserstoffstrategie. Die gegenwärtige Situation bietet mit der Erweiterung der Offshore-Windparks in der Ostsee (u.a. das geplante Offshore-Testfeld), einem potenziellen Wasserstoff-Großabnehmer in der Region, der vorhandenen Wärmesenke, den wissenschaftlichen Institutionen und der Wasserstoffkompetenz ortsansässiger Unternehmen dem Hafen Rostock die große Chance, eine Wasserstoffherzeugung und -anwendung im Seehafen Rostock zu etablieren und zu skalieren. Aufgrund der standortbezogenen Voraussetzungen mit den existierenden Anschlusspunkten an nachhaltige Energiequellen (u.a. Offshore-Windenergie), an das lokale Wärmenetz und das Gasnetz kann eine wirtschaftliche Wasserstoffherzeugung und -anwendung vor Ort gelingen.

Forschungsprojekt SIMOP-RoRo

RP beteiligt sich an dem vom Bundesverkehrsministerium aufgelegten Forschungsprogramm für Seehäfen „Innovative Hafentechnologien“ (IHATEC). Das auf 3 Jahre ausgelegte Projekte 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 [u.a. stauplangerechter Vorstau der Fahrzeuge im Vorstellbereich]), wodurch unter Annahme des gegebenen Fahrplankonzepts ceteris paribus eine Reduzierung der Überfahrtsgeschwindigkeit bzw. das Aufholen von Verspätungen ohne größere Geschwindigkeitssteigerungen erreicht werden soll. Im Ergebnis führt dies zu reduziertem Energieverbrauch und damit reduzierten Emissionen der Fähren. Durch die zuverlässige Einhaltung der planmäßigen Hafentiegezeiten bis hin zu ihrer gesteuerten Minimierung ergeben sich auch im hochfrequentierten Fährverkehr die Möglichkeit des „Slow Steaming“. Darüber 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.

5.2 Lärm-, Schadstoff- und Geruchsemissionen der Rostocker Hafenwirtschaft

5.2.1 Internationale Schifffahrt / Ostseeraum⁵

Das im Rahmen der Internationalen Meeresorganisation (IMO) geschlossene MARPOL Übereinkommen 73/78 definiert seit 2006 die Ostsee in Annex IV bestimmte Seegebiete als "Special Area" / Sondergebiet, in denen auf Grund ihrer ozeanographischen und ökologischen Verhältnisse besondere Vorschriften zur Vermeidung von Umweltverschmutzung erforderlich sind und die so einen erhöhten Schutzstatus genießen. In Annex VI "Regeln zur Verhütung von Luftverunreinigungen durch Seeschiffe werden jeweils für See und Häfen Emissionsgrenzwerte für maximale Schwefelgehalte (SOX) sowie Stickstoffgehalte (NOX) und Feinstaubbelastungen (PM) definiert. Demnach gelten bestimmte Seegebiete u.a. basierend auf maximalen Schwefelgehalten als "Sulphur oxide Emission Control Area (SECA). Anforderungen an Schiffe, welche die Nord- und Ostsee als ECAs passieren und entsprechende Häfen aufsuchen beziehungsweise Voraussetzungen für die verwendeten Treibstoffe, sind:

- 1,0 Prozent Schwefelgrenzwert ab 2010
- 0,1 Prozent ab Januar 2015

5.2.2 Abgrenzung ROSTOCK PORT GmbH und Gesamthafen

GRI 305

RP als Infrastrukturgesellschaft verursacht selbst keine relevanten Emissionen. Potenziell relevante Emissionen können die für die Bereitstellung der Infrastruktur von RP beauftragten Unternehmen verursachen während des Betriebs bzw. einer Bauphase hervorrufen. Anders verhält es sich, betrachtet man die Gesamtheit der auf dem Hafenterritorium tätigen Unternehmen mit ihrer Vielzahl an genehmigungspflichtigen Anlagen sowie den Umschlagunternehmen, Reedereien und Schiffen. In der Öffentlichkeit wird RP häufig mit „dem Hafen“ und als verantwortlich für sämtliche, damit im Zusammenhang stehende Betriebsvorgänge gleichgesetzt. Dies ist nicht zutreffend, wenn auch RP als Betreiberin des (Gesamt-)Hafens die Gesamtemissionssituation im Blick behält. Die Kontrolle der Einhaltung der ge-

⁵ <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/116124/>

setzlichen Grenz- und Richtwerte obliegt ausschließlich den Immissionsschutzbehörden bzw. den hoheitlich bzw. genehmigungsrechtlich zuständigen Ämtern. RP unterstützt dabei die Ämter und Behörden bei hafenrelevanten Emissionsuntersuchungen:

5.2.3 Beschwerdesystem

GRI 102-21

RP verfügt über ein Beschwerdesystem, das in den letzten Jahren weiterentwickelt wurde. Der Schwerpunkt der Beschwerden liegt auf immissionsbezogene Fragestellungen - diese umfassen die belästigende Wahrnehmung durch die Anwohner in der Nachbarschaft von Lärm, Gerüchen, Licht bzw. Staub, ausgehend vom Seehafen bzw. im Zusammenhang mit dem Betrieb des Kreuzfahrtterminals. Unabhängig vom Weg der Kontaktaufnahme (telefonisch, persönlich, per Email oder über Eingabemaske auf RP-Website), erfolgt ein Eintrag in einer Ereignismeldungsdatenbank.

Die Aufnahme der Beschwerde und die Rückmeldung an den Beschwerdeführer mittels Eingangsbestätigung erfolgen Montag bis Sonntag zwischen 0 und 24 Uhr. Die Bearbeitung durch das Beschwerdemanagement RP wird Montag bis Donnerstag zwischen 9 und 15 Uhr sowie Freitag 9 bis 13 Uhr durchgeführt. Außerhalb dieser Zeiten, d.h. 24/7 erfolgt die Bearbeitung durch die Operator / Dispatcher.

5.2.4 Lärm

Ausgangssituation

Der Seehafen Rostock sowie das Kreuzfahrtterminal in Warnemünde sind u.a. von Wohnbebauung umgeben. Somit besteht durch die mit dem Hafenebetrieb im Zusammenhang stehenden Vorgänge ein Konfliktpotenzial hinsichtlich der hervorgerufenen Geräuschemissionen. Unabhängig von der Art der betriebenen Anlagen (nicht genehmigungspflichtig / genehmigungspflichtig im Sinne des BImSchG) gelten hinsichtlich der Geräuschemissionen die Anforderungen der TA Lärm. Für den Betrieb der Seehafenumschlagsanlagen, die vom Geltungsbereich der TA Lärm ausgenommen sind, erfolgt die Bewertung der Geräuschemissionen mit den Vorgaben der oberen Immissionsschutzbehörde des Landes M-V.

Lärm-Monitoring

GRI 102-21

Für die Geräuschemissionen, 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, dass für die dauerhafte Überwachung der Schallimmissionen an der benachbarten Wohnbebauung (= behördlich anerkannten Immissionsorte) eingesetzt wird. Das Monitoringsystem soll in der Kreuzfahrtsaison 2021 durch eine Grundlagenuntersuchung spezifiziert werden. Die Inbetriebnahme des Messsystems erfolgt zum Beginn der Saison 2022. Perspektivisch soll das Monitoringsystem für die Erfassung der Geräusche der Betriebsabläufe im Seehafen erweitert werden.

Forschungsprojekte zur Reduzierung Lärmemissionen „LA-RoRo“

RP beteiligt sich an dem vom Bundesverkehrsministerium aufgelegten Forschungsprogramm für Seehäfen „Innovative Hafentechnologien“ (IHATEC). Das auf 3 Jahre ausgelegte Projekte mit Praxis- und Forschungspartnern erarbeitet Lösungen zur Reduzierung von Lärmemissionen im Fähr- und RoRo-Verkehr.

Im Rahmen des IHATEC-Projektes „LA-RoRo“ wird ein kombinierter Lösungsansatz verfolgt, die Schallimmissionen 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 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 (Abbildung 17).

