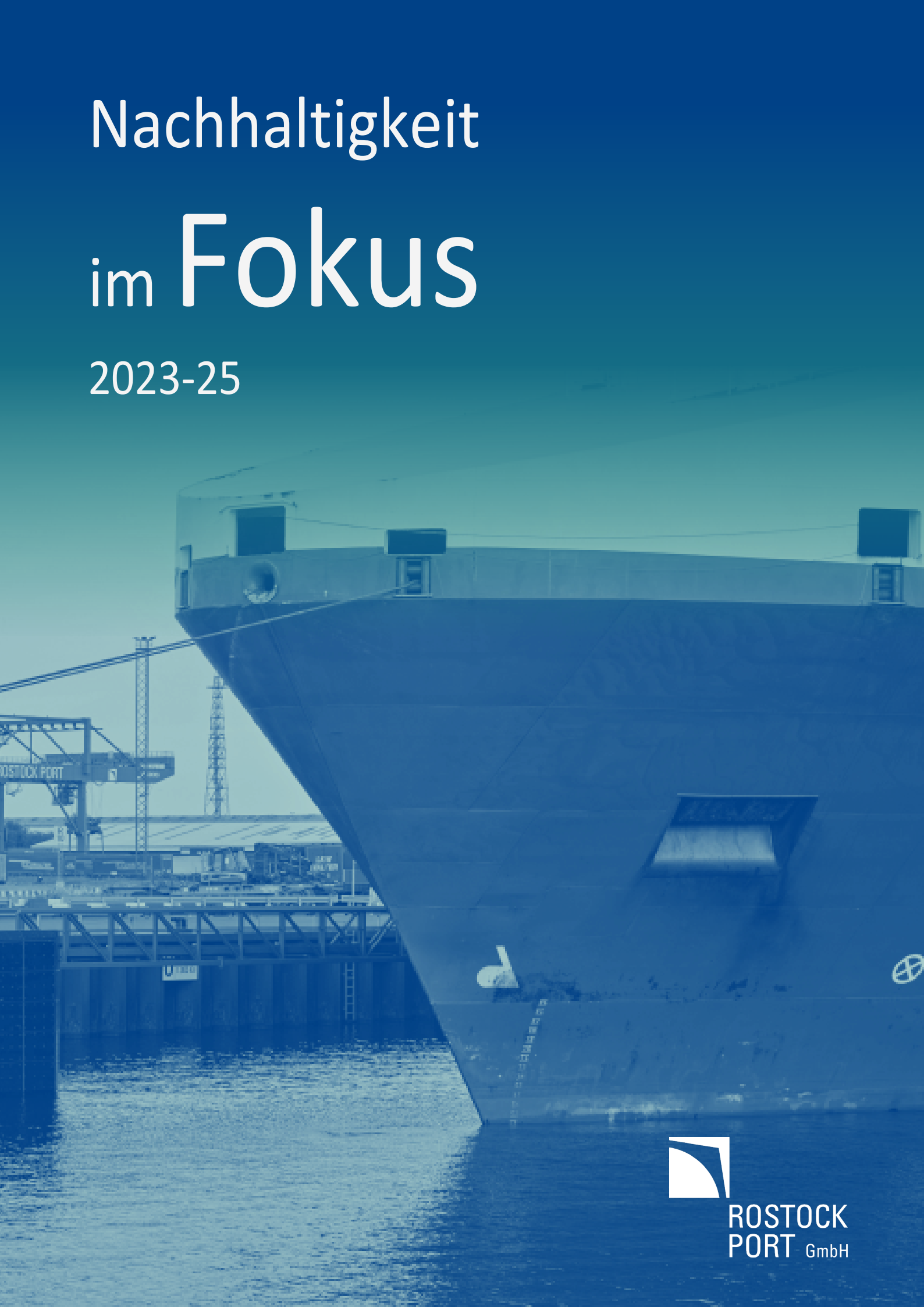
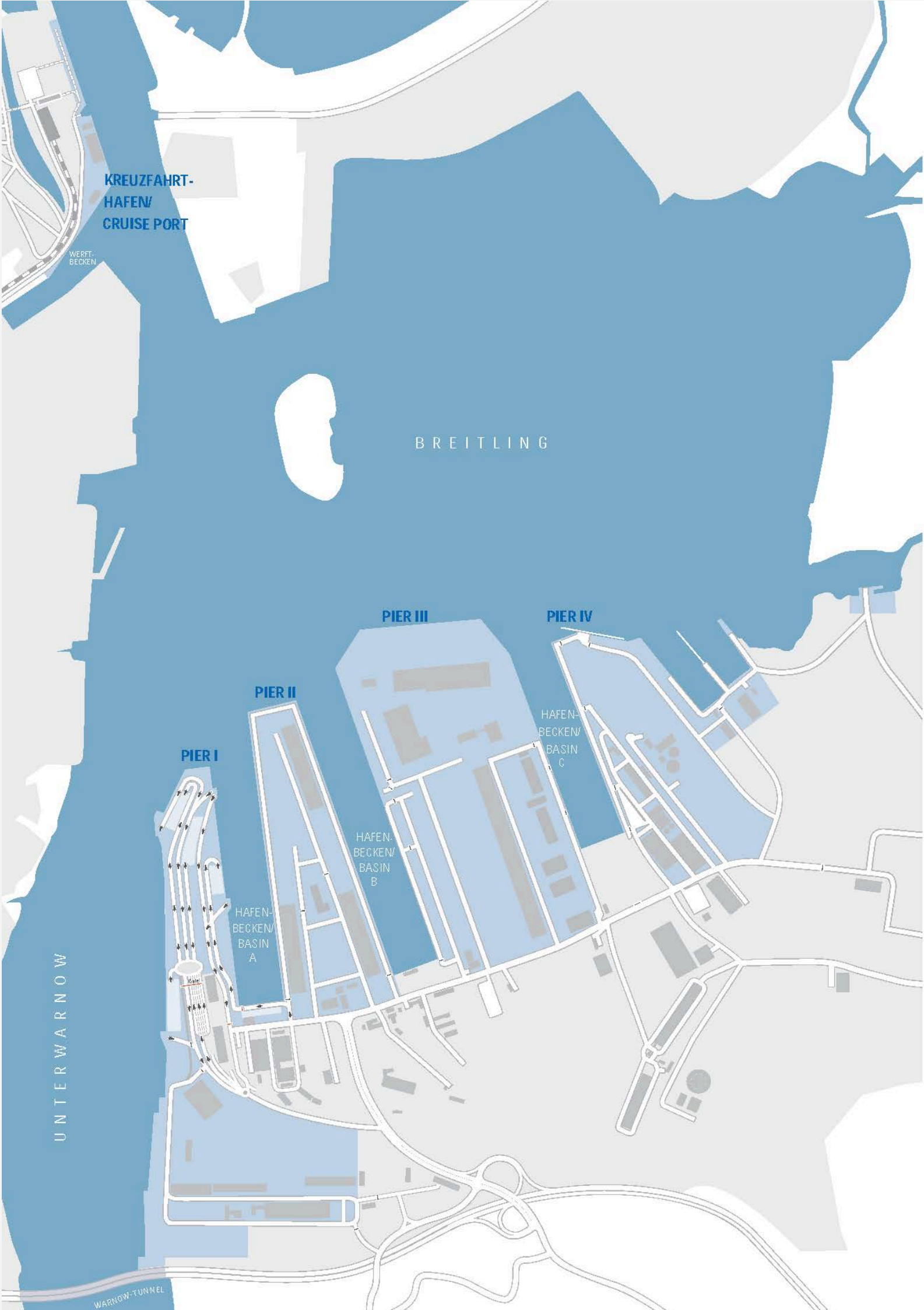
Nachhaltigkeit im Fokus

2023-25



ROSTOCK PORT GmbH


KREUZFAHRT-
HAFEN/
CRUISE PORT
WERFT-
BECKEN
BREITLING
PIER III
PIER IV
PIER II
PIER I
HAFEN-
BECKEN/
BASIN
C
HAFEN-
BECKEN/
BASIN
B
HAFEN-
BECKEN/
BASIN
A
UNTERWARNOW
WARNOW-TUNNEL

Nachhaltigkeit im Fokus 2023-25

Über diesen Bericht

B 1 Dieser Nachhaltigkeitsbericht für die ROSTOCK PORT GmbH orientiert sich (erstmalig) am EFRAG-VSME-Standard (Voluntary Sustainability Reporting Standard for non-listed SMEs). Die am 3. Juli 2026 von der EU-Kommission verabschiedeten Updates des finalen Voluntary Standard (VS) werden für die kommenden Berichtszyklen adaptiert.

Der Bericht wurde ohne externe Unterstützung verfasst.

Fotoquelle: ROSTOCK PORT (Fotoagentur Nordlicht)

Kontakt:
THOMAS BIEBIG
(Abteilungsleiter Strategische Entwicklung)
DR. KATHRIN WERNER
(Strategische Entwicklung / Nachhaltigkeitsmanagement)

Publikation: 30.09.2026

Inhalt

Über diesen Bericht 2

VORWORT DER GESCHÄFTSFÜHRUNG 4

Beständiger Kurs in bewegten Zeiten 4

1. ROSTOCK PORT: UNTERNEHMENSPROFIL UND GESCHÄFTSMODELL 5

1.1. Über uns 5

1.2. Unsere Funktionen 7

1.3. Unsere Grundsätze 10

2. IM DIALOG: STAKEHOLDER UND WESENTLICHKEIT 11

2.1. Stakeholder-Engagement 11

2.2. Wesentlichkeitsanalyse 14

3. UNSER BEITRAG FÜR DIE REGION 18

3.1. Stärkung der Hafenwirtschaft 18

3.2. Ausbau zum Knotenpunkt ressourcenschonender Logistik 24

3.3. Reduzierung der Umweltbelastung 26

4. KLIMASCHUTZ UND ENERGIE 30

4.1. Klimamanagement und zukunftsorientierte Energielösungen 30

5. UMWELT UND RESSOURCEN 33

5.1. Ressourceneffizienz 33

5.2. verantwortungsvolle Entwicklung von Infrastruktur und Flächen 35

6. MITARBEITENDE 36

6.1. Zukunftsorientiertes Arbeitsumfeld 36

6.2. Förderung von Chancengleichheit und Kompetenzentwicklung 38

6.3. Hafensicherheit 41

VSME-INHALTSINDEX 42

DATEN UND FAKTEN 43

Vorwort der Geschäftsführung

Beständiger Kurs in bewegten Zeiten

Die Zeit seit unserem letzten Nachhaltigkeitsbericht – und insbesondere das vergangene Jahr glich in Sachen Berichterstattung einer Fahrt durch wechselhafte Gewässer. Mit der angekündigten *CSRD-Berichtspflicht* vor Augen hatten wir bereits alle Segel gesetzt: Prozesse wurden geordnet, Datenströme analysiert, das Team auf Kurs „CSRD-Berichtspflicht“ gebracht.

Doch mit dem regulatorischen *Omnibus-Paket* änderte sich die Wetterlage abrupt. Die rechtliche Verpflichtung entfiel für unser Haus – und damit – das müssen wir offen eingestehen – war erst einmal der Wind aus den Segeln, eine Neuorientierung erforderlich.

Wir haben diesen Moment jedoch genutzt und unsere bisherige Arbeit neu bewertet. Auch wenn wir formal nicht mehr zum Handeln gezwungen waren, haben wir uns entschieden, den eingeschlagenen Kurs beizubehalten. Die Vorbereitungen waren keineswegs vergeblich: Insbesondere die bereits erstellte *Wesentlichkeitsanalyse* dient uns nun als wertvolles Fundament. Die dort identifizierten Schwerpunkte nutzen wir als Grundlage für unsere weitere Arbeit und bauen unsere Strategie gezielt darauf auf.

Dass der vorliegende Bericht kompakter ausfällt als sein Vorgänger, ist dabei kein Zeichen für eine geringere Priorisierung des Themas. Im Gegenteil: Wir haben uns bewusst an den *VSME-Standards* orientiert, um uns auf das Wesentliche zu konzentrieren. Um dabei eine sinnvolle Balance zwischen Transparenz und Ressourceneffizienz zu wahren, behalten wir den bisherigen Rhythmus bei: Während wir unsere Nachhaltigkeitskennzahlen intern weiterhin jährlich erfassen und auswerten, wird die Veröffentlichung dieses Berichts künftig etwa alle zwei bis drei Jahre erfolgen. So stellen wir sicher, dass wir über echte Fortschritte und langfristige Entwicklungen berichten, statt lediglich kurzfristige Schwankungen zu dokumentieren.

Dieser Bericht ist daher kein bloßes Produkt regulatorischer Compliance, sondern Ausdruck unserer strategischen Entscheidung, *Verantwortung* als festen Bestandteil unserer Unternehmensführung zu verankern.



Dr. Gernot Tesch
Geschäftsführer

Jens A. Scharner
Geschäftsführer

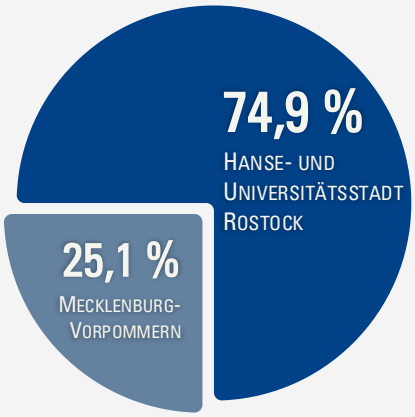
Rostock, Juli 2026

1. ROSTOCK PORT: UNTERNEHMENSPROFIL UND GESCHÄFTSMODELL

1.1. Über uns

Der Rostocker Hafen ist der größte deutsche Universalhafen an der Ostsee. Dabei erfüllt der Seehafen drei wichtige Funktionen, die sichere Standbeine für seine positive Entwicklung darstellen: Neben dem Umschlag bzw. Transfer von Gütern bzw. Personen im Fähr/RoRo-, Kreuzfahrt- sowie im Stück-, Schütt- und Flüssiggutbereich (Umschlagfunktion) kommt auch der Logistik- und der Industriefunktion eine enorme Bedeutung zu (Ansiedlungen von Liebherr, EEW, Power Oil).

GESELLSCHAFTERANTEILE ROSTOCK PORT



B 1 Die ROSTOCK PORT GmbH ist Infrastrukturbetreiber des Seehafen Rostock und betreibt den Fähr- sowie den Kreuzfahrtterminal in Warnemünde. Dabei vertritt sie die Interessen ihrer Eigentümer: der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und des Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern.

Organe der Gesellschaft sind die Gesellschafterversammlung, der Aufsichtsrat und die Geschäftsführung.

ORGANE DER ROSTOCK PORT GMBH

GESELLSCHAFTERVERSAMMLUNG

- höchstes Entscheidungsorgan
- Besetzung entsprechend Gesellschafteranteilen (HRO, M-V)
- mind. 1x jährlich: ordentliche Versammlung

AUFSICHTSRAT

- Kontrollorgan
- 9 Mitglieder (HRO: 6; M-V: 3)
- 4 x jährlich: ordentliche Sitzungen
- Konstituierung i.d.R. alle 5 Jahre

GESCHÄFTSFÜHRUNG

- Leitungsorgan
- Vertretung der Gesellschaft ggü. Dritten
- Umsetzung des Unternemensgegenstandes und des öffentlichen Auftrags

B 1 Dieser Nachhaltigkeitsbericht orientiert sich erstmalig am VSME-Standard. Wir nutzten zur Berichterstattung sowohl das Basis- als auch das Zusatzmodul (Basic and Comprehensive Module). Unsere Berichterstattung erfolgt auf individueller (nicht konsolidierter) Basis und die Kennzahlen beziehen sich ausschließlich auf die ROSTOCK PORT GmbH.

Während des Geschäftsjahres 2024 haben wir eine Stakeholder- und Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt, welche die Basis dieses Berichtes bildet.

B 1 Seit dem Jahr 2003 ist ROSTOCK PORT mit 25 Prozent am Stammkapital der Gesellschaft für Wirtschafts- und Technologieförderung Rostock mbH – *Rostock Business* – beteiligt. Rostock Business unterstützt Unternehmen als Berater und Vermittler bei Ansiedlungen (und Expansion) in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock im Sinne der Wirtschaftsförderung.



B 1 Zudem ist ROSTOCK PORT Anteilseignerin der Betreibergesellschaft des Terminals für den Kombinierten Ladungsverkehr (KLV) und hält seit dem Jahr 2004 insgesamt 10 Prozent am Stammkapital der *Rostock Trimodal GmbH* (RTM) – einem Gemeinschaftsunternehmen der EUROPORTS Germany GmbH & Co.KG und der Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co.KG.

Unabhängig von der Unternehmensbeteiligung an RTM bleibt es auch zukünftig das Ziel von ROSTOCK PORT, weitere leistungsstarke Intermodalverbindungen in das Leistungsportfolio des Hafens zur Erhöhung des Bahnanteils im Hinterlandverkehr des Rostocker Hafens aufzunehmen. Dazu initiieren wir Verkehre, führen vorbereitende Markterkundungsstudien durch und bringen die Hauptakteure durch Identifizierung und Bündelung potentieller Mengen „an einen Tisch". Diese Tätigkeiten beschränken sich nicht auf den KLV, sondern betreffen sämtliche über den Seehafen Rostock potentiell abbildbare Verkehrsströme.

B 1 Seit dem Jahr 2022 ist die Gesellschaft mit 25,1 Prozent zudem an der *rostock EnergyPort cooperation GmbH* (Repco) beteiligt. Ziel der Repco ist der Auf- und Ausbau einer Produktions- und Verteilungsstruktur für Wasserstoff. Dafür soll im Seehafen Rostock eine Elektrolyseanlage zur Herstellung von Wasserstoff, der aus 100 Prozent erneuerbaren Energien erzeugt wird, errichtet werden. Der erzeugte Wasserstoff soll anschließend sowohl in ein überregionales Verteilnetz eingespeist als auch lokalen Verbrauchern zur Verfügung gestellt werden.

1.2. Unsere Funktionen

Die ROSTOCK PORT GmbH ist in seiner Funktion als *Landlord* ein Teil der komplexen Hafenwirtschaft und somit nicht identisch mit „dem Hafen". Dieser Gesamthafen steht für sämtliche auf dem Hafenterritorium tätige Unternehmen.

Demzufolge ist die ROSTOCK PORT GmbH ein bedeutender Teil der maritimen Wertschöpfungskette, zu der neben den Häfen vor allem die Schifffahrt, Logistik- und Transportdienstleistende sowie die maritime Industrie zählen.

Beim – in Europa üblichen – LANDLORD-MODELL wird die Hafeninfrastruktur von öffentlicher Hand (teil)finanziert und betrieben, während Finanzierung und Betreibung der Hafensuprastruktur privaten Dritten obliegt.

Derzeit gibt es etwa 150 Firmen, die im und am Rostocker Hafen umschlagen, lagern, produzieren, Dienstleistungen für Schifffahrt, Transport, Umschlag, Lagerung und Warenbehandlung anbieten. Somit ist der Rostocker Hafen mit seinen klar definierten geografischen Grenzen eine komplexe Einheit, in der verschiedenste Akteure wirtschaftlich agieren.



B 1 | C 1 Die ROSTOCK PORT GmbH ist Eigentümerin von Grund und Boden sowie der Kaianlagen (Hafeninfrastruktur) im Seehafen Rostock. Diese Infrastruktur bildet die Basis für die Hauptleistungen von ROSTOCK PORT, zu denen die fortlaufende Entwicklung, Instandhaltung und der Betrieb einzelner Hafenanlagen zählen. Darüber hinaus ist ROSTOCK PORT Eigentümer von Suprastrukturen im Seehafen Rostock sowie auf dem Kreuzfahrtterminal in Warnemünde.

Neben den Hauptleistungen tragen Nebenleistungen, wie hafennahe und -fremde Dienstleistungen, maßgeblich zur Wertschöpfung von ROSTOCK PORT bei. Die ressourcenschonende Gestaltung der Energie- und Wasserversorgung sowie der Abfallentsorgung sind dabei von zentraler Bedeutung, um Umweltbelastungen zu minimieren.

Demzufolge konzentriert sich die *Kernwertschöpfung* von ROSTOCK PORT auf zentrale Aktivitäten, die den Betrieb und die kontinuierliche Weiterentwicklung des Hafens sicherstellen. Ein wesentlicher Bestandteil der Kernwertschöpfung von ROSTOCK PORT ist die Vermietung und Verpachtung der Hafeninfrastruktur und -suprastruktur sowie der Betrieb des Fähr- und Kreuzfahrtterminals. Diese Aktivitäten erfordern kontinuierliche Instandhaltung, um Funktionsfähigkeit und Sicherheit zu gewährleisten. Übergreifende Leistungen (z. B. Sicherstellung der Hafenlogistik oder strategische Standortvermarktung) tragen ebenfalls zu wirtschaftlicher Stabilität und Wachstum des Rostocker Seehafens bei.

Zentrale Herausforderungen in der Kernwertschöpfung von ROSTOCK PORT liegen in der kontinuierlichen Modernisierung des Betriebs und der Infrastruktur. Hierbei stehen – neben der bedarfsgerechten Erhaltung und dem Ausbau der Infrastruktur – u. a. Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz und der Schonung der Ressourcen im Fokus – wesentliche Aspekte zur Sicherstellung langfristiger Wettbewerbsfähigkeit.

WERTSCHÖPFUNGSKETTE ROSTOCK PORT



C 1 Die *vorgelagerte Wertschöpfung* bei ROSTOCK PORT umfasst entscheidende externe Leistungen und Lieferungen, die für die Bereitstellung, Unterhaltung und Entwicklung der Hafeninfrastruktur unerlässlich sind. Sie beginnt mit der Rohstoffgewinnung von ressourcen- und energieintensiven Materialien wie Steinen, Erden, Öl, Gas, Stahl und Aluminium. Diese Rohstoffe werden anschließend veredelt und zu Baumaterialien wie Glas, Keramik, Zement und Metallprodukten weiterverarbeitet. ROSTOCK PORT ist dabei auf Lieferanten und Dienstleister angewiesen, die Bereiche wie Tiefbau, Hochbau, Nassbaggerarbeiten, Energieversorgung sowie die Bereitstellung von Maschinen und IT-Dienstleistungen abdecken. Ein effizienter Logistikprozess stellt sicher, dass alle benötigten Materialien und Dienstleistungen termingerecht zum Hafen gelangen. Ein effektives Lieferantenmanagement ist in diesem Zusammenhang von zentraler Bedeutung.

C 1 Angesichts der Ressourcen- und Energieintensität der vorgelagerten Prozesse liegt der Fokus von ROSTOCK PORT auf dem Aufbau stabiler und wirtschaftlicher Beziehungen zu Lieferanten. Vorrangiges Ziel ist es, die Kontinuität der Lieferungen sicherzustellen und steigenden Kosten effizient zu begegnen, wobei die Lieferantenauswahl primär preisorientiert erfolgt. Die Einhaltung ökologischer und sozialer Mindeststandards wird dabei mindestens im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben gewährleistet.

Die *nachgelagerte Wertschöpfung* von ROSTOCK PORT konzentriert sich auf die Endnutzung und die nachgelagerte Logistik. Die Endnutzung umfasst zum einen die Aktivitäten der Kunden von ROSTOCK PORT in der Schifffahrt. Der Umschlag von Massengut, Stückgut, RoRo-Gütern, der kombinierte Verkehr sowie Passagierwechsel in der Fähr- und Kreuzschifffahrt stehen im Mittelpunkt. Diese Prozesse gewährleisten einen reibungslosen Waren- und Personenfluss und sind entscheidend für die effiziente Nutzung des Hafens. Zum anderen erfolgt die Endnutzung durch Kunden der Industrie und Logistik, die Immobilien und Gewerbeflächen von ROSTOCK PORT mieten bzw. pachten oder größere Ansiedlungen umsetzen. Ein weiterer zentraler Aspekt der nachgelagerten Wertschöpfung ist die nachgelagerte Logistik, die sich in verschiedene Bereiche aufteilt. Dazu gehört die Logistik zur Entsorgung, wie etwa die Abwicklung von Bauschutt, sowie die Logistikprozesse, die direkt von den Ladungseigentümern organisiert und durchgeführt werden. Diese logistischen Aktivitäten sind von großer Bedeutung, um die Güter effizient weiterzuleiten und den Gesamtbetrieb des Hafens zu optimieren.

1.3. Unsere Grundsätze

B 2 | C 2 Die Aufbau- und Ablauforganisation der ROSTOCK PORT GmbH entspricht den Anforderungen an ein *Qualitätsmanagementsystem nach ISO 9001* (seit dem Jahr 2005 regelmäßig zertifiziert), in dem die wesentlichen Prozesse, Organisations- und Arbeitsanweisungen beschrieben werden. Unser Managementsystem sichert die Erbringung der Leistungen in hoher Qualität und mit hoher Effizienz. Daneben besteht ein *Umweltmanagementsystem nach ISO 14001* (seit dem Jahr 2014 regelmäßig zertifiziert). Unsere Tätigkeiten werden so geplant und ausgeführt, dass die Umweltbelastungen so gering wie möglich gehalten und die berechtigten Ansprüche unserer Stakeholder berücksichtigt werden.

B 2 | C 2 Die ROSTOCK PORT GmbH wendet den *Public Corporate Governance Kodex für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock* und den *Public Corporate Governance Kodex des Landes Mecklenburg-Vorpommern* grundsätzlich an. Die Kodizes umfassen in erster Linie die Grundsätze guter Unternehmensführung und sind in ihrer aktuellen Fassung unter folgenden Links abrufbar:

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

https://www.regierung-mv.de/serviceassistent/download?id=1659846

Im Rahmen der Korruptionsprävention hat die ROSTOCK PORT GmbH in Zusammenarbeit mit der BDO Deutsche Warentreuhand AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg (BDO AG) ein *Hinweisgebersystem* implementiert. Zu diesem Zweck ist ein Vertreter der BDO AG als externer Ombudsmann tätig. Dieser ist Ansprechpartner für kritische Sachverhalte im Bereich der Wirtschaftskriminalität (z. B. Untreue, Korruption oder Diebstahl). Dieses externe Ombudsmann-System besteht seit Januar 2008. Die Mitarbeitenden der ROSTOCK PORT GmbH wurden entsprechend informiert.

B 2 | C 2 Des Weiteren hat ROSTOCK PORT ein *Risikomanagementsystem* implementiert. Grundlage dieses Systems sind jährliche Risikoinventuren. Hierin werden Risikofelder festgelegt, Risiken identifiziert und bewertet. Für einzelne Risiken sind Frühwarnsignale und Schwellenwerte definiert sowie Verantwortlichkeiten und Aufgabenbereiche zugeordnet. Dies ermöglicht das zeitnahe Erkennen von Risiken der Gesellschaft und ggf. die Festlegung notwendiger Maßnahmen (Risikomanagementhandbuch).

Die Einhaltung der in den daraus resultierenden Organisations- und Arbeitsanweisungen vorgegebenen Verfahrensweisen wird durch eine jährliche Prüfung im Rahmen der Bewertung des Managementsystems sichergestellt.

2. IM DIALOG: STAKEHOLDER UND WESENTLICHKEIT

2.1. Stakeholder-Engagement

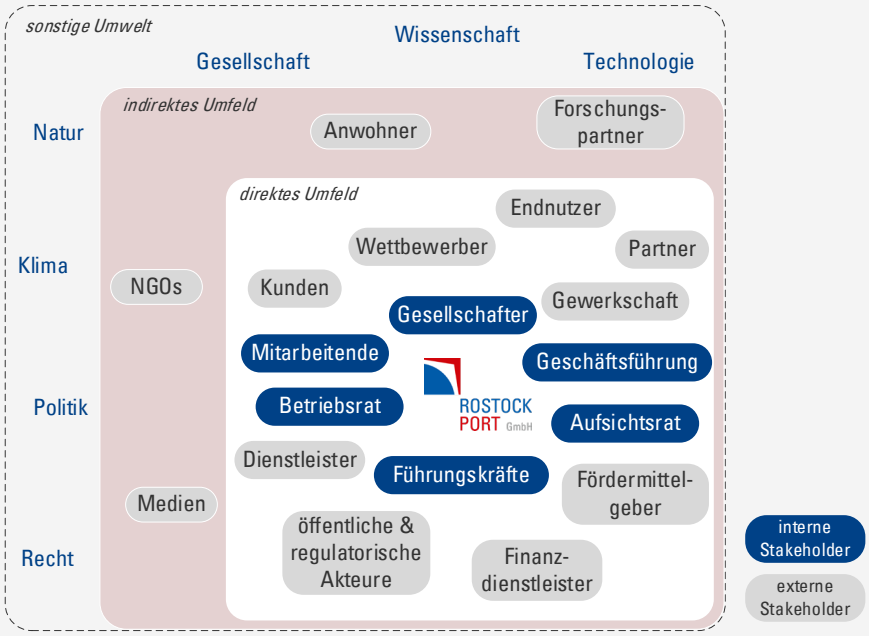
UNSERE STAKEHOLDER

Die Stakeholderlandschaft von ROSTOCK PORT wurde im Zuge der von uns im Jahr 2024 durchgeführten „Doppelten Wesentlichkeitsanalyse“ (DWA) durch Experten aus unterschiedlichen Fachbereichen unseres Unternehmens im Rahmen von Workshops geprüft und anhand von Branchenwissen nachgeschärft und ausdifferenziert.

Unter anderem wurden in einem Workshop die Stakeholder entlang der Wertschöpfungskette verortet und um weitere relevante interne und externe Stakeholder ergänzt. Anschließend wurde die Relevanz der Stakeholder für die Nachhaltigkeit (gemäß ESRS) anhand einer zweidimensionalen Matrix (Betroffenheit und Interesse) bewertet und bildete eine wesentliche Grundlage für die Ermittlung der Wesentlichen Themen.

Die komplexe Stakeholderlandschaft von ROSTOCK PORT umfasst im *direkten Umfeld* solche Stakeholder, mit denen ROSTOCK PORT regelmäßig Beziehungen pflegt. Dabei legen wir viel Wert auf deren enge Einbindung. So informieren wir frühzeitig und regelmäßig, z. B. über umfangreichere Baumaßnahmen, neue Projekte oder zukünftige Vorhaben (zum Beispiel an Hafenabenden). Bei den Stakeholdern im *indirekten Umfeld* erfolgt die Kontaktaufnahme hingegen überwiegend anlassbezogen (zum Beispiel Medien oder NGOs). Auch hier gibt es eine regelmäßige Kommunikation, zum Beispiel durch Pressearbeit, regelmäßige Pressestammtische usw.

STAKEHOLDER ROSTOCK PORT



STAKEHOLDER-DIALOG

Die Einbeziehung der Stakeholder verfolgt den primären Zweck, mit ihnen in Dialog zu treten und so gegenseitiges Vertrauen, Akzeptanz und einen konstruktiven Informationsaustausch zu gewährleisten.

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

Mit einer umfangreichen Öffentlichkeitsarbeit über unsere Homepage, den online-Newsletter, Publikationen, Hafenpräsentationen und -führungen wollen wir unsere Stakeholder und Stakeholderinnen transparent informieren und einen offenen Austausch auf Augenhöhe führen.

So wird beispielsweise in einer jährlich durchgeführten Befragung die *Zufriedenheit der Kunden und Kundinnen* mit der Arbeit der ROSTOCKPORT GmbH abgefragt. Betrachtet werden drei Gruppen: Mieter, Pächter sowie Reeder, Makler und Agenten (RMA).

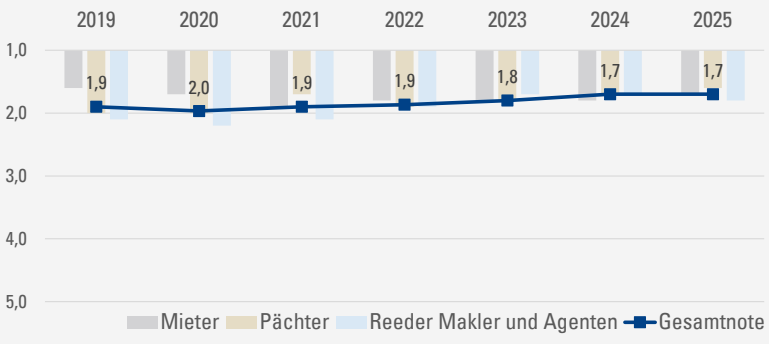
Dabei zeigen sich für das Jahr 2025 mit der Note 1,7 – wie auch im Vorjahr –, die höchsten Werte für die Gesamtzufriedenheit seit dem Jahr 2019. Die Abweichungen zwischen den Kundengruppen fallen gering aus. Damit sind sich die Befragten relativ „einig".

Kritische Anmerkungen und/oder negative Bewertungen werden von den zuständigen Bereichen bei ROSTOCK PORT intern ausgewertet, mit den relevanten Stakeholdern rückgekoppelt und entsprechende Maßnahmen eingeleitet. Der Erfolg dieser Maßnahmen wird mit Blick auf die Beseitigung eventueller Qualitätsmängel auf der Managementebene regelmäßig ausgewertet.

In ähnlicher Weise wird mit *Beschwerden aus der Öffentlichkeit* (z. B. von Anwohnenden) verfahren. Jeder Beschwerdevorgang wird in einer Datenbank erfasst, damit die Rückmeldung an die beschwerdeführende Person rund um die Uhr und zeitnah erfolgen kann und dokumentiert wird.

Für *immissionsseitige Fragestellungen* mit Blick auf Lärm und Schadstoffemissionen hat ROSTOCK PORT ein gesondertes Beschwerdemanagement etabliert. Dieses beinhaltet die Erfassung einer belästigenden Wahrnehmung von Lärm, Gerüchen, Luftschadstoffen, Licht oder Staub durch die Anwohnenden in der Nachbarschaft, die vom Seehafen einschließlich des Betriebs des Kreuzfahrtterminals ausgehen. Etwaige Beschwerden können auf folgender ROSTOCK PORT-Website erfolgen: Rostock Port: Umweltbeschwerde (rostock-port.de).

ZUFRIEDENHEIT DER KUNDEN VON ROSTOCK PORT



Durchschnittliche Zufriedenheitsbewertung
(1 = sehr gut | 5 = sehr schlecht)

Zur weiteren Verbesserung der Kommunikation zur Flächenvorsorge mit Blick auf die Hafenerweiterung initiierte ROSTOCK PORT die Erarbeitung einer Kommunikationsstrategie für die Flächenvorsorge mit Gründung der sogenannten „Zukunftshafeninitiative“ und unterstützt eine Neuausrichtung des Hafenforums zu einem „Hafenbeirat“.

Zukunftshafen Rostock

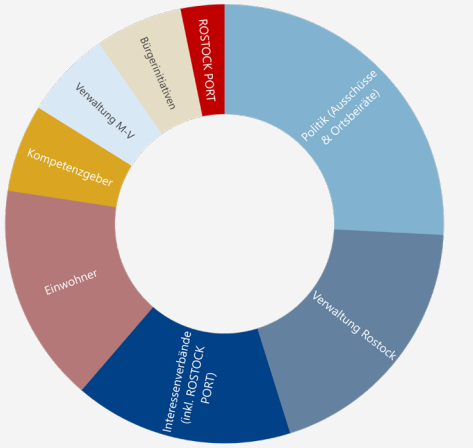
https://rathaus.rostock.de/de/startseite/325396

Die von ROSTOCK PORT gegründete Zukunftshafeninitiative besteht – neben ROSTOCK PORT – aus der Hanse- und Universitätsstadt Rostock, dem Planungsverband Region Rostock, der IHK zu Rostock und der Wirtschaftsförderungsgesellschaft Rostock Business.