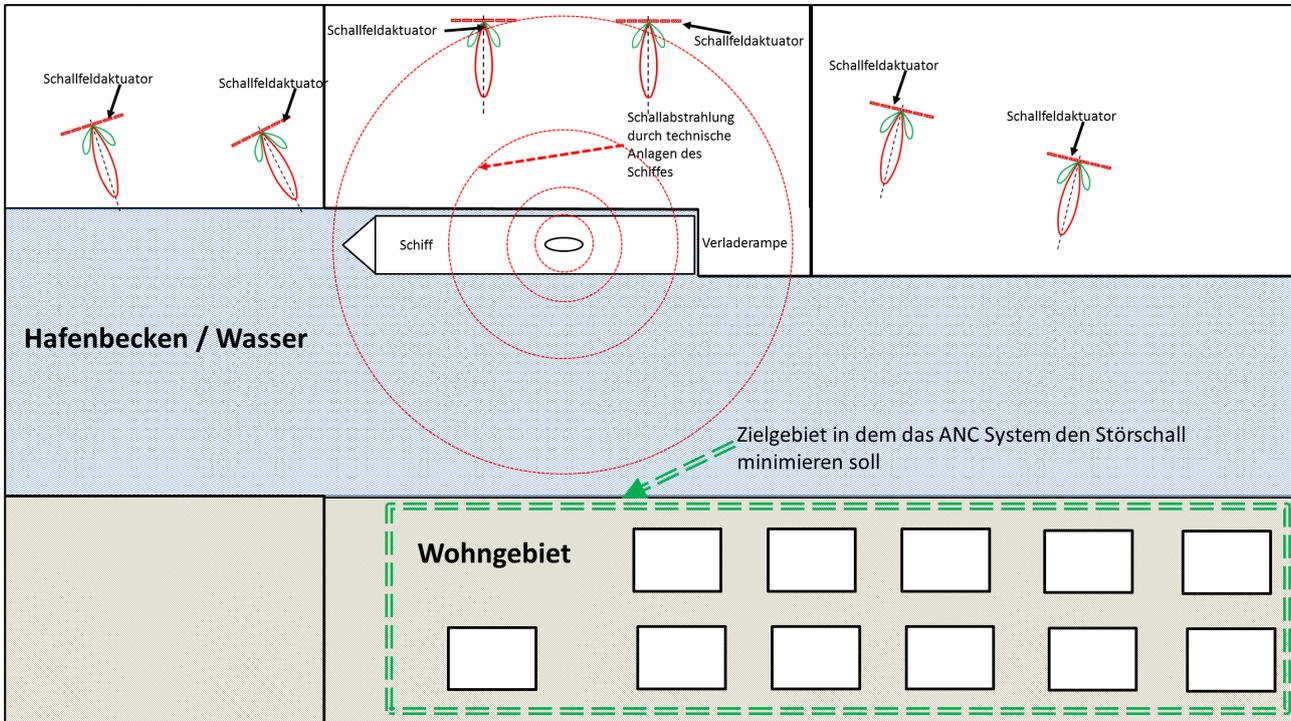


Abbildung 16 mögliches Szenario eines ANC-Systems im Seehafen Rostock

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 prinzipielle Aufbau einer Schallschutzwand ist in Abbildung 18 dargestellt.

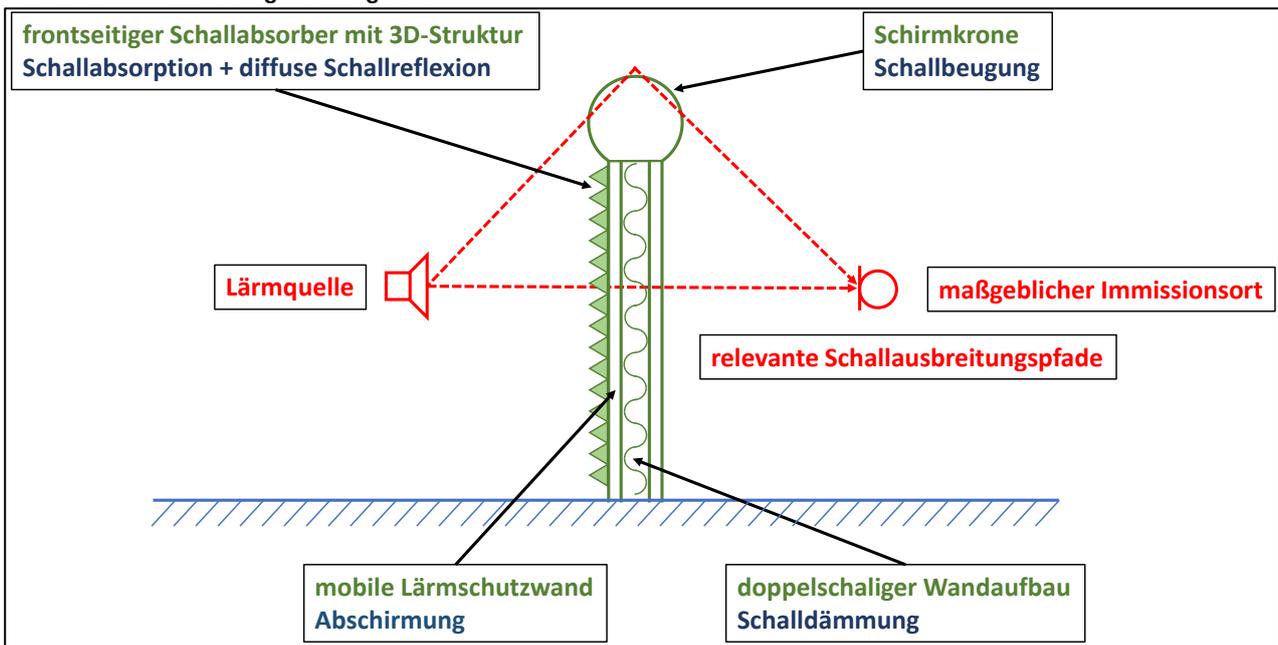


Abbildung 17 Aufbau und Funktion einer Lärmschutzwand

5.2.5 Luftschadstoffe

Seehafen Rostock

Durch das LUNG wurde 2014 ein Luftschadstoffgutachten beauftragt und durch das Ingenieurbüro Lohmeyer, Radebeul erarbeitet. Im Bericht wird der Frage nachgegangen, welchen Einfluss der Schiffsverkehr auf die Immissionssituation in Rostock und Warnemünde insbesondere auf die Werte PM₁₀, PM_{2.5}, SO₂ und NO_x hat. Der Bericht stellt eine Aktualisierung des Luftschadstoffgutachtens von 2009 dar. Dazu wurden Daten bis einschließlich 2012 berücksichtigt. Im Ergebnis sind sämtliche Grenzwerte aller Schadstoffkategorien eingehalten.

Warnemünde

Das LUNG führte in der Vergangenheit regelmäßig Luftgütemessungen durch, um die durch den Schiffs- und Kreuzfahrtbetrieb in Warnemünde hervorgerufenen Schadstoffemissionen zu bewerten. Im Fokus standen in Rostock – anders als beispielsweise in Hamburg die Stickoxidemissionen - insb. Partikel und deren Ausprägungen (Masse, Anzahl, „Black Carbon“ PAK). Aufgrund der gestiegenen Sensibilität der Anwohner verabredeten die Immissionsschutzbehörden in Abstimmung mit RP die Errichtung einer durch das LUNG betriebenen Messeinrichtung in Hauptwindrichtung zum Kreuzfahrtterminal (Messstelle Hohe Düne), die im Jahr 2015 in Betrieb genommen wurde.

Tabelle 6 Feinstaubwerte 2017 Warnemünde

Messgröße PM	Bemerkungen	Grenzwert vorhanden?	Grenzwert eingehalten?
PM 10	Partikelmasse	Ja	Sicher eingehalten
PM 2,5	Partikelmasse	Ja	Sicher eingehalten
PM _{0,25-32 µm}	Gesamtzahl Partikel im Fenster 0,25-32 µm (wird als „Abfallprodukt“ miterfasst)	nein	In Rostock überall ähnlich hoch, d.h. keine Auffälligkeiten W'de
PM _{<0,01µm}	Gesamtzahl Partikel im „ultrafeinen Bereich“	Nein	
„Black Carbon“	Erstmals Messungen seit Jan. 2017	Nein (früherer Grenzwert 8 µg)	(Sicher eingehalten Gemessene Werte liegen bei 1/10 des früheren Grenzwertes)
PAK Werte (Kohlenwasserstoffe)	„Schmierfilm“ Beschwerden mit schmierigen Fensterbrettern etc. Seit Sommer 2016 in W'de gemessen ⁶	ja	Sicher eingehalten (Grenzwert werde in M-V nur in Eisengießerei Torgelow überschritten...)

Laut der Sonderauswertung des LUNG für Hohe Düne wurden „...auch 2018 die Grenzwerte für alle überwachten Luftschadstoffkomponenten sicher eingehalten. Die Messwerte der Komponenten Schwefeldioxid und Schwebstaub (PM₁₀, PM_{2.5}) waren ebenfalls unauffällig. Der Schiffsverkehr schlägt sich in erster Linie in der Belastung durch Stickoxide nieder, was durch die windrichtungsabhängige Detailauswertung der Messwerte deutlich wird. In Hohe Düne weisen die Stickoxide ein im Vergleich zu typischen Hintergrundmessstationen des Landes höheres Konzentrationsniveau auf, die Werte liegen aber deutlich unterhalb derer der Rostocker Straßenmessstellen...“⁷.

In der Auswertung des LUNG heißt es weiter:

⁶ Staubbiederschlag wird in Flaschen aufgefangen, Ziel: Zusammensetzung kennenlernen, u.a. in W'de Arsen, Nickel, Blei, die allesamt sicher eingehalten würden – allerdings höhere Werte bei Vanadium & Nickel. Im M-V nur eine weitere Messstelle PAK in Gülzow (Landesinnern)

⁷ https://www.lung.mv-regierung.de/umwelt/luft/archiv/hro_ber18.pdf

„...Den Tabellen 1 bis 3 (vgl. Abbildung 19 bis Abbildung 21, Anm. d. Verf.) kann entnommen werden, dass auch 2018 bei allen überwachten Komponenten die geltenden Grenzwerte sicher eingehalten wurden. Obwohl dies auch für Stickstoffdioxid gilt, sind die in Hohe Düne gemessenen Werte im Vergleich zu den Hintergrundmessstellen in M-V höher, wenngleich die NO₂-Konzentrationen in Hohe Düne noch deutlich unter denen der Rostocker Straßenmessstellen liegen. Unauffällig sind hingegen die Partikelmassenkonzentrationen für PM₁₀ und PM_{2,5}. Die leichte Zunahme des PM₁₀-Jahresmittelwertes gegenüber dem Vorjahr ist mit hoher Wahrscheinlichkeit auf die außergewöhnliche Trockenheit des Jahres 2018 zurückzuführen; dieses Phänomen wurde an nahezu allen Stationen des Landes beobachtet. Für Schwefeldioxid lag auch 2018 der Jahresmittelwert mit 1 µg/m³ nahe an der Nachweisgrenze des Messgeräts. Die Nähe zum Schiffsverkehr zeigt sich hier eher in den SO₂-Stundenwerten, wobei der höchste gemessene Stundenwert mit 85 µg/m³ noch sehr deutlich unter dem Grenzwert von 350 µg/m³ lag.

Komponente	Jahresmittelwert		höchster Tagesmittelwert		höchster Stundenmittelwert	
	Messwert in µg/m ³	Grenzwert in µg/m ³	Messwert in µg/m ³	Grenzwert in µg/m ³ (max. 3 Überschreitungen im Jahr zulässig)	Messwert in µg/m ³	Grenzwert in µg/m ³ (max. 24 Überschreitungen im Jahr zulässig)
Schwefeldioxid	1	20	9	125	85	350

Abbildung 18 Schwefeldioxidwerte 2018 hinsichtlich 39. BImSchV

Komponente	Jahresmittelwert		höchster Stundenmittelwert	
	Messwert in µg/m ³	Grenzwert in µg/m ³	Messwert in µg/m ³	Grenzwert in µg/m ³ (max. 18 Überschreitungen im Jahr zulässig)
Stickstoffdioxid	17	40	98	200

Abbildung 19 Stickstoffdioxidmesswerte hinsichtlich 39. BImSchV

Komponente	Jahresmittelwert		Anzahl Tagesmittelwerte über 50 µg/m ³	
	Messwert in µg/m ³	Grenzwert in µg/m ³	Anzahl	maximal zulässig
PM ₁₀	20	40	7	35
PM _{2,5}	12	25		

Abbildung 20 Schwebstaub PM 10 und PM 2,5 hinsichtlich 39. BImSchV

5.2.6 Geruch

Durch das Amt für Umwelt- und Klimaschutz der Hansestadt Rostock wurde mit Unterstützung von RP im Jahr 2008 eine Emissions- und Immissionsanalyse relevanter Geruchsquellen im Seehafen Rostock durchgeführt (NORDUM, Rostock i.A. Umweltamt der HRO, Sept. 2008). Die Berechnung der Werte erfolgte nach der Richtlinie zur Feststellung und Beurteilung von Geruchsimmissionen in M-V (GIRL). Im Ergebnis werden die Anforderungen der GIRL für die umliegende Wohnbebauung eingehalten. Zum damaligen Zeitpunkt gab es für die sich in unmittelbarer Nähe zu Malteurop aufhaltenden Mitarbeiter Überschreitungen, die die Behörde in der Folgezeit überwachte und abstellen ließ.

In den letzten Jahren häuften sich Geruchsbeschwerden, die durch die Ölmühle der Getreide AG (Poweroil) verursacht wurden. Die Immissionsschutzbehörden befanden / befinden sich in ständigem Kontakt mit dem Betreiber und forderten weitere emissionsmindernde Maßnahmen, die entsprechend umgesetzt wurden.

5.3 Wasser/Abwasser

GRI 303

5.3.1 Landseitig

Grundvoraussetzungen im Hafenterritorium und in Warnemünde

Die hoheitliche Zuständigkeit für die Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung obliegt im Hafenterritorium dem Warnow-Wasser- und Abwasserverband. Der Verband bedient sich bei der Erfüllung seiner Aufgaben der Nordwasser GmbH. Das kommunale Unternehmen ist Betreiber des Rostocker Wasserwerkes sowie der Zentralen Kläranlage Rostock. Es gewährleistet somit sowohl die Wasserversorgung als auch die Abwasserbeseitigung u.a. für das Gebiet des Seehafen Rostock.

Die Wassergewinnung des Rostocker Wasserwerkes erfolgt aus der „fließenden Welle“ der Warnow. Der Fluss mündet in Rostock-Warnemünde als Oberflächengewässer 1. Ordnung in die Ostsee.

Die Abwasserbeseitigung bzw. Abwasserreinigung der Abwässer des Seehafen Rostock, einschließlich dem Grauwasser der Kreuzfahrtschiffe aus Warnemünde, erfolgt über die Kläranlage Rostock. Das entsprechend den gesetzlichen Vorgaben in der Kläranlage behandelte Abwasser wird gereinigt am Standort der Kläranlage wieder in die Unterwarnow eingeleitet.

Wasser und Abwässer RP

GRI 306

Der Trinkwasserbedarf der RP GmbH ergibt sich aus den Nutzungen der eigenen Bürokomplexe und Mitarbeiterunterkünfte mit Waschkomplexen, einschließlich deren Reinigung. Diese Aussage ist auf alle Vermietungen und Verpachtungen übertragbar. Zudem ist die Speisenzubereitung im öffentlich nutzbaren Hafenrestaurant zur Mitarbeiterversorgung im Hafen auf TW angewiesen, einschließlich der Küchen- und Geschirreinigung. Zudem wird ein öffentlicher Sozialtrakt, u.a. mit Duscmöglichkeiten für Fernfahrer, von RP und unterhalten. Das Abwasser wird über eine Schmutzwasserdruckleitung aus dem Seehafen zur Kläranlage Rostock geleitet.

Wasser und Abwasser Dritter

Im Seehafen Rostock finden gewerbliche- und industrielle Nutzungen mit entsprechenden Wasserbedarfen statt. Bei den größeren Unternehmen handelt es sich in der Regel um Anlagen, die nach Bundesimmissionsschutzgesetz genehmigt wurden und teilweise unter die Störfallverordnung (12. BImSchV) fallen. Die Wasserversorgung und die Abwasserentsorgung sind vertraglich unabhängig von RP direkt zwischen den Anlagenbetreibern und dem Warnow-Wasser- und Abwasserverband bzw. seinem Erfüllungsgehilfen, der kommunal betriebenen Nordwasser GmbH, geregelt. Zusätzlich dazu erfolgen durch einige Unternehmen behördlich genehmigte Oberflächenwasserentnahmen zur Brauchwasserversorgung bzw. Kühlwassernutzung, einschließlich deren Rückführung.

Oberflächenwasser Seehafen Rostock

Das Niederschlagswasser im Seehafen sowie Warnemünde (P8) wird über Regenwasserleitungssysteme und Ausläufe in die Hafenbecken und in die Unterwarnow eingeleitet. Die Einleitungen sind behördlich erlaubt. Hinsichtlich der Anpassung oder Erneuerung der Erlaubnisse führt RP Bestandserfassungen bzw. Bestandskontrollen zum Regenwasserleitungsnetz durch und steht dazu in Kontakt mit zuständigen Wasserbehörde.

Zur Reduzierung des Risikos bei Unfällen mit Austritt von ölhaltigen Wasserschadstoffen wurden Anfang/Mitte der 1990ziger Jahre Sicherheitsabscheider in den Verkehrsflächen der Pier 1 sowie den Freilagerflächen von Pier 2 errichtet. Die Abscheider mit ihren Sandfanganlagen gewährleisten innerhalb ihrer Wirkbereiche die Rückhaltung von anfallenden Wasserschadstoffen und verunreinigten Sedimenten.