Der Hafenbeirat löst das im Jahr 2011 von ROSTOCK PORT mit initiierte „Hafenforum“ ab und setzt sich ebenfalls aus verschiedenen Interessengruppen zusammen – auch Kritiker der Hafenerweiterung zählen dazu. Dabei soll der neue Hafenbeirat breiter aufgestellt sein als sein Vorgänger und öffentlich tagen. Als Diskussionsplattform verspricht der Hafenbeirat eine öffentliche Beteiligung am Prozess der Weiterentwicklung des Überseehafens. Dies soll den Beteiligungsprozess unterstützen und einen regelmäßigen, transparenten Austausch ermöglichen – insbesondere mit Blick auf Interessenkonflikte und kontroverse Debatten z. B. im Rahmen von geplanten Ansiedlungen. Statt Wirtschaft und Klima- sowie Naturschutz gegeneinander auszuspielen, soll der Beirat einen Austausch der berechtigten Interessen unterstützen. In seinen Zusammenkünften soll der Beirat „im Spannungsfeld zwischen privaten und öffentlichen Interessen nach Lösungswegen für eine mögliche Hafenentwicklung“ suchen. Im Rahmen von Planungsprozessen sollen Empfehlungen abgegeben werden, die wiederum Bestandteil der Abwägungsentscheidungen der Bürgerschaft werden können.

Die Gründung des neuen HAFENBEIRATS basiert auf einem Beschluss der Rostocker Bürgerschaft. Laut Geschäftsordnung setzt sich der Hafenbeirat aus insgesamt 31 Mitgliedern zusammen.
Dabei sollen die fünf Plätze an Einwohnervertreterinnen und -vertretern explizit aus den umliegenden Stadtteilen Gehlsdorf, Markgrafenheide und Toitenwinkel kommen. Zusätzlich können zwei Interessierte aus anderen Stadtteilen mitwirken.

ZUSAMMENSETZUNG DES NEUEN HAFENBEIRATS ROSTOCK



Zu den teilnehmenden Interessengruppen zählen die Verwaltung der Universitäts- und Hansestadt Rostock, Vertreterinnen und Vertreter der Landesverwaltung, der Politik sowie Wissenschaftler und Wissenschaftlerinnen. ROSTOCK PORT nimmt unter den Mitgliedern eine „Doppelrolle“ ein: Einerseits als Geschäftsbesorger der Hafenentwicklung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock sowie als Interessenvertretung der Hafenwirtschaft. Weitere teilnehmende Interessenverbände sind Rostock Business, die IHK zu Rostock sowie Nabu und BUND.

2.2. Wesentlichkeitsanalyse

STAKEHOLDER-ANALYSE

Wir haben im Jahr 2024 – unterstützt durch ein Beratungsunternehmen – die Doppelte Wesentlichkeitsanalyse (DWA) gemäß ESRS durchgeführt, um unsere Wesentlichen Themen zu identifizieren.

Die Auswirkungen, Risiken und Chancen, die im Rahmen der Bestimmung der "doppelten Wesentlichkeit" bewertet werden, wurden *entlang der gesamten Wertschöpfungskette* von ROSTOCK PORT (vgl. Abschnitt 1.2) identifiziert und betrachtet. Bei der Bestimmung der "doppelten Wesentlichkeit" wurden die Anliegen der relevanten internen und externen Stakeholder bzw. deren Beziehungen und Betroffenheiten entsprechend ihrer Verortung entlang der Wertschöpfungskette berücksichtigt.

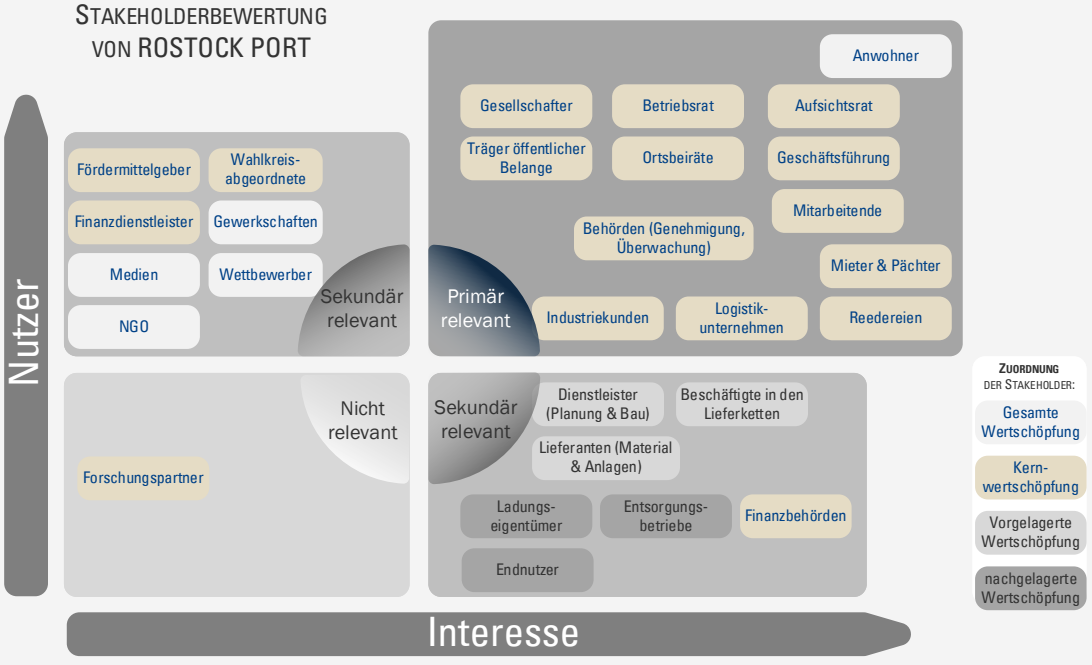
Im Zentrum der DOPPELTEN WESENTLICHKEITSANALYSE (DWA) steht die Reflexion der Auswirkungen aus zwei Perspektiven:

- **Inside-Out:** Auswirkungen des Geschäftsmodells und entsprechender Aktivitäten entlang der gesamten Wertschöpfungskette auf Nachhaltigkeitsthemen und -aspekte
- **Outside-In**: finanzielle Auswirkungen, die diese Nachhaltigkeitsthemen und -aspekte auf die Geschäftsentwicklung haben

Anschließend wurde die *Relevanz der Stakeholder für die Nachhaltigkeit* (gemäß ESRS) anhand einer zweidimensionalen Matrix bewertet. Diese Bewertung der Relevanz basiert auf zwei Hauptkriterien:

- Betroffenheit (wie stark werden Stakeholder von den Unternehmensaktivitäten beeinflusst) und
- Interesse (wie sehr sind Stakeholder an den Nachhaltigkeitsinformationen interessiert)

STAKEHOLDERBEWERTUNG VON ROSTOCK PORT



WESENTLICHE THEMEN

Die Stakeholder-Analyse mit Fokus auf Relevanz für Nachhaltigkeit (gemäß ESRS-Kriterien) hat wichtige Erkenntnisse darüber geliefert, welche Stakeholder-Perspektiven und -anliegen intern und extern zu berücksichtigen sind. Dies schaffte die notwendige Grundlage für die Bestimmung der "doppelten Wesentlichkeit".

Um *positive und negative Auswirkungen* im Zusammenhang mit der Geschäftstätigkeit von ROSTOCK PORT identifizieren und bewerten zu können, wurden der interne Expertenkreis den Bereichen Environment, Social, Governance (ESG) und unternehmensspezifischen Themen zugeordnet. Dadurch konnte ein umfassender Querschnitt des gesamten Unternehmens abgebildet werden. Parallel dazu wurden Verantwortliche aus dem Finanzbereich in Form einer gesonderten "Expertengruppe Finanzen" eingebunden, die die finanzielle Perspektive optimal absicherten.

Die unternehmensspezifischen Themen wurden anhand der relevanten Nachhaltigkeitsthemen in den europäischen Berichtsstandards (ESRS-„Longlist") überprüft und ergänzt. Diese unternehmensspezifischen Themen flossen in das sogenannte "IRO-Assessment" und die Bestimmung der "doppelten Wesentlichkeit" mit ein. Um auch unternehmensspezifische Themen inklusive entsprechender Impacts, Risks und Opportunities (IROs) zu berücksichtigen, wurde ein "Desk-Research" durchgeführt.

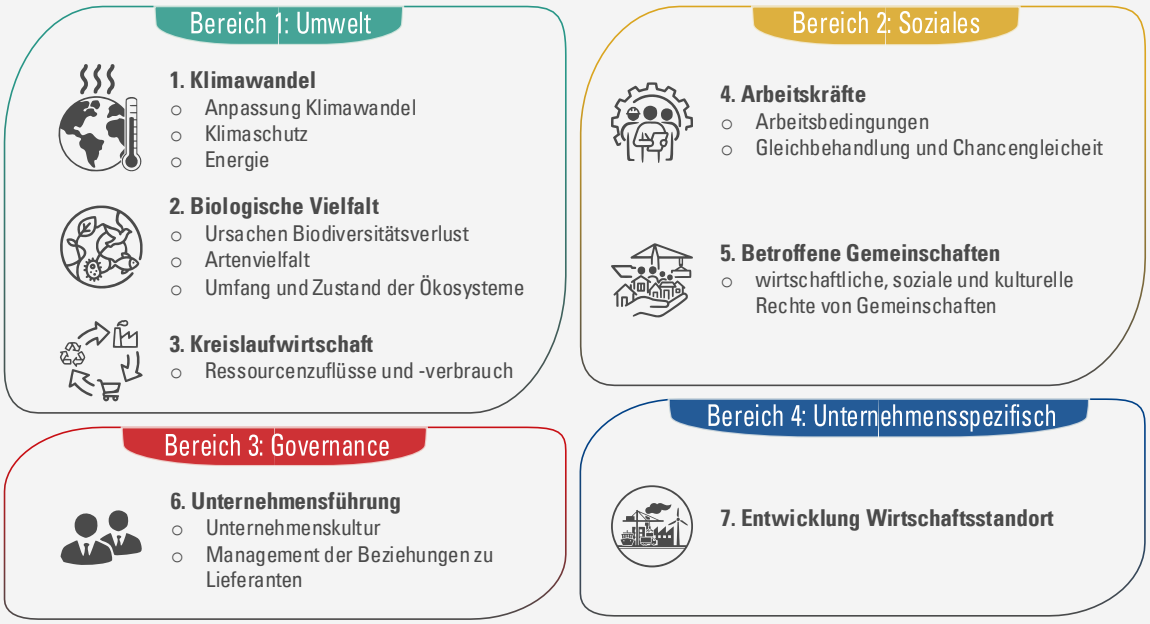
Das *IRO-Assessment* wurde durchgeführt mittels Desk-Research einschließlich mehrerer Feedbackschleifen mit dem Nachhaltigkeitsteam und eines IRO-Workshops unter Einbindung der internen Fachexperten zur Validierung bei ROSTOCK PORT.

In den ESRS bezieht sich der Begriff "AUSWIRKUNGEN" auf positive und negative tatsächliche oder potenzielle nachhaltigkeitsbezogene Effekte im Zusammenhang mit der Geschäftstätigkeit des Unternehmens (= Impact Materiality).

„RISIKEN UND CHANCEN" beziehen sich auf nachhaltigkeitsbezogene finanzielle Unsicherheiten und Aussichten des Unternehmens, einschließlich solcher, die sich aus Abhängigkeiten von natürlichen, personellen und sozialen Ressourcen ergeben (= Financial Materiality)

Es wurden insgesamt 74 IROs – *Auswirkungen, Chancen und Risiken (IROs)* – identifiziert. Diese IROs wurden systematisch den 10 thematischen ESRS-Standards sowie unternehmensspezifischen Themen zugeordnet und zu der relevanten IRO-„Shortlist" (=IRO-Landschaft) zusammengeführt. Aus dieser entwickelten IRO-Landschaft wurde eine Bewertung der Auswirkungen gemäß "Impact Materiality" sowie der Risiken und Chancen gemäß "Financial Materiality" vorgenommen.

7 Wesentliche Themen für ROSTOCK PORT



Nach Zusammenführung aller enthaltenen Themen wurde in Abstimmung mit den internen Fachexperten ein (zusätzliches) übergeordnetes und relevantes Thema für ROSTOCK PORT identifiziert und in das IRO-Assessment eingebunden: Die „Daseinsvorsorge" mit dem Unter-Thema „Nachhaltige Entwicklung des Wirtschaftsstandorts" ist für ROSTOCK PORT von zentraler Bedeutung, da der Hafen als wesentliche Infrastruktur einen erheblichen Beitrag zur wirtschaftlichen Grundversorgung der Region und darüber hinausgehend leistet. Die damit verbundenen Auswirkungen sind im Rahmen der DWA zu berücksichtigen.

Zur *Festlegung der Wesentlichkeitsschwellen* gemäß ESRS wurde mit dem Quantil-Ansatz als einer transparenten, nachvollziehbaren Basis gearbeitet: Der Referenzwert für das Quantil 3 wurde als Schwellenwert für Impact (= 6,00) und Financial (= 3,00) festgelegt. Mit der Festlegung der Schwellenwerte wurden die wesentlichen Themen für ROSTOCK PORT bestimmt und in Online-Interviews mit relevanten externen Stakeholdern (hohes Interesse und hohe Betroffenheit) validiert und bestätigt.

STAKEHOLDER-INTERVIEWS ZUR VALIDIERUNG DER WESENTLICHEN THEMEN

Datum	Organisation
10.10.2024	Euroports
11.10.2024	Rostock Business
23.10.2024	Wirtschaftsministerium M-V
24.10.2024	Ortsbeirat Nordost
24.10.2024	Scandlines DE GmbH
24.10.2024	BUND
29.10.2024	StALU Mittleres Mecklenburg
06.11.2024	Schiffsmaklerverband M-V
12.11.2024	EEW Special Pipe Constructions GmbH

Aus der konsolidierten Bewertung nach der gemeinsamen Wesentlichkeitsbewertung, die durch eine Netto-Bewertung nachgeschärft wurde, ergeben sich sieben Wesentliche Themen sowie – daraus abgeleitet – vier strategische Handlungsfelder.

4 STRATEGISCHE HANDLUNGSFELDER IM BEREICH NACHHALTIGKEIT FÜR ROSTOCK PORT



Region

- Stärkung der Hafenwirtschaft im Rahmen der Ansiedlungspolitik
- Ausbau als zentraler Knotenpunkt für ressourcenschonende Logistik
- Reduzierung von Umweltbelastungen und Störungen für lokale Gemeinden
- Integration von Nachhaltigkeit, Transparenz und Compliance in Entscheidungs- und Geschäftsprozessen



Klima

- Entwicklung resiliente Hafeninfrastruktur
- Verringerung der CO2-Emissionen für Unternehmensaktivitäten
- Förderung der Energiewende



Mitarbeitende

- Schaffung eines sicheren, gesunden und zukunftsorientierten Arbeitsumfeldes
- Förderung von Chancengleichheit und Kompetenzentwicklung



Natur

- Optimierung der Ressourcenzuflüsse und Ressourceneffizienz
- Ressourcenschonende Infrastruktur- und Flächenentwicklung unter Beachtung von Biodiversität



3. UNSER BEITRAG FÜR DIE REGION

3.1. Stärkung der Hafenwirtschaft

GÜTERUMSCHLAG

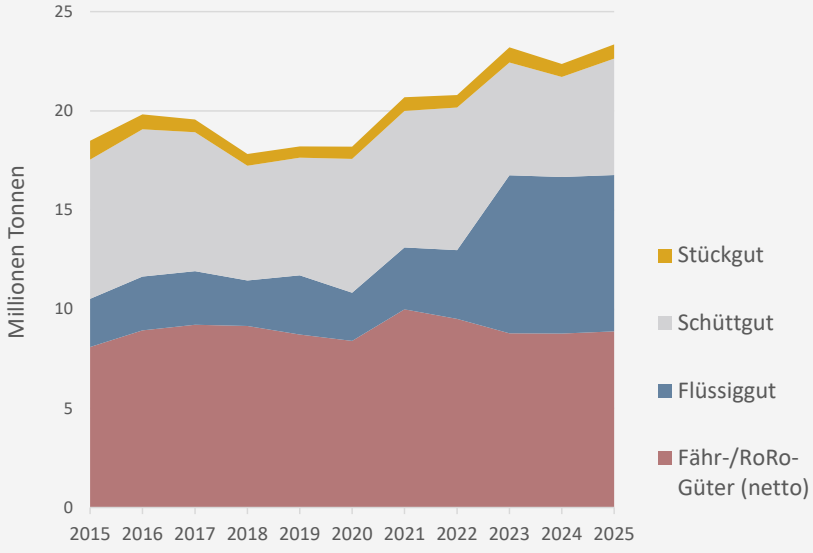
Häfen haben neben der überregionalen Funktion als Güterschleuse eine hohe regionalpolitische Bedeutung als Wirtschaftszentren. Sie können darüber hinaus Orte industrieller Produktion mit entsprechend positiven Auswirkungen auf die Dienstleistungsdichte, die Beschäftigtenzahl oder das Steueraufkommen haben. Auch ROSTOCK PORT erfüllt öffentliche Aufgaben als Hafenbetreiber und vertritt die Gesellschafterinteressen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und des Landes Mecklenburg-Vorpommern.

C 1 Im Universalhafen Rostock können nahezu alle Gutarten umgeschlagen werden. An unserem Hafenstandort – mit einer Gesamtfläche von 750 ha – ermöglichen etwa 5 800 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verschiedener Unternehmen durch ihren täglichen Einsatz ein Umschlagsvolumen von rund 23 Mio. t netto im Jahr 2025 (entspricht rund 31 Mio. t brutto).

KENNZAHLEN HAFEN ROSTOCK

Hafenfläche	750 ha
Schiffsliegeplätze	49
Kailänge (mit Umschlagsmöglichkeiten)	11 km
Gleisnetz auf dem Hafengelände	54 km
Beschäftigte Überseehafen Rostock (Jahr 2019)	5.800
Beschäftigte ROSTOCK PORT 2025	189
Bilanzsumme ROSTOCK PORT 2025	261,5 Mio. EUR
Güterumschlag 2025 netto	23,3 Mio. t
Fährpassagiere 2025	2,6 Mio.
Kreuzfahrtpassagiere 2025	324.000

UMSCHLAGSENTWICKLUNG ROSTOCK PORT VON 2015 BIS 2025 (NETTO)



Ansiedlungserfolge großer Industriebetriebe in Rostock haben die Beschäftigtenzahlen und damit auch die durch die Hafenwirtschaft erbrachte Wertschöpfung für die gesamte Region erheblich erhöht.