5.3.2 Seeseitig

Schiffswasser

Im Seehafen Rostock sowie in Warnemünde besteht für Schiffe an den Liegeplätzen die Möglichkeit der Andienung von Trinkwasser, sobald ein Schiff vor dem Einlaufen Bedarf anmeldet. Die Trinkwasserversorgung bzw. -bereitstellung erfolgt durch den Warnow-Wasser- und Abwasserverband bzw. seinem Erfüllungsgehilfen, der kommunal betriebenen Nordwasser GmbH.

Schiffsabwässer

Im Seehafen Rostock ist auf Grundlage des MARPOL Übereinkommens die Abgabe von Schiffsabwasser/Schwarzwasser als auch von verunreinigtem Ballastwasser möglich. Während im Seehafen Rostock die Abwässer mittels Tankwagen zur kommunalen Kläranlage Rostock transportiert werden, wurde 2012 am Passagierkai in Warnemünde eine Grauwasseranlage zur Übernahme von Schiffsabwasser errichtet. Die Aufnahmekapazitäten wurden 2017 erweitert. Das hier übernommene Abwasser wird nach automatischer Analyse über ein Schmutzwasserrohrleitungssystem ebenfalls der Kläranlage Rostock zur Reinigung zugeführt. Die nachfolgende Abbildung zeigt das Anmeldeformular für Kreuzfahrtschiffe die in Warnemünde anlegen und ihre Abwässer übergeben wollen.

Meldung über die Entsorgung von Grauwasser am Passagierkai in Warnemünde

1. Name, Rufzeichen sowie gegebenenfalls die IMO-Identifikationsnummer des Schiffs:

.....

2. Flaggenstaat:

3. Geschätzte Anlaufzeit:

4. Geschätzte Auslaufzeit:

5. Vorheriger Anlaufhafen:

6. Nächster Anlaufhafen:

7. Menge des zu entladenden und/oder an Bord verbleibenden **Grauwassers** und die maximale Lagerkapazität:

1	2	3	4
Art	Beabsichtigte Menge des zu entsorgenden Grauwassers* (m ³)	Maximale Lagerkapazität (m ³)	Menge des an Bord verbleibenden Grauwassers (m ³)
Grauwasser			

* Jedes Kreuzfahrtschiff ist berechtigt, bei rechtzeitiger Anmeldung 300 m³ Grauwasser pro Tag zu entsorgen. Da sich die Einleitmenge nach den angemeldeten Entsorgungen richtet, bedarf es bei beabsichtigten Einleitmengen von mehr als 300 m³ pro Schiff und Tag der Abstimmung mit ROSTOCK PORT vor Ort.

Abbildung 21 Formular zur Anmeldung von Schiffsabwasser

Ein Teil der Kosten für die Abwasserannahme ist mit dem Hafennutzungsentgelt bereits abgegolten.

5.4 Abfall (land- und seeseitig)

GRI 306

Gewerblicher Abfall RP Verwaltung/ Dienstleistung (Hafenrestaurant)/ Hafengelände

Innerhalb dieser Bereiche fallen folgende Abfälle an:

Abfall in der Verwaltung

Im Verwaltungsgebäude von RP sowie im Verwaltungsbereich vom Fährterminal und im WCC 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.

Abfall im Hafenrestaurant von RP

Im Hafenrestaurant von RP wird ebenfalls durch die Restaurantmitarbeiter eine Mülltrennung nach Papier, Verpackungen, sonstigen gewerblichen Abfällen sowie Bioabfällen in dafür vorgesehene Abfallbehälter vorgenommen.

Bioabfälle, Fette und Öle werden gesondert in dafür vorgesehene Behälter, unter Einhaltung der Hygienevorschriften, gesammelt und durch das kommunale Abfallunternehmen (Refood) entsorgt. Für die Entsorgung von Fetten und Ölen erhalten wir anschließend Gutschriften.

Abfall auf dem Fährterminal/ im Hafengelände

Auf dem Fährterminal und im gesamten Hafengelände kann keine Mülltrennung erfolgen, da für uns eine Kontrolle nicht möglich ist. Es handelt sich ausschließlich um gewerbliche Abfälle.

Abfälle in sämtlichen Gebäuden auf dem Hafengelände

Anders sieht es in den Gebäuden, die von uns vermietet werden, aus. Hier können wir eine Mülltrennung ebenfalls nach Papier, Verpackungen und sonstigen gewerblichen Abfällen sicherstellen.

Sicherheitsabscheider

Die RP Sicherheitsabscheider befinden sich auf den Verkehrsflächen im Bereich der Kaianlagen der Hafenbecken A und B. Sie dienen zur zusätzlichen Absicherung bei Unfällen bzw. Notfällen im Bereich ihrer Einzugsgebiete. 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.

Baggergut

Für die Unterhaltungsbaggerungen in den Hafenbecken des Seehafens Rostock werden im Vorfeld der Arbeiten entsprechende Erlaubnisse bzw. Verklapp-Genehmigungen beantragt. Die Verbringung des Baggerguts erfolgt gemäß den behördlich genehmigten Vorgaben über die ausgewiesenen seeseitigen Verklappstellen oder auf die landseitigen Spülfelder. Auf Grund der in Planung befindlichen Seekanalvertiefung und den damit verbundenen Mengen an Baggergut zeichnen sich bei den Einlagerungs- und Behandlungskapazitäten mögliche Engpässe ab. Für RP gilt es den zukünftigen Umgang mit Baggergut auch aus Sicht der Nachhaltigkeit eingehender zu betrachten.

Die Prüfung zur Wiederverwendung des Nassbaggergutes z.B. Aufarbeitung zu Boden auf der Industriellen Aufbereitungsanlage der HRO oder als Füllmaterial im Zuge von Wasserbaumaßnahmen (wie bereits an LP 50 praktiziert) geht jeder Deponierung oder Verklappung voraus. Damit ist eine nachhaltige Baggergutverbringung gewährleistet.

Bauabfälle/Altlasten

Im Rahmen von RP-Bauvorhaben anfallende Bauabfälle u.a. aus Rückbau- und Abbruchmaßnahmen werden im Rahmen der gesetzlichen und abfallrechtlichen Vorgaben einer Wiederverwertung oder Entsorgung zugeführt. Die Leistungen werden im Auftrag von RP planerisch ermittelt, vergaberechtlich ausgeschrieben und vertraglich vereinbart. Im Zuge der Bauvorhaben wurden auch in jüngster Vergangenheit Altlasten, die gefährliche Abfälle darstellen, angetroffen. Dies konnte trotz eingehender Voruntersuchungen nicht vermieden werden. Das bestehende Restrisiko für solche Vorkommnisse liegt vor allem in der Historie des Seehafens begründet. Die Notwendigkeit zur Durchführung von tiefergehenden Voruntersuchungen gilt es bei zukünftigen Vorhaben mit Sicht auf die Verhältnismäßigkeit immer wieder neu abzuwägen.

Schiffsabfälle

Gegenüber den vorgenannten Punkten haben Schiffsabfälle keinen direkten Bezug zu Tätigkeiten von RP. Dennoch besteht hier seitens RP Handlungsbedarf, der sich wie folgt darstellt.

Der Eintrag von Abfällen in das Meer wird international durch das Umweltübereinkommen MARPOL Anhang V 'Verhütung der Verschmutzung durch Müll' der IMO geregelt. Um illegalen Müllentsorgungen auf hoher See entgegenzuwirken sind gemäß der novellierten Richtlinie 2019/883/EU „Hafenauf-fangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen...“ Gebühren für die Abfallentsorgung in die Hafengebühr einzurechnen. Die Richtlinie ist seit dem 7. Juni 2019 in Kraft getreten. Im Seehafen Rostock besteht für Schiffe die entsprechende Möglichkeit, Abfälle anzumelden und zu übergeben. Die Leistungen zur Übernahme und Entsorgung/Verwertung der Schiffsabfälle wurden seitens RP ausgeschrieben und an ein regionales Abfallunternehmen vergeben.

Für die im Hafentarif definierte „Standardentsorgung“ wird durch RP in Abhängigkeit von der Schiffsgröße und nach Schiffstyp ein standardisiertes Entgelt erhoben, das die Schiffe unabhängig von der tatsächlichen Inanspruchnahme zahlen müssen. Mit diesem nutzungsunabhängigen Entgelt soll ein Anreiz zur Entsorgung in den Häfen geschaffen und die illegale Entsorgung auf See wirtschaftlich uninteressant gemacht werden.