Ein Teil der Einnahmen der Rostocker Hafenwirtschaft fließt direkt in die Region zurück – in Form von Gehältern bzw. Löhnen, Steuern sowie Investitionen in Verkehrsertüchtigungen oder die Anpassung von Liegeplätzen, Flächen usw.

WIRTSCHAFTLICHE EFFEKTE

Unsere Maßnahmen stärken durch *direkte, indirekte und induzierte Effekte* die wirtschaftliche Entwicklung in unserer Region und darüber hinaus.

Insgesamt hingen von der Rostocker Hafenwirtschaft im Jahr 2019 knapp 20 000 Arbeitsplätze ab und es wurde eine Wertschöpfung in Höhe von 1,6 Milliarden Euro generiert.

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

Zudem entstehen *indirekte* wirtschaftliche Effekte aus vor- oder nachgelagerten Leistungen entlang der jeweiligen Wertschöpfungskette, zum Beispiel durch den Bezug von Vorleistungen. Auch diese Effekte sind für die lokale, regionale oder überregionale Wirtschaft zu berücksichtigen.

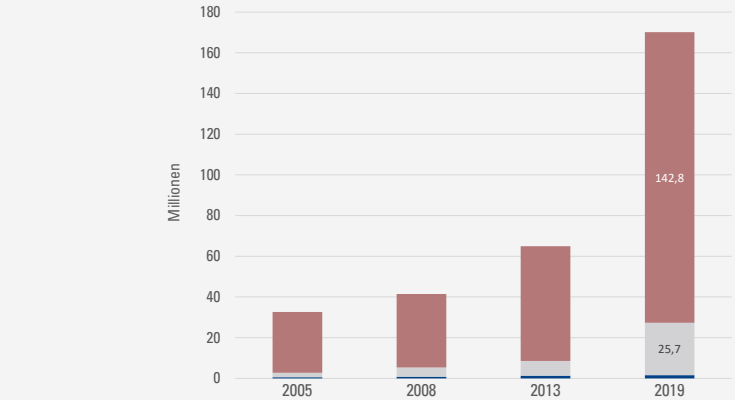
WIRTSCHAFTLICHE EFFEKTE DES ROSTOCKER HAFENSTANDORTES (CPL, ETR, ISL: 2020)

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

Schließlich löst der Konsum der Beschäftigten *induzierte* Effekte aufgrund von Einkommenssteigerungen und des entsprechenden Nachfrageanstiegs aus, der zu weiteren Produktionserhöhungen führt.

Noch im Jahr 2020 wurden die Corona-Auswirkungen auf die für 2019 ermittelten Beschäftigungs-, Umsatz- und Wertschöpfungseffekte im Rostocker Hafen auf Basis einer erneuten Unternehmensbefragung sowie Wirtschaftsstatistiken abgeschätzt. Dabei zeigte sich, dass die Corona-Pandemie einen vergleichsweise geringen Einfluss auf die direkten regionalwirtschaftlichen Effekte des Rostocker Hafenstandorts hatte. Dazu trug im Wesentlichen der Universalhafencharakter mit seinen verschiedenen Standbeinen in Rostock bei.

STEUERN AUS WIRTSCHAFTLICHEN EFFEKTEN (2020)



	2005	2008	2013	2019
Lohnsteuer / Einkommensteuer	29834042	36115710	56370206	142800000
Gewerbesteuer	2196548	4519264	7231241	25700000
Grundsteuer	559095	847870	1343197	1600000

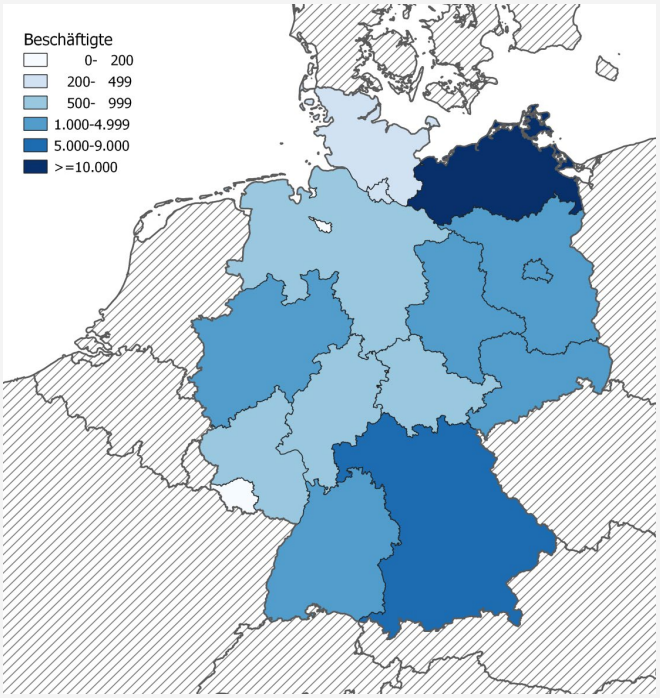
Darstellung der jeweiligen Effekte von Lohn-/Einkommen-, Gewerbe- u. Grundsteuer ohne Umsatzsteuer (Vergleichbarkeit)

Erheblich gestiegen sind die daraus resultierenden *fiskalischen Folgeeffekte*. Im Jahr 2019 wurden insgesamt rund 370 Millionen Euro Steuerzahlungen generiert, wovon der Großteil (196 Mio. Euro) auf die Umsatzsteuer entfällt.

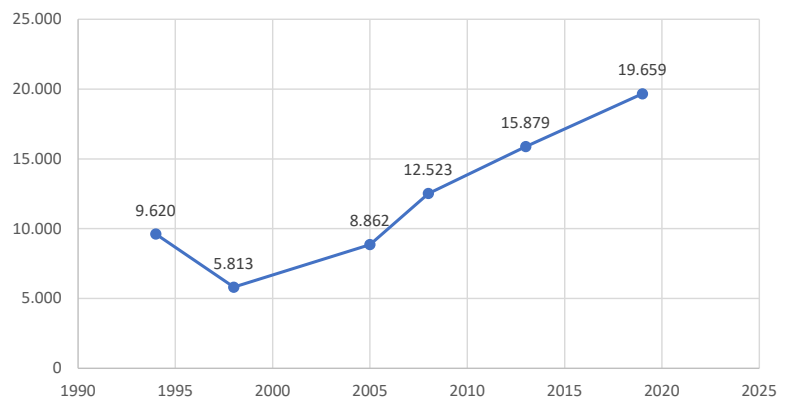
Darüber hinaus generiert die Rostocker Hafenwirtschaft *überregionale wirtschaftliche Effekte*. Diese Effekte entstehen zum einen in der Transportkette in Höhe von 6 090 Beschäftigten, die einen Umsatz von 840 Millionen Euro erwirtschaften. Zum anderen entstehen überregionale Beschäftigungseffekte im industriellen Bereich in Höhe von 56 858 Beschäftigten – vornehmlich im fertigenden Gewerbe (52 290 Beschäftigte) und in der Landwirtschaft (4 531 Beschäftigte).

Insgesamt sichert der Hafen Rostock damit zusätzlich 62 948 Beschäftigte im Gebiet der gesamten Bundesrepublik.

ÜBERREGIONALE BESCHÄFTIGUNGSEFFEKTE DES HAFENS



ANZAHL DIREKTER, INDIREKTER UND INDUZIERTER ARBEITSPLÄTZE DER ROSTOCKER HAFENWIRTSCHAFT



REGIONALÖKONOMISCHE MEHRWERTE DURCH ROSTOCK PORT

	2025	2024
Schiffsanläufe (Anzahl) (Universalhafen + Fähre/RoRo)	7.580	7.580
Kreuzfahrtanläufe (Anzahl)	165	148
Gesamtumschlag (t)	23.349.887	22.369.096
Passagiere gesamt (Anzahl)	2.928.462	2.874.713
Umsatz (Mio. EUR)	54	52
Bilanzsumme (Mio. EUR)	262	243
Personalkosten (Mio. EUR) inkl. Sozialabgaben	13,9	13,3
Investitionen (Mio. EUR) aus Eigenmitteln	20,3	5,6

FLÄCHENVORSORGE

ROSTOCK PORT unterstützt ansässige Unternehmen durch die Bereitstellung von Flächen, zuverlässigen Anbindungen sowie umfassenden Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten und trägt aktiv zur Stabilität und Attraktivität des Wirtschaftsstandorts bei. Der Hafenbetrieb sichert den Zugang zu internationalen Märkten, stärkt die regionale Wettbewerbsfähigkeit und schafft zahlreiche Arbeitsplätze und Steuer-aufkommen, was der Wirtschaft und der Gesellschaft der Region unmittelbar zugutekommt.

Die Flächenvorsorge für Gewerbe und Industrie ist eine Voraussetzung für eine weiterhin positive wirtschaftliche Entwicklung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock – mit einer prosperierenden Wirtschaft und attraktiven Arbeitsplätzen. Dabei ist der Hafen als Teil des Gewerbe- und Industrieflächenangebotes von hoher lokaler, regionaler und überregionaler Bedeutung. ROSTOCK PORT betreibt mit weiteren Beteiligten der öffentlichen Hand in der Zukunftshafeninitiative *Flächenvorsorge*, um mittel- bis langfristige Flächenpotenziale für die Ansiedlung von Unternehmen (Industrie- und Logistikfunktion) und zur Erfüllung der Umschlagfunktion zu erschließen.

Zugleich sind mit dieser Rolle Umweltbelastungen verbunden, die eine verantwortungsvolle und zukunftsorientierte Weiterentwicklung (Stichwort: Hafenerweiterung) erforderlich machen. Die Herausforderungen und Potenziale des Hafenbetriebs und der -erweiterung bringen sowohl positive als auch negative Auswirkungen sowie Chancen und Risiken mit sich.

Der Flächenverbrauch trägt – neben energiebezogenen CO_2-Emissionen, Lärm, Siedlungsabfällen und Bedrohung der Artenvielfalt – wesentlich zu den ökologischen Belastungen bei, die grundsätzlich von Städten ausgehen. Für ROSTOCK PORT als Infrastrukturbetreiber hat der sparsame Einsatz von Ressourcen Priorität. Dies betrifft unter anderem den Flächenverbrauch.

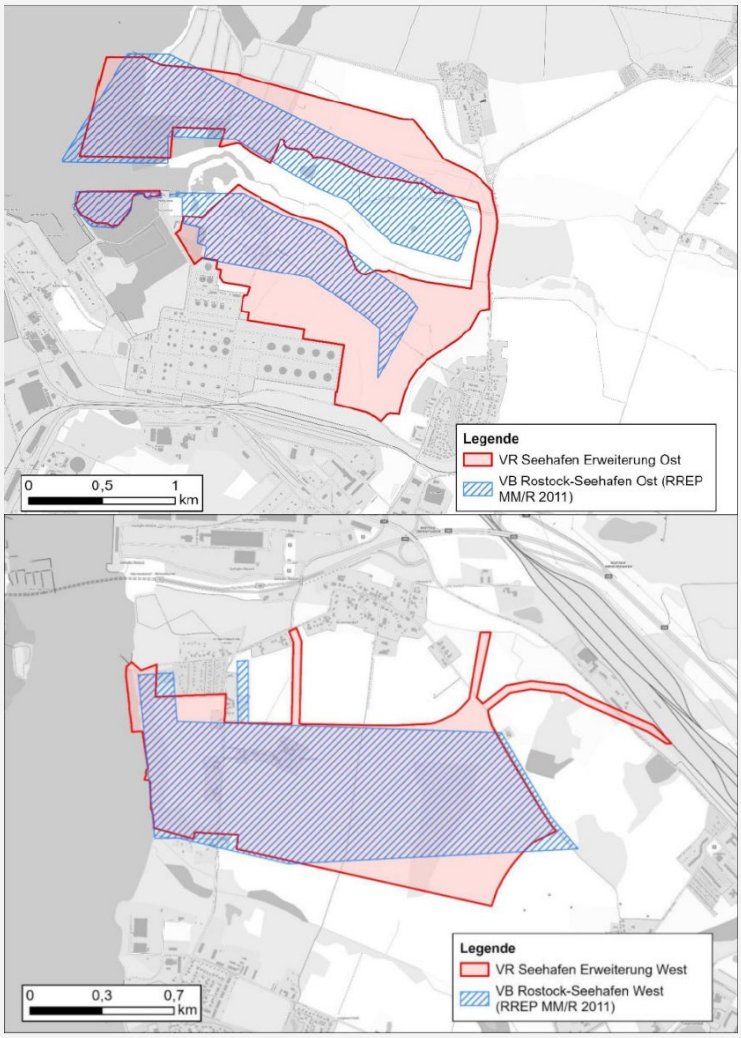
So orientiert sich die räumliche Unternehmensentwicklung an dem Grundsatz „interne Flächenoptimierung vor externer Flächenerweiterung“, d. h. es werden primär und vorzugsweise Flächen innerhalb des bestehenden Hafengebietes genutzt, bevor Erweiterungen in Betracht gezogen werden. Nicht mehr genutzte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

Der Planungsverband für die Region Rostock schreibt aktuell das *Regionale Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg/Rostock (RREP)* fort. Der erste Entwurf der Fortschreibung des RREP wurde im Januar 2024 ausgelegt. Nach der Einarbeitung und Abwägung der Stellungnahmen erfolgte im September 2025 die Auslegung des 2. Entwurfes inkl. eines Beteiligungszeitraumes bis Dezember 2025. Parallel zur 2. Auslegung fanden dann Entwicklungen statt, die eine Nachbeteiligung im Juni 2026 für das Gewerbe- und Industriegebiet von Warnemünde und südliche des Seehafens im Bereich der Swienskuhlen erforderlich machten. Das neue Programm soll im Oktober 2026 von der Verbandsversammlung beschlossen werden und erneut einen Geltungszeitraum von 10 bis 15 Jahren haben.

Basis für die Ausweisung der Erweiterungsflächen waren die sogenannten „Vorranguntersuchungen“, welche im Jahr 2020 fertiggestellt wurden. Zusammen mit den Stellungnahmen zum 1. Entwurf wurden daraus Flächenkulissen entworfen, die eine Inanspruchnahme des Bereichs des Peezer Baches im Erweiterungsgebiet Ost und der Oldendorfer Tannen im Bereich West nicht weiterverfolgte. Folgende Vorranggebiete werden nun seitens des Planungsverbandes vorgesehen.

- „Rostock Seehafen West“: 144 ha
- „Rostock Seehafen Ost“: 177 ha
- „Rostock Seehafen Süd“: 41 ha

Die konkrete Flächeninanspruchnahme in den Hafenerweiterungsgebieten Ost, Süd und West soll durch die anschließende Bauleitplanung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock in Form einer Änderung des Flächennutzungsplans umgesetzt werden.



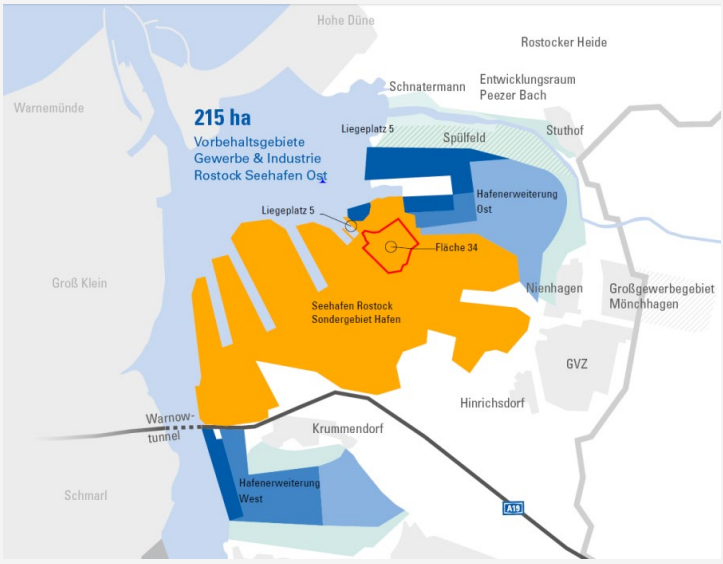
Vorranggebiete haben eine verbindliche Funktion, d. h. sie schließen andere (mit der Vorrangfunktion konkurrierende) Nutzungen aus. Im Gegensatz dazu besteht für Vorbehaltsgebiete keine verpflichtende Beachtung für öffentliche Verwaltungseinheiten.

Für die Vorranguntersuchung und der damit verbundenen Prüfung der Umwandlung der Vorbehaltsgebiete in Vorranggebiete wurde im Jahr 2014 eine Finanzierungs- und Organisationsvereinbarung zwischen dem Land Mecklenburg-Vorpommern, der Hanse- und Universitätsstadt Rostock, dem Planungsverband für die Region Rostock und der ROSTOCK PORT GmbH geschlossen. Ziel war es, mit dem „Vorrang-Gutachten“ für die Hafenerweiterung Ost und West verschiedene Anordnungsalternativen zu prüfen und ein Vorzugslayout zu empfehlen und zu beschreiben. In dem Gutachten erfolgte die Ermittlung und Bewertung der Auswirkungen einer möglichen Flächeninanspruchnahme für alle Schutzgüter (Mensch, Pflanzen und Tiere, Boden, Wasser, Klima/Luft, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter). Zudem wurde das öffentliche Interesse begründet, der Kompensationsbedarf grob abgeschätzt und ein Maßnahmekonzept zur Kompensation der notwendigen Eingriffe entwickelt.

Im Ergebnis wurde ermittelt, dass mit den Hafenerweiterungen sehr hohe Auswirkungen auf die Umwelt – insbesondere die Schutzgüter Mensch, Pflanze, Tier sowie Boden und Klima – verbunden sind. Dabei wird jedoch vonseiten der Gutachter eingeschätzt, dass trotz steigender Umweltschutz- und Naturschutzauflagen eine Inanspruchnahme der diskutierten Flächen in „Ost“, „West“ und „Süd“ möglich ist.