Eine Überwachung der Schiffe und ihrem Umgang mit Abfällen ist RP nicht gestattet. Die entsprechenden hoheitlichen Befugnisse liegen beim Hafen- und Seemannsamt Rostock als zuständige Hafenbehörde.

5.5 Flächenverbrauch

5.5.1 Interne vor externe Entwicklung

Als Infrastrukturentwickler hat der sparsame Einsatz von Ressourcen für RP Priorität. Dies betrifft auch den Flächenverbrauch. Die deutsche Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung hat bis 2020, spätestens 2030 in Deutschland eine Reduzierung der Flächeninanspruchnahme auf 30 ha pro Tag zum Ziel (siehe SDG/ Sustainable Development Goals 11).

Wesentliches Unternehmensziel ist die Verpachtung von Grundstücken, allerdings werden nicht genutzte sowie aus Sicht der Hafenerweiterung nicht Hafenzwecken (Kriterium Kaiumschlag) vorbehaltenen Grundstücke von RP zurückgenommen und – soweit wirtschaftlich darstellbar – wieder der abgestrebten Hafennutzung zugeführt.

Um auch langfristig Flächenpotentiale zur Ansiedlung von Unternehmen und Erfüllung der Umschlagfunktion zu erschließen bereitet RP parallel Hafenerweiterungen vor. Die Inanspruchnahme von diesen Flächen erfolgt aber erst nach Auslastung interner Erweiterungsflächen.

Ein Beispiel dieser Geschäftspolitik von RP stellt die Umgestaltung des Pier I dar, der zu DDR Zeiten als Stückgutpier genutzt, nach 1989 aber kontinuierlich zu einem Fähr- und RoRo- Terminal umgebaut wurde. Seit 1990 sind ca. 200 Mio. € in diese Umgestaltung geflossen:



Abbildung 22 Pier I "Gestern" und "Heute"

5.5.2 Flächenvorsorge

Im Rahmen der Flächenvorsorge bereitet die öffentliche Hand (HRO, Land M-V mit dem Planungsverband Rostock und RP) eine mögliche Hafenerweiterung in der vorbereitenden Bauleitplanung der Kommune sowie der Regionalplanung vor. RP erarbeitete mit dem „Hafenerwicklungsplan 2030“ die Fachplanung, nach umfangreicher Prüfung der Raumwiderstände entstanden die potenziellen Erweiterungsgebiete „Rostock Seehafen West“ und „Rostock Seehafen Ost“.

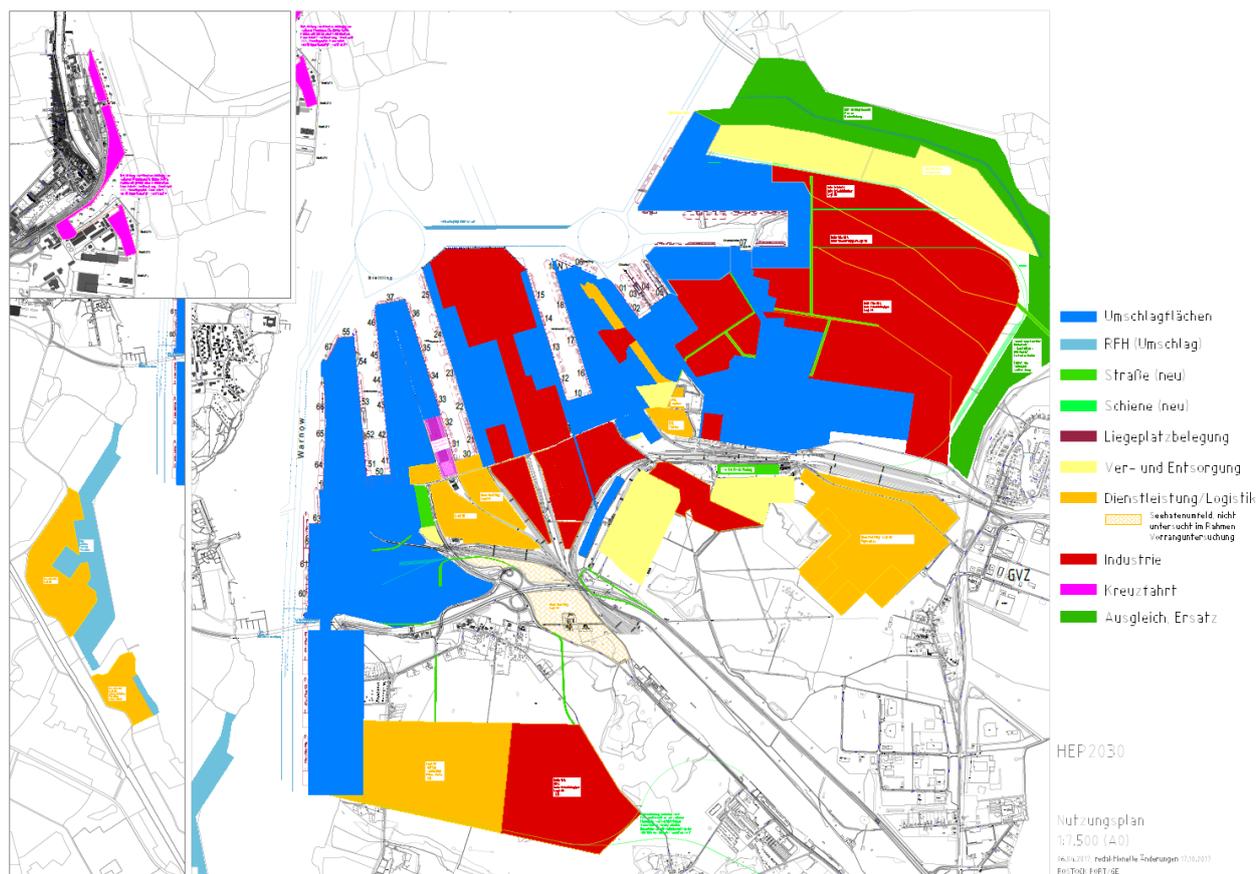


Abbildung 23 Hafentwicklungsplan 2030, Vorlage Nr. 2017/IV/2897 BS der HRO am 13.09.2017

GRI 102-22; GRI 102-43; GRI 102-44

Wesentliche Teilergebnisse der Planungen der öffentlichen Hand werden im sog. „Hafenforum“ – einem Gremium mit Bürgerinitiativen, Vertretern von Ämtern und Institutionen – ursprünglich auch mit Umwelt- und Naturschutzverbänden⁸ - diskutiert. So kann eine Einflussnahme kritischer Stakeholder auf Aufgabenstellungen zur Ermittlung und Einschätzung der Raumwiderstände bei den sog. „Vorranguntersuchungen“ erfolgen.

Die Hafenerweiterung Ost mit Planung der Verlegung des Peezer Baches als ein Beispiel lässt hier zukünftig von den Stakeholdern eine äußerst kontrovers geführte Debatte erwarten. RP sieht die Verlegung selbst als Teil des erforderlichen Naturausgleiches mit der Chance zur Gestaltung und Herstellung eines dauerhaften, qualitativ hochwertigen natürlichen Pufferstreifens gegenüber angrenzenden Nutzungen an.

5.6 Naturschutzfachliche Kompensation

GRI 102-11; GRI 304

Eingriffe in die Natur und Umwelt sind bei der Durchführung von Infrastrukturmaßnahmen nahezu unvermeidlich. RP kommt den gesetzlichen Verpflichtungen für Ausgleich und Ersatzmaßnahmen regelmäßig und den Genehmigungen entsprechend nach. So wurden im Auftrag von RP zwischen 2003 und 2018 über 60 Kompensationsmaßnahmen realisiert. Deren Planung und Umsetzung beinhalten Kosten in Höhe von über 6 Mio. € (netto). Die nachfolgende Abbildung zeigt einen Ausschnitt aus der Übersichtstabelle vom RP Anlagenkataster Naturschutz, welches sich im Entwurf befindet.

⁸ Die Naturschutzverbände nehmen derzeit die Einladung zu den Hafenforen nicht mehr wahr.

Ökokontomaßnahme „Aufwertung Diedrichshäger Moor“

Mit der Aufwertung des Diedrichshäger Moores hat die ROSTOCK PORT GmbH Ende 2018 eine der anspruchsvollsten und umfassendsten Ausgleichsmaßnahmen in der Firmengeschichte baulich abgeschlossen. Drei Millionen € wurden in das Naturareal investiert, das sich westlich der Stadtautobahn zwischen nördlicher Grenze von Rostock- Lichtenhagen und südlichem Ortsrand von Warnemünde erstreckt. Im 2002 aufgelegten „Rahmenplan Überseehafen“ der HRO wurde das Diedrichshäger Moor als mögliche Ausgleichsmaßnahme für Hafenvorhaben benannt und vorbilanziert.