Insbesondere der Eingriff in einzelne wassernahe Flächen (z. B. Moorböden, die an den mittlerweile ausgesparten und geschützten Peezer Bach angrenzen) wäre schwerwiegend. So wird konstatiert, dass nur das Vorliegen von überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses und die Tatsache, dass keine alternativen Flächenangebote für den Vorhabenzweck einer Hafennutzung zur Verfügung stehen, diesen Eingriff rechtfertigen könnten.

HAFEN- UND ERWEITERUNGSFLÄCHEN ROSTOCK



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

Die vollständigen Untersuchungsergebnisse sind unter folgendem Link abrufbar:

Rostock - Zukunftshafen Rostock - Downloads

ANSIEDLUNGSPOLITIK

Im Rahmen der Ansiedlungspolitik wird der Fokus auf hafengebundene Unternehmen an der Kaikante und hafenaffine Unternehmen gelegt, deren Tätigkeit mit einem Umschlag über die Kaikante einhergeht („Industrie- und Logistikfunktion“).
Ansiedlungsbegehren, die kein Erfordernis zur Kaikante nachweisen können, werden seitens ROSTOCK PORT an andere Flächenverpächter im Hinterland des Hafens weitergereicht.

HAFENGEBUNDENE UNTERNEHMEN

…sind **unmittelbar und ausschließlich** von der Infrastruktur, Lage oder spezifischen Gegebenheiten eines Hafens **abhängig** und damit zwingend an den Hafenstandort gebunden (z. B. RoRo-Terminal oder Schwergutumschlag).

HAFENAFFINE UNTERNEHMEN

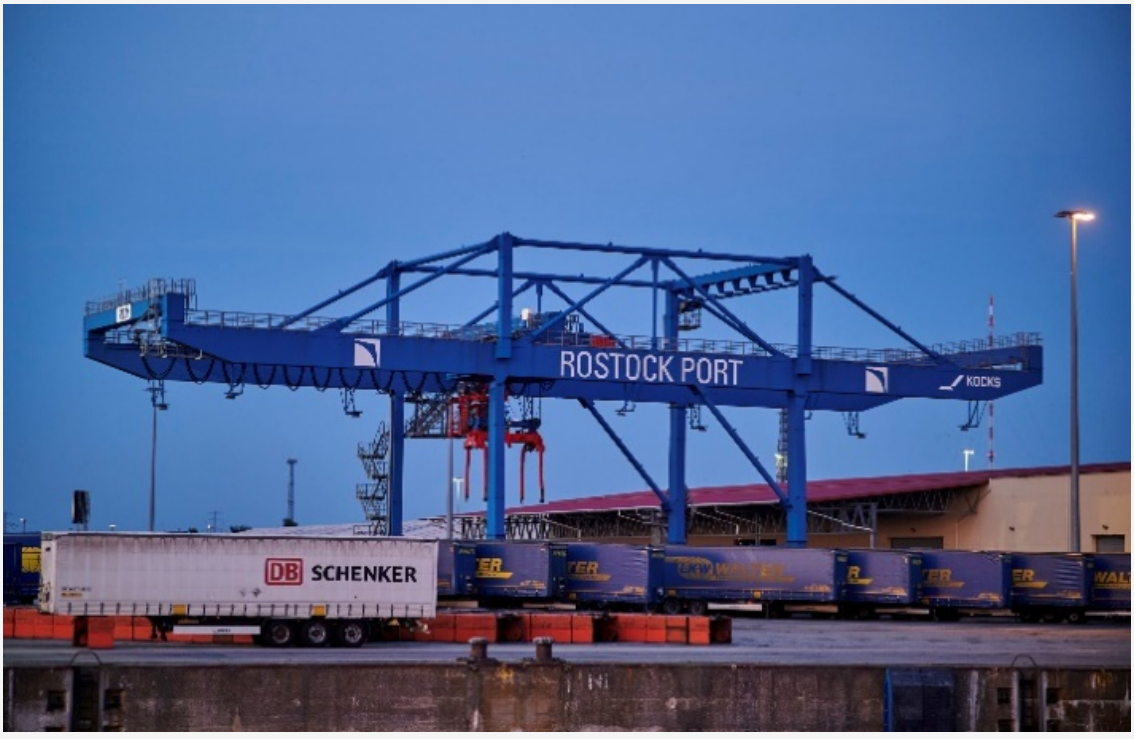
… sind **wirtschaftlich oder logistisch** eng mit Häfen **verbunden**, können aber auch an anderen Standorten mit guter Hafenanbindung angesiedelt sein (z. B. Logistikdienstleister oder Zulieferer).

3.2. Ausbau zum Knotenpunkt ressourcenschonender Logistik

Eisenbahnhafen

Der Seehafen Rostock wurde als sogenannter Eisenbahnhafen konzipiert. Zu DDR-Zeiten sind etwa 80 Prozent der Güter vom bzw. zum Hafen auf der Schiene transportiert worden. Obwohl sich der Modal Split nach der Wende 1989 komplett änderte, setzt ROSTOCK PORT weiter auf den umweltfreundlichen Verkehrsträger und hält mit weiteren Infrastrukturunternehmen Kapazitäten zur Nutzung der Bahn für die Umschlags- und Logistikunternehmen vor und baut diese aus. Dies betrifft beispielsweise die Möglichkeit der Trajektion von Eisenbahnwaggons im Fährverkehr sowie die Bereitstellung von Bahnverladeeinrichtungen im Schüttgut-, Flüssiggut- und Stückgutverkehr. Mit Blick auf den Stückgutbereich ist der Neuwagenverkehr hervorzuheben, der Rostock überwiegend per Bahn erreicht.

ROSTOCK PORT ist zwar nicht als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) oder Operateur tätig, initiiert jedoch Verkehre, indem relevante Akteure auf Basis identifizierter Potenziale zusammengeführt werden.



AUSBAU KV-INFRA- UND SUPRASTRUKTUR

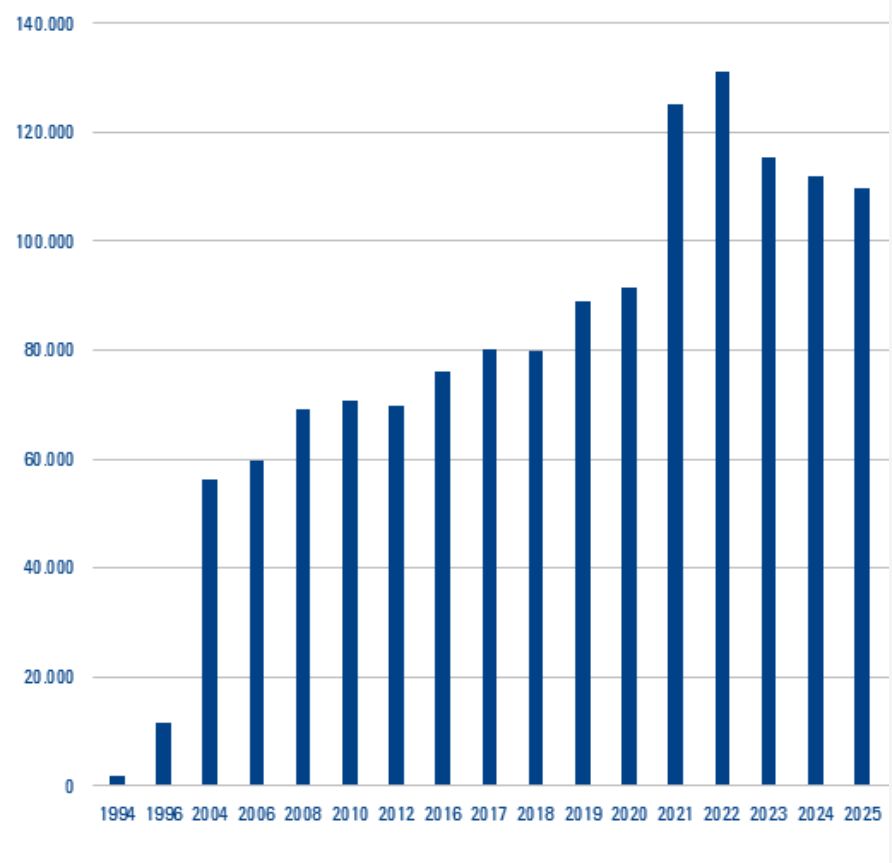
Der Kombinierte Verkehr (KV) auf der Schiene wuchs in Rostock bis zum Jahr 2022 stetig auf bis zu 130 000 Einheiten. In den Folgejahren gab es leichte Rückgänge. Im Jahr 2025 lag die Umschlagleistung im KV auf der Schiene im Hafen Rostock bei 110.000 Einheiten, was einem Anteil von knapp 20 % am Fähr- und RoRo-Güterverehr entspricht. Rund 45 Züge verkehren wöchentlich vom Rostocker Seehafen nach Italien, Österreich, in die Slowakei, nach Rumänien und ins deutsche Hinterland.

Auf dem KV-Terminal wurden seit dem Jahr 2013 auf fünf ca. 600 m langen Gleisen mithilfe von zwei Portalkränen Ladeeinheiten durch die Betreibergesellschaft Rostock Trimodal GmbH (RTM) zwischen Schiene und Straße umgeschlagen.

Nach dem Ausbau bzw. der *Verlängerung der Gleis- und Kranbahnanlagen* um 80 Meter können seit August 2026 hier Güterzuglängen von bis zu 680 m abgefertigt werden. Neben der Verlängerung der Gleise des multimodalen Terminals werden neue, speziell für die Verbindung vorgesehene Vorladebereiche eingerichtet, um Kapazitätsengpässe zu beseitigen. Dieser Standard ist EU-weit für die wesentlichen Strecken und Knotenpunkte vorgesehen: Diese Maßnahme erfolgt im Rahmen der Modernisierung des *TEN-V (Transeuropäisches Verkehrsnetz für Verkehr)* im Projekt „HARBOUR"– einem europäischen Infrastrukturprojekt innerhalb der „Connecting European Facility" (CEF), das den Aufbau eines wirksamen, EU-weiten und multimodalen Verkehrsnetzes zwischen Kontinental- und Nordeuropa zum Ziel hat.

https://tentec.transport.ec.europa.eu/web/public/screen/home

UMSCHLAGSENTWICKLUNG VON KV-EINHEITEN IN ROSTOCK



3.3. Reduzierung der Umweltbelastung

UMGANG MIT UMWELTIMMISSIONEN

B 2 | C 2 Umweltschutz und umweltbewusstes Handeln sind Bestandteil der Unternehmensgrundsätze der ROSTOCK PORT GmbH.

Grundlage für die Umweltaktivitäten von ROSTOCK PORT ist das Umweltmanagementsystem (UMS) gemäß den Anforderungen nach ISO 14 001:2015. Damit kann ROSTOCK PORT die Verbesserung der Umweltleistung, die Erfüllung rechtlicher Verpflichtungen sowie Umweltziele erreichen und dokumentieren. Jährlich finden Überwachungsaudits bzw. alle drei Jahre eine Rezertifizierung vom DNV statt. Die Qualitäts- und Umweltpolitik von ROSTOCK PORT ist auf der Unternehmenswebsite Rostock Port: Zertifizierung (rostock-port.de) dargestellt und erläutert.

Der Hafenbetrieb geht mit einem Konfliktpotenzial einher, das bspw. aus Geräuschimmissionen an der benachbarten Wohnbebauung resultiert. Nur ein sehr kleiner Teil der Umweltbelastungen, die aus dem Hafenbetrieb resultieren, lässt sich dem Wirken von ROSTOCK PORT zuschreiben. Unser Einfluss auf die Treibhausgas- und Schadstofffreisetzung der jeweiligen Emittenten am Standort (z. B. Reedereien, Umschlags- oder Industriebetriebe) ist stark beschränkt. ROSTOCK PORT betreibt im Seehafen Rostock selbst keine genehmigungspflichtigen Anlagen nach BImSchG. ROSTOCK PORT betreibt jedoch den Fähr- und den Kreuzfahrtterminal, so dass je nach Wetterlage (Windrichtung) insbesondere durch die an den Liegeplätzen festgemachten Schiffe relevante Schall- und Geruchsimmissionen (Schiffsabgase) hervorgerufen werden können.

Überwachungspflichten für genehmigungspflichtige Anlagen hinsichtlich der Schallimmissionen und der Luftschadstoffemissionen werden durch die zuständige BImSchG-Behörde (StALU MM) wahrgenommen. Hinsichtlich der Geräusch-immissionen gelten grundsätzlich die Anforderungen der TA Lärm (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm). Für den Betrieb der Seehafenumschlagsanlagen, die grundsätzlich vom Geltungsbereich der TA Lärm ausgenommen sind, erfolgt die Bewertung der Geräuschimmissionen nach den Vorgaben der oberen Immissionsschutzbehörde des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Die im Hafen betriebenen genehmigungspflichtigen Anlagen mit potenziell relevanten Geruchsimmissionen entsprechen den Anforderungen der TA Luft (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft) und werden durch das StALU MM überwacht.

ROSTOCK PORT arbeitet jedoch gemeinsam mit den im Hafen angesiedelten Unternehmen daran, die vom Hafen ausgehenden Emissionen zu minimieren. Zudem unterstützen wir Ämter und Behörden bei hafenrelevanten Schall- und Luftqualitätsuntersuchungen.

B 4 Negative Umweltauswirkungen, für die sich ROSTOCK PORT mit verantwortlich sieht, betreffen vorrangig Immissionen von Luftschadstoffen, Geruch, Lärm (Schall) und Licht. Diese werden mit einem Beschwerdemanagementsystem bearbeitet und können sowohl die benachbarte Wohnbebauung als auch die Mitarbeitenden der im Hafen angesiedelten Unternehmen und Institutionen betreffen. Für Beschwerden ohne Bezug zu den beschriebenen Umweltauswirkungen, d. h. zu Wasser- oder Bodenverschmutzungen, gibt es kein gesondertes Managementsystem.

Das *Beschwerdemanagementsystem für Umweltimmissionen* ermöglicht es den jeweiligen Stakeholdern (Anwohnende, Anlagenbetreiber usw.), ROSTOCK PORT persönlich, telefonisch oder webbasiert über entsprechende belästigende Wahrnehmungen (z. B. Lärm oder Gerüche), die von Anlagen im Seehafen und im Kreuzfahrtterminal Warnemünde ausgehen, zu informieren. Dies versetzt uns in die Lage, die Beschwerdeursache(n) zu ermitteln (nicht alle Beschwerden gehen tatsächlich vom Seehafen aus) und entsprechende Gegenmaßnahmen einzuleiten. Dabei können Beschwerden über potenziell immissionsrelevante Umwelteinwirkungen bei einzelnen Terminals nahezu ausschließlich dem Kreuzfahrtterminal bzw. dem Betrieb der Kreuzfahrtschiffe zugeordnet werden.

Die Anzahl der jährlich eingehenden Beschwerden lag im Zeitraum 2020 bis 2025 zwischen drei und dreizehn Fällen pro Jahr. Es sind überwiegend Lärmbeschwerden zu verzeichnen. Oft steht dabei auch der Betrieb des Kreuzfahrtterminals im Fokus. Wegen der insgesamt geringen Fallzahlen können bereits einzelne zusätzliche oder ausbleibende Beschwerden zu deutlichen jährlichen Veränderungen führen. Ein Trend ist aus den vorliegenden Daten nicht erkennbar. Die Schwankungen können auf einzelne Ereignisse, Witterungseinflüsse oder Veränderungen der Meldebereitschaft zurückgeführt werden. Die Beschwerden können häufig auch durch meteorologische Bedingungen ausgelöst werden. Sie gehen daher nicht zwangsläufig mit einer dauerhaften Veränderung der Umweltbelastung einher.

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

ROSTOCK PORT leistet auch über das Umweltbeschwerdemanagementsystem hinaus einen Beitrag zur Beseitigung bzw. Reduzierung von negativen Auswirkungen. So beteiligt sich das Unternehmen an *Forschungs- und Entwicklungsprojekten* bzw. leitet u. a. solche, die innovative Ansätze zur Vermeidung und Minimierung von immissionsrelevanten Geräuschen verfolgen:

- 02/2020 – 03/2023: „Lärmarmer RoRo-Umschlag", LA-RoRo (IHATEC, Entwicklung von innovativen passiven Schallschutzmaßnahmen sowie Erarbeitung einer Spezifikation für die aktive Schallkompensation mit Active-Noise-Cancelling)
  https://www.innovativehafentechnologien.de/wp-content/uploads/2020/02/IHATEC_Projektsteckbrief_LA-RoRo_2022-01-04_formatiert.pdf
- 11/2023 – 10/2026: „Lärmarmer RoRo-Umschlag II", LA-RoRo II (IHATEC, Entwicklung eines ANC "Standalone-System" und Erprobung als Demonstrator unter realistischen Einsatzbedingungen im Rostocker Hafen)
  https://www.innovativehafentechnologien.de/wp-content/uploads/2023/11/Projektsteckbrief_LA-RoRoII_2023-11-27_BC.pdf
- 12/2025 – 11/2028: „Digitaler Hafenumweltzwilling", DigiHUZ (IHATEC, Entwicklung eines digitalen Zwillings, mit dem Abläufe und Prozesse sowie deren komplexe Wechselwirkungen simuliert werden können; das Ziel ist dabei die Minimierung der Umweltauswirkungen durch Schall und Luftschadstoffe)
  https://www.innovativehafentechnologien.de/wp-content/uploads/2026/03/260127_RP_Projektsteckbrief-DigiHUZ_final.pdf

Mit der *Überwachung von Geräuschimmissionen im Kreuzfahrtbereich* wollen wir einen weiteren Beitrag zur Reduzierung von negativen Umweltauswirkungen leisten. Zur dauerhaften Ermittlung der Geräuschimmissionen, die durch den Betrieb des Kreuzfahrtterminals in Warnemünde hervorgerufen werden, betreibt ROSTOCK PORT ein Schallmonitoringsystem für den Bereich der zum Kreuzfahrtterminal benachbarten Wohnbebauung. Damit sollen die Geräuscheinwirkungen durch den Betrieb des Kreuzfahrtterminals in der Nachbarschaft objektiviert, mögliche Geräuschquellen identifiziert und – wenn tatsächlich vom Kreuzfahrtterminal ausgehend – durch Einleitung von Gegenmaßnahmen minimiert oder vermieden werden. Es handelt sich dabei um ein stationäres Messsystem, das für die dauerhafte Überwachung der Schallimmissionen an der benachbarten Wohnbebauung (= behördlich anerkannte Immissionsorte) eingesetzt wird.

Des Weiteren wurde ein *Schall- und Schadstoffmonitoring für den Fähr- und RoRo-Bereich* eingerichtet. In dem IHATEC-Projekt DigiHUZ (s.o.) sollen dessen Messwerte die Eingangsgrößen für den digitalen Zwilling werden. Ziel ist es auch hier, die Umweltauswirkungen durch den Hafenbetrieb zu überwachen und zu minimieren.

TREIBHAUSGASREDUKTION IM HAFEN

Wir wollen dazu beitragen, den CO_2-Fußabdruck am Hafenstandort zu reduzieren, indem wir beispielsweise unseren Kunden und Kundinnen Anreize, wie Umweltrabatte, bieten oder im Rahmen unserer Ansiedlungsstrategie verstärkt Umwelt- und Klimaschutzaspekte mit einbeziehen. So wollen wir die Reduzierung der negativen Auswirkungen von Abgasemissionen auf das Ökosystem und die menschliche Gesundheit unterstützen.

Die Versorgung von Kreuzfahrtschiffen mit Strom aus erneuerbaren Energien direkt an der Kaikante ist ein wichtiger Baustein der Dekarbonisierungsstrategie der Reedereien und ROSTOCK PORT. Die ökologische Verträglichkeit und auch die Akzeptanz der Kreuzfahrtschiffe in der Bevölkerung sind für die Branche wichtige Zukunftsthemen. *Landstrom* leistet durch die Reduzierung der Geräuschimmissionen sowie durch die Vermeidung von Abgasemissionen während der Liegezeit einen wesentlichen Beitrag.

Die von der Hanse- und Universitätsstadt Rostock am Kreuzfahrtterminal Warnemünde errichtete Landstromanlage, die Kreuzfahrtschiffe in Warnemünde mit elektrischer Energie versorgt, startete im Jahr 2021 in den Probebetrieb und ging im Januar 2022 in wirtschaftliches Eigentum und in den Betrieb von der Stadt an ROSTOCK PORT über.

In den Jahren 2024 und 2025 wurde für etwa 56 bis 57 Prozent der Anläufe die beabsichtigte Nutzung von Landstrom vorher angemeldet. Die tatsächliche Nutzungsquote von Landstrom lag dann bei etwa 44 Prozent (2024) und bei 47 Prozent (2025). Gründe für die Differenz zwischen Anmeldung und tatsächlicher Nutzung sind dann wetterbedingter Verzicht auf Landstrom oder technische Ursachen, wie z. B. Blackouts.

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

Des Weiteren schaffen wir Anreize durch *Umweltrabatte* bei den Hafenentgelten: So ermäßigt sich das zu zahlende Hafengeld entsprechend nachfolgender Staffelung, wenn der Schiffsbetreiber ROSTOCK PORT ein gültiges ESI-Zertifikat der World Ports Climate Initiative (WPCI) vorlegt.

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

Der ESI (Environmental Ship Index) ist ein freiwilliges Instrument der International Association of Ports and Harbors (IAPH). Er soll Anreize schaffen, die IMO-Emissionsstandards zu erfüllen und umfasst derzeit die rechnerische/formelbasierte Bewertung von NO_X (Stickoxide) und SO_X (Schwefeloxide) eines Schiffes. Zudem fließen die CO_2-Emissionen als ein Maß für die Effizienz eines Schiffes sowie dessen Landstromfähigkeit in die Bewertung ein. Die ermittelten Punktzahlen liegen bei „0“ (für ein Schiff, das die geltenden Umweltleistungsvorschriften 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).

Auch künftig beteiligt sich ROSTOCK PORT an Dekarbonisierungsprojekten. Ziel dieser Initiativen ist es, Schiffe in den Häfen treibhausgasarm zu betreiben, Luftschadstoffe im Hafenbereich zu senken und die Emissionen des Hafenbetriebs kontinuierlich zu reduzieren.



4. KLIMASCHUTZ UND ENERGIE

4.1. Klimamanagement und zukunftsorientierte Energielösungen

EMISSIONSREDUKTION ROSTOCK PORT

ROSTOCK PORT beteiligt sich im eigenen Wirkungsbereich an der Umsetzung des Ziels der Hanse- und Universitätsstadt Rostock, bis zum Jahr 2045 klimaneutral zu sein. Dazu erfassen und reduzieren wir unsere CO_2-Emissionen so weit wie möglich.

B 3 Bei der Erfassung unserer Kohlendioxidemissionen konzentrieren wir uns auf die direkten, von uns verursachten (Scope 1), und die indirekten Emissionen (Scope 2, d. h. bezogene Energie in Form von Strom und Wärme). Nicht bilanziert werden sonstige indirekte Emissionen (Scope 3), die entlang der Wertschöpfungskette entstehen.

Als Beitrag zum Klimaschutz setzen wir auf Maßnahmen zur Energieeffizienz und Energieeinsparung, wie bspw. Gebäudesanierungen, die Eigennutzung von selbst erzeugtem Strom aus Photovoltaikanlagen oder die Umstellung von Beleuchtungen auf LED. Zudem nutzt ROSTOCK PORT seit Jahresbeginn 2022 ausschließlich zertifizierten Strom aus erneuerbaren Energien. Um weitere Potenziale zu Senkung unseres CO_2-Fußabdrucks auszuschöpfen, prüfen wir kontinuierlich die Erfassung weiterer Emissionen, die auch in den Scope 3-Bereich fallen (z. B. Dienstreisen).

Auf zwei betriebseigenen Gebäuden hat ROSTOCK PORT im Jahr 2014 am Hauptverwaltungsgebäude (ca. 192 m^2) bzw. im Jahr 2023 am WCC 8 *Photovoltaikanlagen* installiert, die seitdem Strom aus Sonnenenergie erzeugen. Im Jahr 2025 haben diese Anlagen gemeinsam 46 223 kWh Strom erzeugt (Vorjahr: 43 747 kWh). Das entspricht einer CO_2-Einsparung von rund 17 Tonnen (Vorjahr: 16 Tonnen).

Auf den großflächigen Terminals sowie den Straßen des Seehafens Rostock wird kontinuierlich der schrittweise Ersatz der herkömmlichen Leuchtmittel mit energiesparsameren *LED-Leuchtmitteln* vorgenommen. Zum Ende des Jahres 2025 wurde die Umrüstung der gesamten Straßenbeleuchtung im Verantwortungsbereich von ROSTOCK PORT auf LED-Technik abgeschlossen. Bei den Flutlichtmasten und eigengenutzten Gebäuden beträgt die Umrüstungsrate ca. 95 Prozent. Damit ist das Potenzial der Reduzierung von Stromverbräuchen (und entsprechenden CO_2-Einsparungen) im Bereich Beleuchtung nahezu ausgeschöpft.

CO_2e-EMISSIONEN DER ROSTOCK PORT GMBH 2022 BIS 2025

Energieträger	Einheit	2022	2023	2024	2025
Mobilität RP-Betriebsfahrzeuge	t/a	57	81	61	60
Stromverbrauch*	t/a	20	19	24	33
Fernwärmeeinsatz** Heizung und Warmwasser	t/a	-	-	-	-
Erdgas Heizungsanlage	t/a	46	35	45	73
Summe ohne Fernwärme u. Strom aus erneuerbaren Energien		123	136	131	166

* seit 2022 ca. 98% Strom aus erneuerbaren Energien

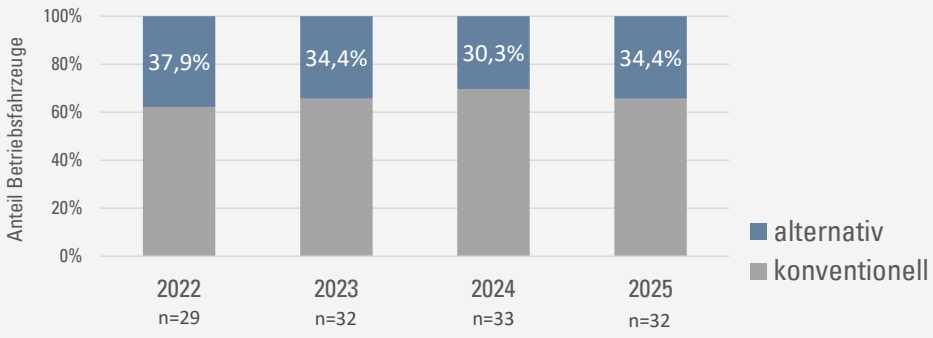
** seit 2019 klimaneutrales Produkt durch zertifizierte Kompensationsmaßnahmen (finanzieller Klimabeitrag entsprechend THG-Emissionen je erzeugter MWh Fernwärme)

B 3 Die *Beschaffung* ist ein wichtiger Ansatzpunkt für ressourcenschonendes Wirtschaften. ROSTOCK PORT beschafft eine Vielzahl von Waren und Dienstleistungen für das Management, den Bau und die Instandhaltung der Hafenanlagen: Neben Büro- und Verbrauchsmaterial werden vor allem Bauleistungen, Dienst- und Lieferleistungen, IT-Leistungen sowie Gutachter- und Beratungsleistungen beschafft. Insgesamt gab ROSTOCK PORT im Jahr 2025 rund 7,3 Millionen Euro für bezogene Leistungen (Vorjahr: 6,5 Mio. Euro) und 2,7 Millionen Euro für Waren inklusive Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe (Vorjahr: 2,6 Mio. Euro) aus.

Bei unseren Beschaffungsvorgängen sind grundsätzlich neben der Wahrung der Wirtschaftlichkeit auch die Nachhaltigkeitskriterien einzuhalten. Dies betrifft je nach Beschaffungsobjekt bspw. die (möglichst lange) Lebensdauer, Ressourcenschonung, höchstmögliche Energieeffizienz etc.

Bei notwendigen Dienstreisen in unserem Unternehmen gilt der Grundsatz, vorrangig *Verkehrsmittel mit geringem CO_2-Fußabdruck* zu nutzen. Bei der Anschaffung von Fahrzeugen für den betrieblichen Fuhrpark (nicht personengebundene Fahrzeuge) wird – soweit möglich – auf Elektromobilität gesetzt. Seit 2014 stellt ROSTOCK PORT den Fuhrpark kontinuierlich auf alternative Antriebsformen um. Ende des Jahres 2025 befanden sich im Fuhrpark von ROSTOCK PORT insgesamt 11 Fahrzeuge mit alternativem bzw. elektrischem Antrieb. ROSTOCK PORT verfügt seit dem Jahr 2025 über 13 Elektroladesäulen (Vorjahr: 8 Ladesäulen). Ein weiterer Ausbau ist geplant.

BETRIEBSFAHRZEUGE* MIT ALTERNATIVEM ANTRIEB



* nicht personengebunden

ENERGIEHAFEN ROSTOCK

Der Seehafen Rostock ist seit Längerem durch den Import noch vornehmlich fossiler Energieträger, wie Steinkohle oder Rohöl, ein Energiehafen. Die Energieversorgung Deutschlands – und ebenso das Geschäftsmodell von ROSTOCK PORT mit den am Standort umgeschlagenen Energieträgern – befinden sich in einem Transformationsprozess. Der mittel- und langfristige *Ausstieg aus dem Verbrauch fossiler Energieträger* hat für Deutschland oberste Priorität.

ROSTOCK PORT sieht sich verpflichtet, einen Beitrag für die Umsetzung der Energiewende zu leisten. Der Norden Deutschlands und insbesondere Rostock verfügt durch die Anlandung von Offshore-Windenergie über hervorragende Bedingungen für den Betrieb von Anlagen zur Herstellung von Wasserstoff auf Basis erneuerbarer Energien. Dieser kann sowohl durch lokale Verbraucher als auch durch Abnehmer entlang einer geplanten Pipeline stofflich und energetisch genutzt werden. Beispielsweise ist durch anschließende Anreicherung des Wasserstoffs mit Stickstoff Ammoniak oder – mit Kohlenstoff –Methanol herstell- und für die chemische Industrie nutzbar.

Wesentliche Teile der dafür im Seehafen Rostock erforderlichen Infra- und Suprastruktur sowie Unternehmen mit entsprechender Erfahrung im Umschlag mit verschiedenen Energieträgern bestehen bereits. Demzufolge sind die Voraussetzungen für den Import flüssiger Energieträger auf Basis erneuerbarer Energien gegeben und werden durch die erfolgte Seekanalvertiefung auf 16,50 Meter Wassertiefe weiter verbessert.

ROSTOCK PORT initiiert und beteiligt sich an Projekten, die eine *Etablierung der Wasserstoffwirtschaft auf Basis erneuerbarer Energien* bewirken sollen und damit zur Umsetzung der Energiewende beitragen können. Darüber hinaus besteht das Ziel, beim *Ausbau einer Import-Infrastruktur für Wasserstoff* und seine Derivate im Hafen Rostock mitzuwirken.

rostock EnergyPort cooperation

Eines der in den Planungen am weitesten fortgeschrittenen Transformationsprojekte im Kontext Energiehafen ist das Wasserstoffproduktionsprojekt HyTechHafen Rostock der rostock EnergyPort cooperation GmbH. Auf einer benachbarten Fläche des derzeit noch in Betrieb befindlichen Steinkohlekraftwerkes sollen jährlich über 6 000 Tonnen Wasserstoff aus erneuerbaren Energien produziert, in das Wasserstoffkernnetz eingespeist und so für Verbraucher außerhalb des Hafens verfügbar gemacht werden. Die prozessbedingt entstehende Abwärme aus der regenerativen Erzeugung kann perspektivisch im Fernwärmenetz genutzt werden. Regionale Verbraucher können einen Teil des Wasserstoffs über die geplante Fillingstation beziehen.

Das Vorhaben ist als Bestandteil der europaweiten Technologie- und Infrastrukturinitiative – IPCEI (Important Projects of Common European Interest) – in deren Rahmen unter anderem eine koordinierte Wasserstoffwirtschaft auf- und ausgebaut werden soll, zu sehen.



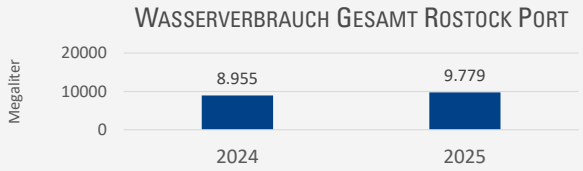
5. UMWELT UND RESSOURCEN

5.1. Ressourceneffizienz

WASSERVERBRAUCH

B 6 | **B 4** Der Wasserverbrauch der ROSTOCK PORT GmbH umfasst neben den eigengenutzten Bürokomplexen und dem Hafenrestaurant auch öffentlich zugängliche Sanitäreinrichtungen (im Hafenrestaurant, Fähr- und Kreuzfahrtterminal etc.), die von ROSTOCK PORT zur Verfügung gestellt werden. Die ROSTOCK PORT GmbH entnimmt kein zusätzliches Wasser – weder aus Fließgewässern und Seen – noch aus Grundwasserbereichen.

Im Berichtsjahr lag unser Gesamtwasserverbrauch bei rund 9.800 m^3. Dieser wurde überwiegend für Sanitäreinrichtungen genutzt.



BETRIEBLICHE ABFÄLLE

B 7

Unser Ziel ist es, Stoffkreisläufe im Hafenareal zu schließen und Ressourcen effizient zu nutzen. Bei der Beschaffung sowie (Um)Baumaßnahmen priorisieren wir langlebige wiederverwertbare Materialien.

Die im Verwaltungs- und Küchenbetrieb (Hafenrestaurant) anfallenden *eigenen Abfälle* werden konsequent getrennt (z. B. Altpapier, Verpackungen, Bioabfälle, Fette und Öle usw.) und einer fach- bzw. umweltgerechten Entsorgung zugeführt. Auch für Abfälle aus den von ROSTOCK PORT vermieteten Gebäuden auf dem Hafengelände ist die Mülltrennung sichergestellt.

Zudem dienen Sicherheitsabscheider von ROSTOCK PORT auf den Verkehrsflächen im Bereich der Kaianlagen der Hafenbecken A und B der Absicherung bei Unfällen oder Notfällen im Bereich ihrer jeweiligen 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.

Bauabfälle – einschließlich eventueller Altlasten –, die im Rahmen der Infrastrukturmaßnahmen bzw. Bauvorhaben oder Rückbau- und Abbruchmaßnahmen durch ROSTOCK PORT anfallen, werden im Rahmen der gesetzlichen und abfallrechtlichen Vorgaben einer Wiederverwertung oder Entsorgung zugeführt. Die Bauleistungen werden im Auftrag von ROSTOCK PORT planerisch ermittelt, ausgeschrieben und vertraglich vereinbart. Vor Beginn von Abbruchmaßnahmen wird ein Gefahren- und Schadstoffkataster durch einen Fachplaner erstellt. Hier werden die Schad- und Gefahrenstoffarten und deren Mengen ermittelt. Nach diesen Aufstellungen erfolgen Abbruch und Entsorgung in fachgerechter Weise einschließlich der erforderlichen Nachweise.

MARITIME ABFÄLLE

Die ordnungsgemäße Entsorgung von *Schiffsabfällen* (in schiffstypischer Art und Menge) wird durch ROSTOCK PORT gemäß

internationalen MARPOL-Vorgaben sichergestellt. Schiffsabfälle können ohne zusätzliche Kosten abgegeben werden, was das Risiko von Verschmutzungen im Hafenbecken minimiert. Die Übernahme vom Schiff und die Entsorgung selbst erfolgen durch zugelassene Entsorgungsbetriebe.