Die Planung und Realisierung der Einzelmaßnahmen beschränkten sich eigentumsrechtlich ausschließlich auf Flächen, die im städtischen Eigentum stehen. Zur naturschutzrechtlichen Verwendung der Flächen als Ökokontomaßnahme erfolgt aktuell u.a. die Eintragung einer entsprechenden Dienstbarkeit in das Grundbuch. Damit ist das gut 40 ha große Flächenareal vor den Toren des Seebads Warnemünde dauerhaft für die Natur gesichert.



Abbildung 25 Karte Ökomaßnahme „Aufwertung Diedrichshäger Moor“ Broschüre RP 2020

Im Oktober 2020 reichte die Untere Naturschutzbehörde den Anerkennungsbescheid für das Ökokonto an die ROSTOCK PORT GmbH aus. Gemäß Bescheid stehen dem Unternehmen damit 1.930.350 m² Kompensationsflächenäquivalente (Ökopunkte) zum Ausgleich von hafengebäulichen Eingriffen in die Natur und Landschaft zur Verfügung.

Ökokonten ermöglichen es, zeitlich unabhängig von etwaigen Eingriffen in die Natur und Landschaft, geeignete Ausgleichsmaßnahmen in Form von Ökokontomaßnahmen vorfristig zu planen und umzusetzen. Diese werden nach behördlicher Prüfung und Anerkennung auf einem Ökokonto gutgeschrieben. Gesetzliche Grundlage für das Vorgehen bieten u.a. das Bundesnaturschutzgesetz und das Naturschutzausführungsgesetz M-V.

Eingriffe in die Natur und Landschaft können bei Erfüllung der gesetzlichen und naturschutzfachlichen Voraussetzungen auf Grundlage von Ökokonten und Ökomaßnahmen genehmigt werden. Dazu erfolgt eine Abbuchung von dem jeweiligen Ökokonto in Form von Flächenäquivalenten. Die Ermittlung der für



Abbildung 27 Fledermaushaus/ Sommer- bzw. Ganzjahresersatzquartier mit Erdbunker

Zusätzlich zum Fledermaushaus erfolgte der Umbau von zwei Wasserspeichern zu einem Winterquartierbauwerk. Das Winterquartier besteht aus zwei nebeneinanderstehenden, ehemaligen Wasserspeichern, die mit einer geeigneten Einflugschneise versehen sind. Es wurde ein Zugang und eine Verbindung der Wasserspeicher untereinander geschaffen. Die Einflugschneise besteht aus zwei zum Eingang leitenden Mauern. Die Mauer dient als Leitstruktur zum Eingang des Winterquartieres und ist insgesamt über 7 Meter lang und 4 m hoch. Sie leitet in trichterförmiger Form zum Einflug und wurde mit einer Blende aus Lärchenholz versehen. Die Errichtung bedurfte eines Bauantrages.



Abbildung 28 Winter Fledermausersatzquartier - Umgebauter Wasserspeicher mit Flügelwand

Sowohl für das Winter- als auch das Sommerquartier erfolgen Erfolgskontrollen durch einen Fachgutachter.

5.7 Beschaffung

GRI 102-09; GRI 204; GRI 301; GRI 308; GRI 414

RP beschafft Bauleistungen, Dienst- und Lieferleistungen, IT-Leistungen sowie Gutachter- und Beratungsleistungen. Rund 1.000 Lieferanten wurden im Jahr 2019 beauftragt. Als öffentlicher Auftraggeber gemäß § 99 Nr. 2 GWB sowie als Sektorenauftraggeber gemäß § 100 Abs. 1 Nr. 1 GWB müssen sich die Mitarbeiter der ROSTOCK PORT GmbH an verschiedene gesetzlichen Vergabevorschriften (u. a. VgV, VOB/A, SektVO) halten. RP vergibt die Leistungen im fairen und lauterem Wettbewerb stets an fachkundige und leistungsfähige Unternehmen.

Die Zahlung des gesetzlichen Mindestlohnes sowie die Einhaltung des Mindeststandards der IAO-Kernarbeitsnorm sind Voraussetzung für eine öffentliche Auftragsvergabe.

Umweltorientierte Beschaffungskriterien

Des Weiteren etablierte RP seit der Einführung des Umweltmanagementsystems 2014, für die Beschaffung von bestimmten Produktgruppen (Betriebs- und Geschäftsausstattung, Klein- und Verbrauchsmaterial, Elektro- und Wartungsmaterial, Soft-/Hardware inkl. Verbrauchsmaterial, Gebäude- und Grundstückspflege, Strom und diverse Wartungsleistungen) umweltorientierte Beschaffungskriterien wie zum Beispiel Blauer Engel/ FSC/ Green IT/ Green Computing/ Energy Star. Außerdem achtet RP bei sämtlichen Verpackungsmaterialien stets auf die Umweltverträglichkeit.

ROSTOCK PORT orientiert sich zum Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen mit energieeffizienten und umweltfreundlichen Entscheidungen an den Kriterien des Beschaffungsleitbildes der Hansestadt Rostock.

Alternative Antriebsstoffe

Seit 2014 rüstet die ROSTOCK PORT GmbH Ihren Fuhrpark kontinuierlich auf alternative Antriebsformen um. Derzeit befinden sich im Fuhrpark von ROSTOCK PORT fünf Hybrid- sowie drei Elektrofahrzeuge. Zwei weitere Elektrofahrzeuge wurden bestellt und werden bis zum Ende des Jahres 2020 ausgeliefert. Der Ausbau von Elektrotankstellen ist in Planung.

5.8 Umweltmanagementsystem

Grundlage für die Umweltaktivitäten RP ist das Umweltmanagementsystem gemäß ISO 14.001. Die internationale Norm legt Anforderungen an ein Umweltmanagementsystem fest, mit dem RP die Umweltleistung verbessern, rechtliche und sonstige Verpflichtungen erfüllen und Umweltziele erreichen kann. Alle drei Jahre werden die erreichten bzw. geplanten Umweltleistungen vom DNV-GL geprüft und zertifiziert. Verantwortlich für das Umweltmanagementsystem ist die Abteilung Strategische Entwicklung in Zusammenarbeit mit den zuständigen Mitarbeitern aus den jeweiligen Bereichen/Abteilungen.

6 Soziales

6.1 Beschäftigung, Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit

GRI 401; GRI 403;

RP legt viel Wert auf motivierte, qualifizierte und gesunde Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und fördert daher die Mitarbeiterzufriedenheit und Arbeitgeberattraktivität mit einer familienbewussten und kompetenzfördernden Unternehmenskultur. Die Vermeidung von Unfällen und die Förderung der Gesundheit der Beschäftigten stellt für RP wichtige Erfolgsfaktoren dar.

RP stellt die Gleichbehandlung der Mitarbeiter/innen sicher und lehnt jegliche Form der Diskriminierung strikt ab.

Mindestens alle zwei Jahre findet ein strukturiertes Mitarbeitergespräch statt. Hier bekommen Mitarbeiter/innen und Führungskräfte Gelegenheit, über die derzeitige Arbeitssituation (Arbeitsklima, Zusammenarbeit, Probleme) und über die zukünftige Entwicklung des/r Mitarbeiters/in sowie Weiterbildungsmaßnahmen zur Erreichung von beruflichen Zielen zu sprechen.

Personalstatistik

GRI 102-07; GRI 102-08

	2018	2019
Arbeitnehmer gesamt	171	178
davon Frauen	54	58
<i>In %</i>	31,6 %	32,6 %
davon Männer	117	120
<i>In %</i>	68,4 %	67,4 %
Auszubildende	5	5
<i>Altersteilzeit</i>	-	-
Vollzeit Angestellte	68	67
<i>In %</i>	39,8 %	37,6 %
Vollzeit gewerblich Beschäftigte	81	80
<i>In %</i>	47,4 %	44,9 %
Teilzeit gewünscht*	11	16
<i>In %</i>	6,4 %	9,0 %

*Vereinbarkeit von Familie und Beruf

Arbeitszeit

Die regelmäßige wöchentliche Arbeitszeit beträgt von Montag bis Freitag 38 Stunden.

2001 wurde für die Mitarbeiter die Gleitende Arbeitszeit bei der Rostock Port GmbH eingeführt. Durch die gleitende Arbeitszeit wird den Mitarbeitern die Möglichkeit gegeben, unter Berücksichtigung der betrieblichen Erfordernisse, die tägliche Arbeitszeit variabel zu gestalten. Dies ist besonders vorteilhaft für die **Balance zwischen Beruf und Familie**.