Mit einem von der Inanspruchnahme unabhängigen Hafenentgelt soll ein Anreiz zur Entsorgung von Schiffsabfällen in den Häfen geschaffen und die illegale Entsorgung auf See wirtschaftlich unattraktiv gemacht werden. Als Hafenbetreiber erhebt ROSTOCK PORT gemäß § 8 SchAbfEntG M-V von allen Hafennutzern (z. B. Reeder), unabhängig von der tatsächlichen Nutzung der Hafenauffangeinrichtung, ein pauschaliertes Entgelt für die Entsorgung von Schiffsabfällen. Die Höhe dieses Entgeltes richtet sich nach Kategorie und Größe des Schiffes sowie der Entsorgung inner- oder außerhalb regulärer Betriebszeiten im Hafen.

Die eigentliche Entsorgung der Schiffsabfälle und Ladungsrückstände nehmen Entsorgungsfachbetriebe im Auftrag von ROSTOCK PORT wahr. Die Gestellung der Hafenauffangeinrichtungen erfolgt über die vertraglich gebundenen Entsorgungsfachbetriebe entsprechend den angemeldeten Entsorgungsmengen pro Schiffsanlauf.

Die Annahme und Aufbereitung von *Schiffsabwässern* in Warnemünde ist an den drei Kreuzfahrtliegeplätzen am Passagierkai möglich. Hier können Kreuzfahrtschiffe täglich bis zu 1.000 m³ Grauwasser entsorgen.

Im Berichtsjahr wurden rund 31 000 m³ Grauwasser in das Entsorgungssystem im Passagierhafen Warnemünde eingeleitet, im Vorjahr waren es rund 35 000 m³. Im Überseehafen liegen die Mengen deutlich darunter (jährlich rund 340 m³).

Die Annahme von gechlortem Schiffsabwasser ist ausgeschlossen, da die öffentlichen Abwässer in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock von einer biologischen Aufbereitungsanlage geklärt werden. Zudem sind vorgegebene Grenzwerte für die einzuleitenden Schiffsabwässer einzuhalten (pH-Wert, Leitfähigkeit, Temperatur, Chloride usw.). Nur wer diese Grenzwerte einhält, darf das sogenannte Grauwasser über bordeigene Pumpen in das öffentliche Abwassernetz einleiten. Dieses Brauchwasser wird in einer Analysestation im Hafen permanent überprüft, um Grenzwertüberschreitungen auszuschließen.

ROSTOCK PORT ist verpflichtet, Abfallbewirtschaftungspläne aufzustellen. Diese werden den Hafennutzern auf der Homepage öffentlich bekannt gemacht:

Schiffsabfallbewirtschaftungsplan_ROSTOCK_PORT_2026.pdf

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

5.2. verantwortungsvolle Entwicklung von Infrastruktur und Flächen

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

Als Infrastrukturunternehmen tragen wir die Verantwortung für die zukunftsfähige Entwicklung und Instandhaltung einer leistungsfähigen Hafeninfrastruktur. Bei allen Bau-, Erneuerungs- und Erweiterungsmaßnahmen streben wir eine ausgewogene Bilanz zwischen ökonomischer Erforderlichkeit, Flächeneffizienz und ökologischer Verträglichkeit an.

B 5 Das bedeutendste Schutzgebiet in der Nähe des Seehafens Rostock ist das FFH/GGB-Gebiet „Wälder und Moore der Rostocker Heide“. Das Großschutzgebiet ist u. a. mit drei Naturschutzgebieten und einem Landschaftsschutzgebiet ausgestattet. Weitere Landschaftsschutzgebiete in Hafennähe sind die inselartige Aufschüttung Pagenwerder nördlich und der Mündungsbereich des Peezer Baches nordöstlich des Seehafens. Darüber hinaus sind *Geschützte Landschaftsbestandteile* (GLB) im Hafenumfeld zu finden (vgl. Anlage 1).

FFH-GEBIETE (FAUNA-FLORA-HABITAT)

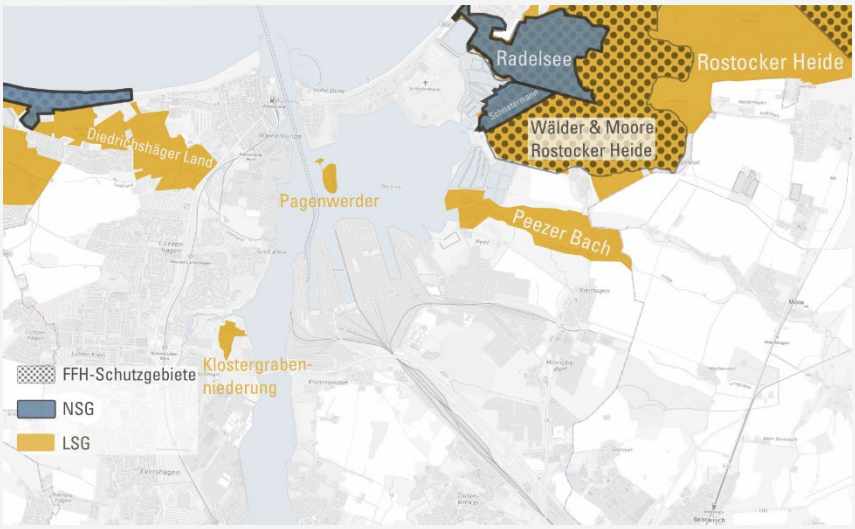
… Schutzgebiet nach der EU-Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (92/43/EWG) – nationale Unterschutzstellung.

GGB (GEBIET VON GEMEINSCHAFTLICHER BEDEUTUNG)

… Gebiet ist von der EU anerkannt (genießt bereits EU-Schutz) und wird im EU-Recht als SAC-Special Area of Conservation bezeichnet.

Zudem grenzt das Hafengebiet unmittelbar an ausgewiesene geschützte Landschaftsbestandteile („Swienskulen“, „Heidenholz“). Zudem befindet sich in geringer Entfernung zum Hafen ein sensibles FFH-Gebiet. Wir sind uns der besonderen ökologischen Verantwortung in diesem sensiblen Umfeld bewusst. Negative Auswirkungen auf Flora, Fauna und angrenzende Ökosysteme – etwa durch Flächenversiegelung, Schallemissionen oder Bautätigkeiten – suchen wir durch umsichtige Planung und moderne Baustandards von vornherein zu vermeiden oder auf ein Minimum zu reduzieren.

Im Zuge von Infrastrukturprojekten kommt ROSTOCK PORT allen gesetzlichen Verpflichtungen zur Eingriffsregelung konsequent und vollumfänglich nach. Erforderliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden in enger Abstimmung mit den zuständigen Umwelt- und Naturschutzbehörden geplant und umgesetzt. So wurden in unserem Auftrag zwischen 2003 und 2018 über 60 Kompensationsmaßnahmen realisiert. Deren Planung und Umsetzung beinhalten Kosten in Höhe von über 6 Mio. Euro netto.



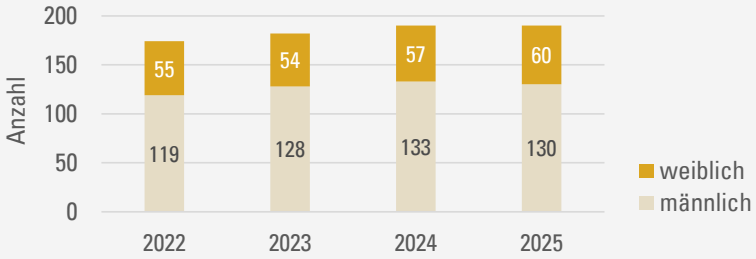
6. MITARBEITENDE

6.1. Zukunftsorientiertes Arbeitsumfeld

BESCHÄFTIGUNGSSTRUKTUR

B 8 | **C 5** Wir tragen eine besondere Verantwortung für eine funktionierende und zukunftsfähige Infrastruktur. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter – von der Verwaltung bis hin zu den technischen Diensten – bilden das Fundament unseres Erfolgs. Im Jahr 2025 waren 190 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei ROSTOCK PORT beschäftigt.

MITARBEITENDE ROSTOCK PORT



Die Anzahl der Beschäftigten bei ROSTOCK PORT ist relativ stabil mit leicht steigender Tendenz.

B 10 Die Tarifbeschäftigten, zu denen im Jahr 2025 rund 92 Prozent der Mitarbeitenden von ROSTOCK PORT zählen, unterliegen dem Haustarifvertrag (Verdi). Durch eine vorausschauende Personalpolitik sowie pragmatische und angemessene Abschlüsse mit dem Sozialpartner sollen zum einen die Beschäftigungsfähigkeit der Mitarbeitenden und zum anderen die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens gesichert werden.

Wir legen großen Wert auf gute und faire Beschäftigungsbedingungen, eine sichere Arbeitsumgebung, Chancengleichheit und eine langfristige Personalentwicklung. Einen besonderen Schwerpunkt setzen wir auf die Nachwuchsförderung, um Fachkräfte frühzeitig an unser Unternehmen zu binden und Perspektiven in der maritimen Wirtschaft aufzuzeigen.

ARBEITGEBERFÜRSORGE

C 5 Eine wertschätzende Unternehmenskultur und eine verlässliche Arbeitgeberfürsorge sind für uns essenziell. Wir fördern den offenen Dialog auf allen Ebenen. Ein zentrales Instrument hierfür sind unsere regelmäßigen Mitarbeitergespräche, die mindestens im Abstand von zwei Jahren stattfinden. Diese Gespräche dienen der strukturierten Rückmeldung, der Vereinbarung persönlicher Entwicklungsziele und dem gegenseitigen Feedback. Sie stellen sicher, dass individuelle Bedürfnisse erkannt und Maßnahmen zur persönlichen sowie beruflichen Weiterentwicklung gezielt eingeleitet werden können.

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

ARBEITSSICHERHEIT UND GESUNDHEITSFÖRDERUNG

B 9 Je nach Aufgabengebiet ist die Tätigkeit bei ROSTOCK PORT mit spezifischen Gefahrenpotenzialen verbunden. Der Schutz der Gesundheit und Sicherheit unserer Beschäftigten hat daher oberste Priorität. Wir verfolgen das Ziel, die Gesundheit unserer Mitarbeitenden zu erhalten und zu fördern. Mit unserem Betriebliche Eingliederungsmanagement (BEM) unterstützen wir Mitarbeitende, die innerhalb eines Jahres länger als sechs Wochen ununterbrochen oder wiederholt arbeitsunfähig waren. Ziel des BEM ist es, gemeinsam mit der betroffenen Person und dem Betriebsrat individuelle Lösungen zu erarbeiten, z. B. durch die stufenweise Wiedereingliederung, die Anpassung des Arbeitsplatzes mit Blick auf die gesundheitlichen Einschränkungen oder eine Neuausrichtung der Aufgaben.

Unser innerbetrieblicher Arbeitsschutz stützt sich auf kontinuierliche Gefährdungs-beurteilungen, regelmäßige Sicherheits-unterweisungen und die enge Zusammen-arbeit mit Fachkräften für Arbeitssicherheit und dem von uns beauftragten betriebsärztlichen Dienst. Unser Arbeitsschutz wird im Rahmen der Zertifizierung nach DIN ISO 9001 extern geprüft.

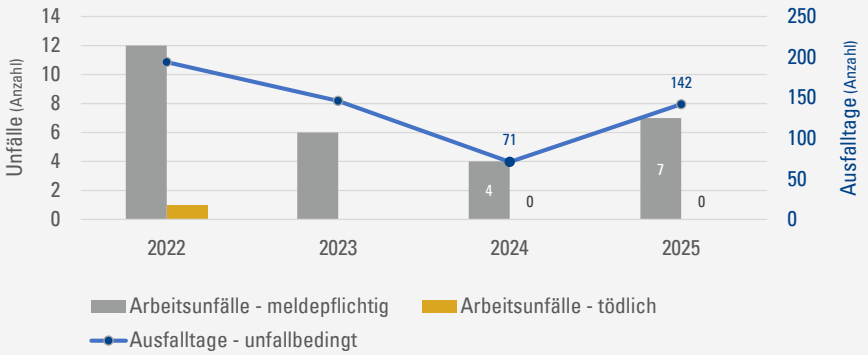
Ergänzend bieten wir Maßnahmen der betrieblichen Gesundheitsförderung (BGF) an. So beteiligen wir uns an den Kosten für freiwillige Maßnahmen unserer Mitarbeitenden im Rahmen ihrer Gesundheitsförderung, wie beispielsweise Beiträge für Fitnessstudios oder Sportvereine.

Durch unsere präventiven Sicherheitsmaßnahmen und gezielten Schulungen streben wir an, das Unfallgeschehen und die Ausfallzeiten im Hafenbereich kontinuierlich zu minimieren. Für jeden Arbeitsunfall werden die Ursachen ergründet, bei Bedarf Arbeitsplatzbegehungen durchgeführt und entsprechende Sicherheitsmaßnahmen abgeleitet.

B 9 | **B 3** Wir fördern die Gesundheit unserer Beschäftigten und unterstützen gleichzeitig emissionsarme Mobilitätsformen (z. B. durch Dienstrad-Leasing und ÖPNV-Zuschüsse) für den Arbeitsweg sowie zur privaten Nutzung. Seit der Einführung des Bikeleasing-Angebotes im Jahr 2024 steigt die Zahl der aktiven Verträge. Im Berichtsjahr 2025 nutzten bereits 9,5 Prozent unserer Mitarbeitenden dieses Angebot (2024: 5,8 Prozent).

Darüber hinaus beteiligt sich ROSTOCK PORT regelmäßig an der bundesweiten Aktion „STADTRADELN“. Insgesamt 34 Mitarbeitende von ROSTOCK PORT nahmen 2025 an der Aktion teil. Mit dieser Initiative stärken wir nicht nur den Teamgeist und die körperliche Fitness unserer Belegschaft, sondern setzen auch ein klares Zeichen für den Klimaschutz und die Radverkehrsförderung in unserer Hafenregion.

MELDEPFLICHTIGE ARBEITSUNFÄLLE ROSTOCK PORT



6.2. Förderung von Chancengleichheit und Kompetenzentwicklung

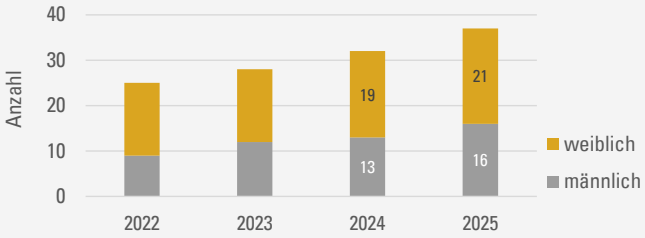
Vereinbarkeit von Beruf und Familie

C 5 Eine ausgewogene Work-Life-Balance und die Vereinbarkeit von Familie, Pflege und Beruf sind wesentliche Voraussetzungen für die Zufriedenheit und Leistungsfähigkeit unserer Beschäftigten. Wir arbeiten kontinuierlich an der optimalen Gestaltung der Arbeitsbedingungen im Hinblick auf eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie.

Wir bieten flexible Arbeitszeitmodelle an, die sich an den unterschiedlichen Lebensphasen unserer Mitarbeitenden orientieren. Soweit es die operativen Abläufe im Hafenbetrieb und der Hafenverwaltung zulassen, ermöglichen wir mobiles Arbeiten, Gleitzeit sowie individuelle Teilzeitlösungen. Zudem unterstützen wir Väter und Mütter aktiv bei der Inanspruchnahme von Elternzeit und der anschließenden Rückkehr an den Arbeitsplatz.

Flexible Arbeitsregelungen dienen nicht nur der Chancengleichheit von Arbeitnehmenden, sondern steigern auch die Produktivität und sorgen für höhere Zufriedenheit. Seit dem Jahr 2022 besteht bei uns zusätzlich zur gleitenden Arbeitszeit (Ausnahme: Schichtarbeiter) die Möglichkeit der variablen Wahl des

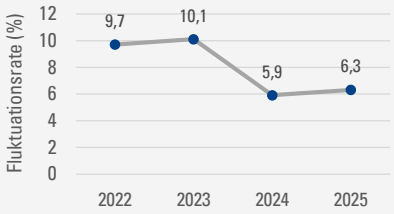
Teilzeit-Mitarbeitende



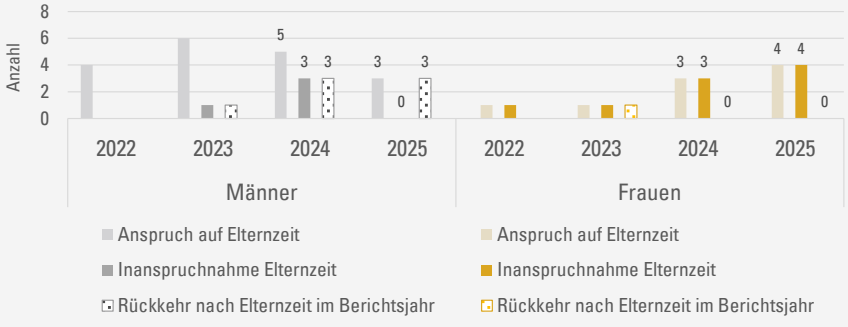
Arbeitsorts (sofern dies für den Arbeitsplatz geeignet ist). Dies bietet unseren Mitarbeitenden eine weitere Möglichkeit der flexiblen Arbeitsgestaltung und damit die Teilhabe an Erwerbstätigkeit und Familienleben unabhängig von ihrem Geschlecht. Auch bei unvorhergesehenen Ereignissen sind wir bestrebt, pragmatische Lösungen im Sinne der Familienvereinbarkeit zu finden. Unsere Maßnahmen zur Familienfreundlichkeit am Arbeitsplatz sollen Mitarbeitende binden.

B 8 Die Fluktuationsrate ist mit 6,3 Prozent im Jahr 2025 (Vorjahr: 5,9 Prozent) vergleichsweise gering.

Fluktuation



Inanspruchnahme von und Rückkehr aus der Elternzeit



GLEICHSTELLUNG UND GLEICHBEHANDLUNG

B 8 Wir stehen für ein wertschätzendes und vorurteilsfreies Arbeitsumfeld. Wir tolerieren keinerlei Diskriminierung aufgrund von Geschlecht, Herkunft, Religion, Behinderung, Alter oder sexueller Identität. Chancengleichheit bei der Rekrutierung, Vergütung und beruflichen Entwicklung ist für uns ein zentrales Prinzip.

Beschäftigte mit gesundheitlichen Einschränkungen sind bei uns willkommen. Bei unserer Auswahl entscheidet die fachliche und persönliche Qualifikation. Im Jahr 2025 waren bei uns neun Personen mit Behinderung beschäftigt (2024: 10). Die Schwerbehindertenquote lag im Jahr 2025 bei rund 4,7 Prozent (2024: 5,3 Prozent). Die Interessen der Schwerbehinderten bei ROSTOCK PORT zu den Fragen und Problemen der Arbeitssicherheit werden durch die Schwerbehindertenvertretung wahrgenommen.

Wir setzen uns für die Förderung von Frauen – insbesondere in technischen Berufen und in Führungspositionen ein. Der Anteil von Frauen am Beschäftigungsvolumen bei ROSTOCK PORT lag im Jahr 2025 bei rund 32 Prozent – und damit etwas höher als im Vorjahr (30 Prozent). Ein wichtiger Aspekt der Gleichbehandlung betrifft die gleiche Bezahlung für gleiche Arbeit. Bei ROSTOCK PORT reguliert ein Haustarifvertrag die Vergütung von rund 93 Prozent der Beschäftigten.

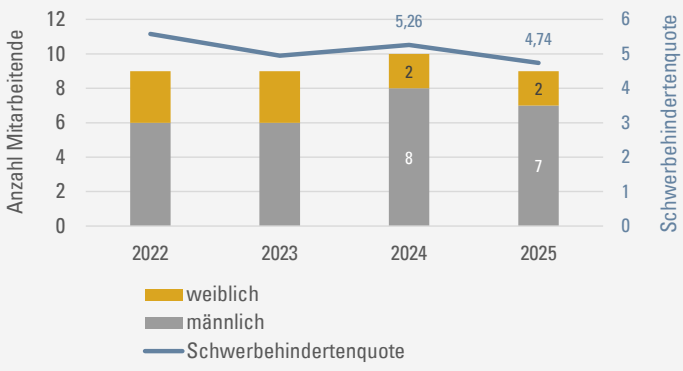
C 9 Das Leitungsorgan von ROSTOCK PORT besteht aus zwei Geschäftsführern und der von den Eigentümern entsandte Aufsichtsrat setzt sich seit Dezember 2025 aus zwei Frauen und sieben Männern zusammen. Prozentual fällt hier aufgrund der kleinen Grundgesamtheit bereits das Ausscheiden einer Person stark ins Gewicht.

ANTEIL VON FRAUEN BEI ROSTOCK PORT

	gesamt	Führungskräfte	Aufsichtsrat
2025	31,6%	14,8%	22,2%
2024	30,0%	14,3%	33,3%
2023	29,7%	16,7%	16,7%
2022	31,6%	19,2%	16,7%

Der Frauenanteil in Führungspositionen bei ROSTOCK PORT ist im Jahr 2025 im Vergleich zum Vorjahr leicht gestiegen. Da der maritime Sektor historisch stark männlich geprägt ist und Führungspositionen oft geringe Fluktuationsraten aufweisen, erfordert der Anstieg Zeit. Wir richten unsere Nachwuchsförderung weiterhin darauf aus, künftige Vakanzen verstärkt mit qualifizierten Frauen zu besetzen.

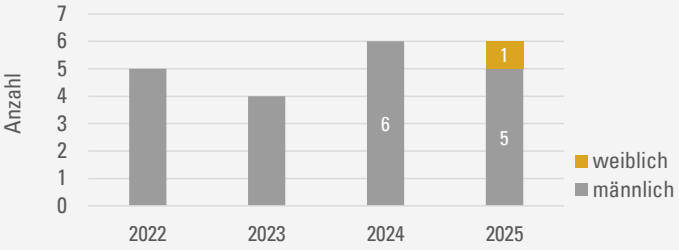
MITARBEITENDE MIT BEHINDERUNGEN



AUS- UND WEITERBILDUNG

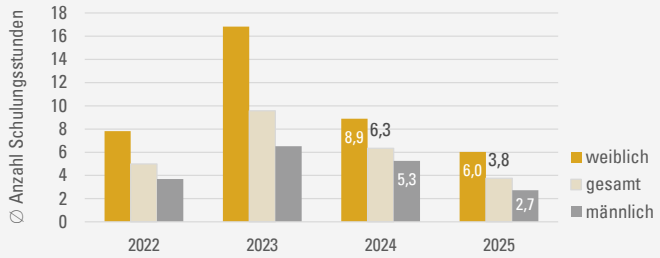
B 8 Seit Einführung des Berufsbildes „Fachkraft für Hafenlogistik“ im Jahr 2006 bilden wir junge Leute in diesem abwechslungsreichen Beruf im gewerblichen Bereich aus. Mit sechs Auszubildenden investieren wir gezielt in die Qualifizierung eigener Nachwuchskräfte im Bereich der Hafenlogistik. Unter Anleitung erfahrener Kollegen arbeiten die angehenden „Fachkräfte für Hafenlogistik“ an der Kaikante, steuern Anlagen und packen mit an.

AUSZUBILDENDE ROSTOCK PORT



B 10 Fortbildung und Qualifizierung ist eines unserer wichtigsten und wettbewerbssichernden Themen der Zukunft. Die bedarfsgerechte Auswahl geeigneter Weiterbildungen ist dabei ein wesentlicher Themenbereich in unseren regelmäßig durchgeführten Mitarbeitergesprächen. Jede Schulungs- bzw. Weiterbildungsmaßnahme wird im Nachhinein auf ihre Wirksamkeit hin evaluiert und gegebenenfalls werden entsprechende Folgemaßnahmen zur Erreichung des angestrebten Qualifikationserfolgs getroffen. Im Jahr 2025 bildete sich jeder Mitarbeitende bei ROSTOCK PORT durchschnittlich für 4,6 Stunden fort oder weiter. Bei den Frauen sind es durchschnittlich sechs Stunden je Mitarbeiterin und bei den Männern liegt die durchschnittliche Stundenzahl für Fort- und Weiterbildungen bei 2,7 Stunden je Mitarbeiter.

ANZAHL JÄHRLICHE SCHULUNGSSTUNDEN JE BESCHÄFTIGTEM



6.3. Hafensicherheit

B 9 Als Entwicklerin von (kritischer) maritimer Infrastruktur tragen wir eine hohe Verantwortung für die Sicherheit von Menschen, Gütern, Hafenanlagen und Schiffen. Ein lückenloses Sicherheitsmanagement ist die Grundvoraussetzung für einen reibungslosen, verlässlichen und zukunftsfähigen Hafenbetrieb. Unsere Sicherheitsmaßnahmen orientieren sich strikt an den Vorgaben des seit 2004 geltenden *ISPS-Codes* (International Ship and Port Facility Security Code). Zur praktischen Durchsetzung und kontinuierlichen Überwachung dieser Standards haben wir qualifizierte Sicherheitsbeauftragte für die Hafenanlage (Port Facility Security Officer – PFSO) bestellt. Diese stellen die Einhaltung der geforderten Gefahrenabwehrpläne sicher, führen regelmäßige Risikoanalysen durch und passen die Schutzmaßnahmen flexibel an aktuelle Gefährdungslagen an.

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

Die im Seehafen Rostock sowie im Kreuzfahrtterminal Warnemünde angewandten Regelungen sind durch die übergeordnete Landesbehörde beim Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit Mecklenburg-Vorpommern (Designated Authority) zertifiziert und werden durch den Port Facility Security Officer (PFSO) ständig aktualisiert.

Sicherheit im Hafen ist eine Gemeinschaftsaufgabe: Wir pflegen daher eine enge Kooperation mit den zuständigen Sicherheits- und Ordnungsbehörden auf Landes- und Bundesebene (u. a. Wasserschutzpolizei, Zoll, Bundespolizei, örtlichen Feuerwehr- und Rettungskräften sowie Hafen- und Seemannsamt). Durch gemeinsame Übungen, abgestimmte Notfallpläne und einen kontinuierlichen Informationsaustausch gewährleisten wir, dass im Ernstfall – von Sachgefahren über Cyber-Risiken bis hin zu Gefahrenabwehrlagen – schnell und effizient gehandelt werden kann.

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

Durch diese strukturierten Präventions- und Schutzmaßnahmen sichern wir nicht nur die maritime Lieferkette, sondern schützen gleichzeitig unsere Beschäftigten, Dienstleister sowie die angrenzende Region.

VSME-Inhaltsindex

ROSTOCK PORT hat die in diesem Inhaltsindex zitierten Angaben für den Zeitraum 2022-2025 mit Bezugnahme auf den VSME-Standard berichtet.

B Basismodul
B 1 Grundlagen für die Erstellung 2, 5, 6, 8, 44
B Basismodul_Allgemeine Angaben
B 2 Verfahrensweisen, Richtlinien und künftige Initiativen für den Übergang zu einer nachhaltigeren Wirtschaft 10, 26
B Basismodul_Sozialangaben
B 8 Arbeitskräfte – Allgemeine Merkmale 36, 38, 39, 40, 44
B 9 Arbeitskräfte – Gesundheitsschutz und Sicherheit 37, 41, 44
B 10 Arbeitskräfte – Vergütung, Tarif-/Kollektivverhandlungen und Schulung 36, 40, 44
B Basismodul_Umweltangaben
B 3 Energie und Treibhausgasemissionen 30, 31, 37, 44
B 4 Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzungen 27, 33
B 5 Biodiversität 35
B 6 Wasser 33
B 7 Ressourcennutzung, Kreislaufwirtschaft und Abfallwirtschaft 33
C Zusatzmodul
C 1 Strategie – Geschäftsmodell und Nachhaltigkeit, zugehörige Initiativen 8, 9, 18
C Zusatzmodul_Allgemeine Angaben
C 2 Beschreibung von Verfahrensweisen, Richtlinien und künftigen Initiativen für den Übergang zu einer nachhaltigeren Wirtschaft 10, 26
C Zusatzmodul_Governance-Angaben
C 9 Geschlechtervielfalt im Leitungsorgan 39, 44
C Zusatzmodul_Sozialangaben
C 5 Zusätzliche (allgemeine) Merkmale der Arbeitskräfte 36, 38, 44

Daten und Fakten

Jahr Maßnahmeumsetzung	Maßnahmebezeichnung	gesamt
2003	1. Dorfanger Hinrichsdorf (Baum-/ Strauchpflanzung) 2. Teilentsiegelung Alte Bäderstraße (Fahrbahnreduzierung zu Radweg+Baumanpflanzungen)	2
2003/2004	1. Waldanpflanzung Krummendorf	1
2005/2006	1. Baumpflegearbeiten Rostock Gehlsdorf (Baumpflegearbeiten Trinenmuur) 2. Baumpflegearbeiten Barnstorf+Schutower Moorwiesen 3. Waldumbau Carbäcktal (GLB "Oberes Carbäcktal") 4. Aufwertung/Entwicklung einer Grünfläche in Evershagen Süd 5. Baumersatz Toitenwinkel, Krummendorf, Petersdorf, Zur Warnow	5
2006	1. Altablagerung Diedrichshäger Moor (Entkusselung/Aushagerung, Entsiegelung) 2. Wiederherstellung Verbindung Ostsee Conventer See 3. Anlegen einer Uferschwalbennisthilfe (Westfriedhof) 4. Erstaufforstung Krummendorf	4
2006/2007	1. Baumersatz Reutershagen (Bäume) 2. Anlage von Steinwällen im Berreich Unterwarnow	2
2009	1. Rückbau Fingerpier anteilig	1
2009/2010	1. Ersatzpflanzung Reutershagen 2. Ersatzpflanzung Stuthof 3. Erstaufforstung Ivendorf LK DBR (Roterlen, Stieleichen)	3
2010	1. Anlage eines Steinfeldes im Breitling	1
2010/2011	1. Förderung halophiler Arten durch Brackwasserretenation Peezer Bach Mündung	1
2011	1. Errichtung/Erneuerung Amphibienleiteinrichtung Parkplatz Wilhelmshöhe 2. Aufwertung Kleingewässer Selebruch (Stoltera, Wilhelmshöhe) 3. Ökokonto Peezer Bach (u.a. Beräumung, Errichtung Uferrandstreifen, Teilabbruch Verteilerbauwerk)	3
2011/2012	1. Waldersatzpflanzung Rövershagen	1
2012	1. Nistkästen (Kohlmeise, Blaumeise, Fledermaus), Winterquatier Kammmolch (Totholzhaufen) 2. Baumersatzpflanzungen a.d. A19 3. Ost-West-Straße (Gleisschotter-Holz-Grube, Lesesteinhaufen, Wiesenmahd) 4. Heidenholdt/Baumersatzpflanzungen an d. A19	4
2013	1. Fläche Braunkehlchen (Nisthilfen für Feldsperling, dauerhaft)	1
2014	1. Entsiegelung/Abbruch Betonfläche u. Ansaat Landschaftsrasen A1 (Ostseite Kreuzung O.-W. Str.)	1
2015	1. Ersatz- (Erst) aufforstung a.d. A19	1
2015/2016	1. Ökokonto VR- 020 (Gut Darß)	1
Pflege 2016-2018	1. Groß Klein Ausgleichsfläche	1
2017	1. Waldökokonto Lüttenhagen (LfoA)	1
2017/2018	1. Fledermausersatzquartiuere (Sommer- und Winter) 2. Baum- und Gehölzpflanzungen	2
2018	1. Fledermausersatzquartiere und Brutvögelnisthilfen	1
2019	1. Installation von 10 Höhlennistkästen für Brutvögel	1
2022	1. Installation von 3 Fledermaus- und 6 Brutvogelnnisthilfen	1
2023	1. Herstellung eines Zauneidechsenwinterquartiers	1
2024	1. Installation von 10 Fledermausganzjahresquartieren und 3 Vogelkästen	1
2025	1. Installation 1 Fledermausquartier und 2 Brutvogelersatzkästen 2. Installation von 2 Vogelnistkästen 3. Installation von 2 Schwalbentürmen 4. Halbhöhlenbrutkästen, Anlage von 300qm Bienenweide 5. Baumpflanzungen und Anlage von Staudenbeeten	5

Anlage 1: Übersicht naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen ROSTOCK PORT GmbH (Stand: August 2026)

Thema	Beschreibung	Einheit	2022	2023	2024	2025
Grundlagen Berichtserstellung VSME B1	berichterstattendes Unternehmen: ROSTOCK PORT GmbH Berichtshäufigkeit: alle 2-3 Jahre (freiwillig) Module: Basis- und Zusatzmodul	-	-	-	-	-
Unternehmensgröße VSME B1	Bilanzsumme	Mio. Euro	215,4	227,9	242,6	261,5
Wirtschaftliche Leistung VSME B1	Umsatzerlöse	Mio. Euro	42,3	27,2	51,9	54,1
Beschäftigte VSME B1	Beschäftigtenzahl Ende Berichtszeitraum	Anzahl Gesamt	174	182	190	190
		Anzahl Frauen	55	54	57	60
		Anzahl Männer	119	128	133	130
Fluktuation VSME B8	Fluktuationsrate	Gesamt (%)	9,71	10,11	5,91	6,32
Struktur der Beschäftigten VSME B8	Vollzeit	Anzahl Gesamt	149	154	153	152
		Anzahl Frauen	39	38	36	38
		Anzahl Männer	110	116	117	114
	Teilzeit	Anzahl Gesamt	25	28	32	37
		Anzahl Frauen	16	16	19	21
		Anzahl Männer	9	12	13	16
	unbefristet	Anzahl Gesamt	171	181	185	188
		Anzahl Frauen	55	54	55	59
		Anzahl Männer	116	127	130	129
	befristet	Anzahl Gesamt	3	1	5	2
		Anzahl Frauen	0	0	2	1
		Anzahl Männer	3	1	3	1
	Mitarbeitende mit Behinderung (Schwerbehinderung, Gleichstellung)	Anzahl Frauen	3	3	2	2
		Anzahl Männer	6	6	8	7
	Schwerbehindertenquote	Anteil in Prozent	5,58	4,95	5,26	4,74
Mitarbeiter:innen mit Tarifverträgen VSME B10	durch Tarif-/Kollektivvertrag abgedeckte Mitarbeiter:innen	Anteil in %	92,6	92,9	92,1	92,1
Weiterbildung VSME B10	durchschnittliche Schulungsstunden (je Beschäftigtem)	Gesamt	4,99	9,58	6,35	3,77
		Frauen	7,82	16,83	8,89	6
		Männer	3,69	6,52	5,26	2,72
Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten VSME C5 VSME C9	Führungskräfte	Anzahl Frauen	5	4	4	4
		Anzahl Männer	21	20	24	23
	Aufsichtsrat	Anzahl Frauen	1	1	2	2
		Anzahl Männer	5	5	4	7
Gesamtenergieverbrauch VSME B3	Gesamtenergieverbrauch	MWh	3870	3627	3506	3828
geschätzte Treibhausgasemissionen VSME B3	Scope 1 (direkte Emissionen)	t CO_2e	103,0	116,3	106,9	133,4
	Scope 2 (indirekte Emissionen aus Energie)	t CO_2e	19,9	19,3	24,1	32,7
Treibhausgas-Emissionsintensität VSME B3	THG-Emissionsintensität bezogen auf Umsatzerlöse	t CO_2e				0,00
Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz VSME B9	Arbeitsunfälle (tödlich)	Anzahl Gesamt	1	0	0	0
	Arbeitsunfälle (meldepflichtig, inkl. tödliche Unfälle)	Anzahl Gesamt	12	6	4	7
	Quote meldepflichtiger Arbeitsunfälle	Quotient (Arbeitsunfälle/Arbeitsstunden gesamt * 200.000)	8,25	3,94	2,52	4,41

Anlage 2: Kennzahlen ROSTOCK PORT