Vergütungspolitik

GRI 102-35; GRI 102-36; GRI 102-41

Grundlage der Vergütungspolitik RP bilden die Eingruppierungstarifverträge der Angestellten und gewerblich Beschäftigten mit der Festlegung allgemeiner Grundsätze der Eingruppierung, jeweils gültig seit 01.01.2005. Die Vergütung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erfolgt gemäß dem zwischen RP

und Ver.di geschlossenem Rahmentarifvertrag (gültig seit 01.01.2018). Die Vergütung nach Haustarifvertrag (ROSTOCK PORT GmbH und ver.di) ist seit 01.06.2018 gültig.

RP bildet regelmäßig aus, in den letzten Jahren begannen im Durchschnitt jährlich 2-3 Auszubildende ihre berufliche Ausbildung im SHR. Für Auszubildende besteht ein Rahmentarifvertrag (Seehafen Rostock Verwaltungsgesellschaft mbH und Gewerkschaft ÖTV) gültig seit 01.01.1997. Ein Vergütungstarifvertrag für Auszubildende, gültig seit 01.06.2018 legt monatliche Vergütungen über Mindest-Ausbildungsvergütung fest. Zudem zahlt das Unternehmen Fahrkostenzuschüsse von aktuell 50 €/Monat.

Aus- und Weiterbildung

GRI 404

RP sieht die in der laufenden Aus- und Weiterbildung ein wesentliches Element, um das Know How des Unternehmens auf- und auszubauen. Im Jahr 2019 investierte das Unternehmen ca. 54.000 € in die Aus- und Weiterbildung, davon

- Ausbildungskosten: 9.000 €
- Weiterbildungskosten: 45.000 €

Betriebliches Gesundheitsmanagement (BGM)

Das BGM spielt bei RP eine herausgehobene Rolle, eine Vielzahl an Maßnahmen wurden ergriffen um die Gesundheit und Leistungsfähigkeit der Mitarbeiter/innen zu unterstützen, Beispiele:

- Arbeitsschutz
 - ergonomische Gestaltung der Arbeitsplätze, regelmäßige Begehungen durch Arbeitsschutzausschuss
 - betriebsärztliche Leistungen der Prävention/Betreuung der Mitarbeiter/innen durch Betriebsarzt (Pflichtvorsorge, Angebotsvorsorge, Eignungsuntersuchungen)
- betriebliche Gesundheitsförderung
 - finanzielle Beteiligung des Arbeitgebers an gesundheitsfördernden Maßnahmen (Sport, Fitness)
 - Organisation von Gesundheitskursen, Gesundheitstagen
 - Beteiligung an sportlichen Firmenveranstaltungen (Firmenläufe, Fahrradaktionen)
 - Durchführung von Gesundheitskursen vor Ort
- betriebliches Eingliederungsmanagement (BEM)
 - Beauftragte/r für die Durchführung von Gesprächen zum BEM
 - regelmäßige Kontrolle von Fehlzeiten aufgrund von Arbeitsunfähigkeit
 - Unterstützung/Organisation von Wiedereingliederungsmaßnahmen
- Suchtprävention
 - Betriebsvereinbarung Suchtprävention
 - Begleitung der von Suchtproblemen betroffenen Mitarbeiter/innen
- Personalentwicklung/Teambuilding
 - Qualifizierung von Mitarbeiter/innen, Trainingsmaßnahmen
 - Durchführung von Teamtage
 - Führungskräftebildungen
- Work-Life-Balance
 - flexible Arbeitszeiten (außer Schichtsysteme)
 - Gleitzeit
 - Arbeitszeitkonten
 - Teilzeitarbeit

RP führt in größeren Abständen regelmäßige Mitarbeiterbefragungen durch und setzt sich mit den Ergebnissen kritisch auseinander und steuert bei den Maßnahmen nach. Fehlzeitenanalysen unterstützen in der Erkennung und Vermeidung von Fehlentwicklungen.

Arbeitsschutzausschuss (ASA)

Seit 2014 ist bei RP ein Arbeitsschutzausschuss implementiert, der mit Beschäftigten von RP - u.a. ein Mitglied aus dem Betriebsrat, der Fachkraft für Arbeitssicherheit, Sicherheitsbeauftragte sowie einer Mitarbeiterin aus der Abteilung Recht/Personal - und einer Betriebsärztin besetzt ist.

Die ASA-Sitzungen finden 4-mal jährlich statt. In den Sitzungen werden aktuelle Themen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes, Gefährdungsbeurteilungen, Evakuierungsübungen und weitere sicherheitsrelevante Themen besprochen und Maßnahmen verfolgt.

Mitglieder im Arbeitsschutzausschuss

	2018	2019
Betriebsärztin	1	1
Betriebsrat	1	1
Fachkraft für Arbeitssicherheit	1	1
Sicherheitsbeauftragte	2	2
Mitarbeiterin Recht/Personal	1	1
<i>Gesamt</i>	6	6

Arbeitsunfälle

Die Arbeits- sowie Beinahe-Unfälle werden jährlich von der Fachkraft für Arbeitssicherheit statistisch erfasst und zusammen mit den Führungskräften im Rahmen der jährlich stattfindenden Managementbewertung laut DIN EN ISO 9001 ausgewertet. Darunter sind auch die Maßnahmen zur Durchführung des präventiven Arbeitsschutzes enthalten.

Im Kalenderjahr 2019 sind 8 Arbeitsunfälle und Verletzungen im Unternehmen aufgetreten, einer davon wegen nachfolgender Arbeitsunfähigkeit von mehr als 3 Tagen gegenüber dem LAGuS und der Berufsgenossenschaft meldepflichtig. Der Großteil der Unfälle ereignete sich im Bereich Föhre / Los- und Festmachen, weitere in der Kantine.

Im Vergleich zum Vorjahr ging die Zahl der Unfälle um ca. 1/3 zurück.

Arbeitsschutzunterweisungen

Die Fachkraft für Arbeitssicherheit achtet auf jährliche dokumentierte Arbeitsschutz-Belhrungen entsprechend DGUV Vorschrift 1 und dem Arbeitsschutzgesetz durch die Führungskräfte in den einzelnen Abteilungen.

6.2 Gleichbehandlung

Diskriminierungsverbot/ Chancengleichheit

Folgende Maßnahmen ergreift RP u.a., um die Chancengleichheit der Kolleginnen und Kollegen sicherzustellen und die Anforderungen des Diskriminierungsverbotes zu erfüllen.

- Schutz der Beschäftigten vor Benachteiligungen am Arbeitsplatz
- Diskriminierungsverbot gültig für Arbeitgeber als auch unter Arbeitskolleginnen und -kollegen
- Mitarbeiter-Merkblatt zum Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz ist Bestandteil der Personalunterlagen
- Meldung von Vakanzen an die Agentur für Arbeit unter Hinweis der Berücksichtigung des § 81 Abs. 1 SGB IX

Schwerbehinderte im Unternehmen

Die Mitarbeit schwerbehinderter Menschen ist gelebter Alltag im Unternehmen (Schwerbehindertenquote 2019: 6,94%). Es existiert eine Schwerbehindertenvertretung (Beauftragter und Stellvertreter), die regelmäßig jährlich fortgebildet werden. Regelmäßig erfolgt eine Meldung offener Vakanzen an die Agentur für Arbeit unter Hinweis auf § 81 Abs. 1 SGB IX.

Die jahresdurchschnittliche Beschäftigung schwerbehinderter Mitarbeiter bei RP ist in nachfolgender Grafik dargestellt.

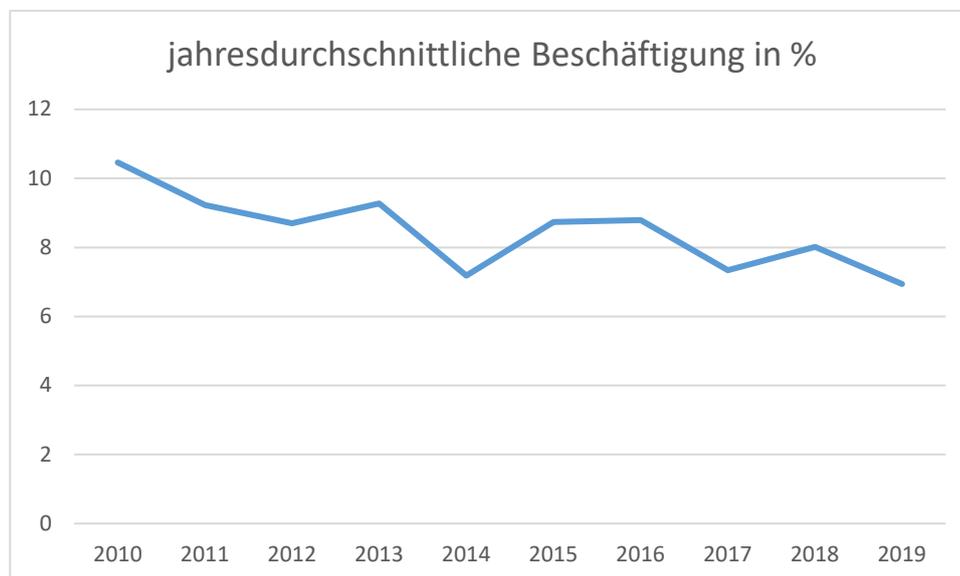


Abbildung 29 jahresdurchschnittliche Beschäftigung schwerbehinderter Mitarbeiter bei RP

6.3 Förderung der Stadtgesellschaft

RP unterstützt in einem vom Aufsichtsrat genehmigten Budget Aktivitäten der Stadtgesellschaft durch Spenden und Sponsoring. Schwerpunkte bilden dabei die Jugendarbeit und maritime Veranstaltungen.

6.4 Mitgliedschaften RP

GRI 102-13

RP ist Mitglied in den folgenden Institutionen / Verbänden:

	seit
Baltic Ports Organization	1999
Bundesvereinigung Logistik	2006
Cruise Baltic	2005
Deutsch-Finnische Handelskammer	2015
Deutsche Seemannsmission Rostock e.V.	1991
Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e.V.	1992
Gesamtverband der versicherungsnehmenden Wirtschaft e.V.	1998
Gleis 7 e.V.	2014
Hafenbautechnische Gesellschaft e.V.	1992
Industrie- und Handelskammer Rostock	1994
Jahresköste der Kaufmannschaft in Rostock e.V.	1995
Landesverband Hafenwirtschaft M-V e.V.	1992
Log-in-MV c/o Invest Logistikinitiative M-V	2008
Deutsch-Russische Partnerschaft e.V.	2019
Verein zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs e.V.	2001
Deutsch-Schwedische Handelskammer	2016
Studiengesellschaft für Kombinierten Verkehr e.V.	2017
Environmental Ship Index	2018
Hafen Hamburg Marketing	2018
Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe UNISTOCK	2018

7 Hafensicherheit und Gefahrenabwehr

7.1 Hafensicherheit

Die Umsetzung des seit 2004 geltenden „Internationalen Codes zur Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen“ wird durch die ROSTOCK PORT GmbH sichergestellt. Die im Seehafen Rostock einschließlich Kreuzfahrtterminal angewandten Regelungen sind durch die übergeordnete Landesbehörde beim Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern Referat 250a - Infrastruktursicherheit - (Designated Authority) zertifiziert und werden durch den Port Facility Security Officer (PFSO) von RP ständig aktualisiert. Die Sicherung der Hafenanlagen erfolgt dabei in Abstimmung mit den Behörden der Kommunal,- Landes,- und Bundesebene.

7.2 Gefahrenabwehr

Die Einflussnahme auf umweltgefährdende Vorgänge beschränkt sich für RP vor allem auf seine Tätigkeitsbereiche. Die Vorgehensweisen bei entsprechenden Vorfällen sind im Betriebsregime von RP durch Arbeitsanweisungen geregelt.

Den Gesamthafen betreffend kommen zur Gefahrenabwehr Regelungen zur Anwendung, die von den zuständigen Genehmigungs- bzw. Ordnungsbehörden getroffen werden. Zuständige Hafenbehörde ist das Hafen- und Seemannsamt Rostock (HSA). Das Amt ist im Zuge der Gefahrenabwehr befugt gegenüber den Schiffen und in Abstimmung mit dem Brandschutz- und Rettungsamt, der Wasserschutzpolizei, den Umwelt- und den Genehmigungsbehörden auch gegenüber den Anlagen- und Terminalbetreibern, ordnungsrechtliche Anweisungen zu treffen. In Ausübung dessen hat das HSA eine Standortübergreifende Notfallplanung (-kommunikation) für den Seehafen erarbeitet.

8 Schlusswort

Das Thema „Nachhaltigkeit“ ist zentraler Bestandteil der Unternehmensphilosophie und – politik. Neben den Aktivitäten im Umweltbereich setzt die ROSTOCK PORT GmbH mit sozialpolitischen Aktivitäten Akzente für eine mitarbeiterorientierte Unternehmenspolitik ohne die wirtschaftlichen Ziele aus dem Blick zu verlieren.

Mit der Nachhaltigkeitsstrategie will die ROSTOCK PORT GmbH ihren Beitrag leisten, wirtschaftliche Interessen und soziale sowie ökologische Ansprüche der Gesellschaft zusammenzuführen. Immer in der festen Überzeugung, dass nachhaltiges Wirtschaften eine zwingende Voraussetzung dafür ist, um auch in den kommenden Jahrzehnten leistungsstark und wettbewerbsfähig zu bleiben.

Der hier vorliegende umfassende Nachhaltigkeitsbericht sorgt für Transparenz und lädt die Stakeholder zur Diskussion der Aktivitäten der ROSTOCK PORT GmbH ein.

9 GRI - Inhaltsübersicht

GRI 102-55

GRI 102-01: Name der Organisation.....	5
GRI 102-02: Aktivitäten, Marken, Produkte und Dienstleistung.....	5
GRI 102-03: Hauptsitz der Organisation.....	5
GRI 102-04: Betriebsstätten.....	5
GRI 102-05: Eigentumsverhältnisse und Rechtsform.....	5
GRI 102-06: Belieferte Märkte.....	5
GRI 102-07: Größe der Organisation.....	49
GRI 102-08: Informationen zu Angestellten und sonstigen Mitarbeitern.....	49
GRI 102-09: Lieferkette.....	48
GRI 102-11: Vorsorgeansatz oder Vorsorgeprinzip.....	44
GRI 102-13: Mitgliedschaften in Verbänden und Interessengruppen.....	53
GRI 102-14: Erklärung des höchsten Entscheidungsträgers.....	14
GRI 102-15: Wichtige Auswirkungen, Risiken und Chancen.....	15
GRI 102-18: Führungsstruktur.....	9
GRI 102-20: Zuständigkeit auf Vorstandsebene für ökonomische, ökologische und soziale Themen.....	9
GRI 102-21: Dialog mit Stakeholdern zu ökonomischen, ökologischen und sozialen Themen.....	18, 34
GRI 102-22: Zusammensetzung des höchsten Kontrollorgans und seiner Gremien.....	10, 43
GRI 102-23: Vorsitzender des höchsten Kontrollorgans.....	10
GRI 102-25: Interessenkonflikte.....	10
GRI 102-26: Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Festlegung von Zielen, Werte und Strategien.....	10
GRI 102-30: Wirksamkeit der Verfahren zum Risikomanagement.....	9
GRI 102-35: Vergütungspolitik.....	49
GRI 102-36: Verfahren zur Festlegung der Vergütung.....	49
GRI 102-40: Liste der Stakeholder-Gruppen.....	18
GRI 102-41: Tarifverhandlungsvereinbarung.....	49
GRI 102-42: Ermittlung und Auswahl der Stakeholder.....	18
GRI 102-43: Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern.....	18, 43
GRI 102-44: Wichtige Themen und hervorgebrachte Anliegen.....	18, 43
GRI 102-45: Im Konzernabschluss enthaltene Entitäten.....	18
GRI 102-46: Vorgehen zur Bestimmung des Berichtsinhaltes und der Abgrenzung der Themen.....	9
GRI 102-49: Änderungen bei der Berichterstattung.....	9
GRI 102-50: Berichtszeitraum.....	9
GRI 102-51: Datum des letzten Berichts.....	9
GRI 102-52: Berichtszyklus.....	9
GRI 102-53: Ansprechpartner bei Fragen zum Bericht.....	9
GRI 102-54: Erklärung zur Berichterstattung in Übereinstimmung mit den GRI-Standards.....	9
GRI 102-55: GRI-Inhaltsindex.....	56
GRI 102-56: Externe Prüfung.....	9, 10
GRI 201: Wirtschaftliche Leistung.....	18
GRI 203: Indirekte ökonomische Auswirkungen.....	19
GRI 204: Beschaffungspraktiken.....	48
GRI 205: Korruptionsbekämpfung.....	13
GRI 301: Materialien.....	48
GRI 302: Energie.....	27

GRI 303: Wasser.....	38
GRI 304: Biodiversität.....	44
GRI 305: Emissionen.....	33
GRI 306: Abwasser und Abfall.....	39, 40
GRI 307: Umwelt-Compliance.....	12
GRI 308: Umweltbewertung der Lieferanten.....	48
GRI 401: Beschäftigung.....	49
GRI 403: Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz.....	49
GRI 404: Aus- und Weiterbildung.....	50
GRI 414: Soziale Bewertung der Lieferanten.....	48