

## Informationen zum Hafenenwicklungsplan 2030 und dem aktuellen Flächenbedarf

Für eine umfassende Ermittlung des zukünftigen Flächenbedarfs des Rostocker Seehafens hat Rostock Port im Jahr 2017 den öffentlich einsehbaren Hafenenwicklungsplan 2030 vorgestellt. Die Kenntnisnahme durch die Bürgerschaft erfolgte am 13.09.2017.

Die darin aufgestellten Zahlen und Prognosen zum Flächenbedarf wurden 2020 in der Vorranguntersuchung überprüft und bestätigt. Gern möchten wir im Folgenden darauf eingehen, wie sich die Prognosen aktuell entwickeln und einige in diesem Zusammenhang häufiger gestellte Fragen beantworten.

Ansiedlungen aus den Bereichen der Industrie und Logistik stehen für 90 % des prognostizierten Flächenbedarfes im Seehafen. Hier verzeichnet der Seehafen weiter eine große Anzahl hafenaffiner Flächenanfragen. Bei der Umschlagfunktion, die nur für 10 % des Flächenbedarfes steht, folgt die tatsächliche Entwicklung grundsätzlich der Prognose aus 2017: So wurden in 2023 32,2 Mio. t brutto am Standort Rostock umgeschlagen, davon allein 30,9 Mio. t brutto im Überseehafen Rostock (= 23,2 Mio. t netto).

Die Flächen im Hafen sollen so effizient wie möglich genutzt und Flächenbedarfe so konkret wie möglich eingegrenzt werden. In diesem Zusammenhang erreichen Rostock Port fortlaufend Anregungen. Einige prominente Hinweise seien an dieser Stelle mit entsprechender Erläuterung erwähnt.

- **Wann werden voraussichtlich Flächen und Kaikanten frei, die momentan noch dem Import und der Nutzung fossiler Rohstoffe dienen (Steinkohle für das Kraftwerk und fossiles Öl für die Raffinerie Schwedt)?**

Die Transformation des Hafens wird weiter fortgeführt und Umnutzungen der Flächen erfolgen permanent. Beispielsweise arbeiten Kraftwerkseigentümer an Nachnutzungsstrategien, u. a. für die Produktion von grünem Wasserstoff auf und am Kraftwerksgelände. Ölhafen- und Tanklagerflächen werden vorerst für die Rohölversorgung der Raffinerie PCK in Schwedt in naher Zukunft verstärkt genutzt, sukzessive aber weniger für fossile Güter gebraucht.

Mindestens im selben Umfang werden diese Kapazitäten jedoch für den Import grüner Energieträger – einem Wachstumssegment – benötigt.

- **Wie hoch wird der Flächenbedarf für den Import von Wasserstoff und Wasserstoff-Derivaten voraussichtlich sein?**

Als Erstes ist eine Umwandlung bestehender Flüssiggutkapazitäten vorgesehen. Hinzu kommt der aus den Ansiedlungsnachfragen resultierende zusätzliche Flächenbedarf.

- **Wie hoch wird der Flächenbedarf für Bau und Logistik für den Ausbau der Offshore-Windkraft voraussichtlich sein?**

Die EEW Special Pipe Constructions GmbH wird allein für ihre Werkserweiterung 30 Hektar

benötigen. Weitere Entwicklungen sind nicht ausgeschlossen. Eine senkrechte Einlagerung von einzelnen Modulen ist angesichts einer Maximallänge von 100 m und Durchmessern bis zu 10, später 12 m kein realistischer Vorschlag.

- **Wie hoch ist das Potenzial für Importe am bestehenden Ammoniak-Terminal von YARA für zusätzliches grünes Ammoniak?**

Die Mitnutzung bestehender unterausgelasteter Kapazitäten ist Teil der Überlegung der örtlichen Akteure, hierzu besteht ein Austausch mit der Firma YARA. Perspektivisch werden diese Kapazitäten aber nicht ausreichen, insbesondere dann nicht, wenn sich dieses Wasserstoff-Derivat durchsetzt (anderenfalls wird von dem Wasserstoff-Derivat Methanol ausgegangen, welches ebenfalls Umschlag- und Lagerkapazitäten benötigt).

- **Gibt es Ansiedlungen, Betriebserweiterungen oder Umschlag-Erhöhungen, die für Rostock angedacht sind, aber aus volkswirtschaftlicher und ökologischer Perspektive in Sassnitz-Mukran sinnvoller wären?**

Die Nachfrage nach Ansiedlungsflächen in Hafennähe in Mecklenburg-Vorpommern ist grundlegend hoch, dabei werden auch die Flächen von Mukran durch das Land bzw. die Wirtschaftsfördergesellschaften auf Eignung geprüft. Rostock weist zahlreiche Lagevorteile wie u.a. die Verkehrsanbindungen sowie die vor Ort ansässigen Arbeitskräfte und die Universität auf, die die Flächennachfrage am Standort Rostock erhöhen.

### **Möglichkeiten zur effizienteren Nutzung der bestehenden Flächen**

- **Autoterminal: Wäre es möglich, eine Parkpalette statt eines Freiflächenparkplatzes zu nutzen?**

Das Autoterminal ist erst seit ca. einem Jahr nennenswert im Autoumschlag tätig und das „Hochfahren“ des Umschlages erfolgt gerade. Eine Investition in Parkpaletten bei Mengensteigerungen ist vorgesehen. Die Güterströme über Rostock sparen bisherige Umwege über die Nordseehäfen. Der für Kunden in Ostseeanrainerstaaten vorgesehene Transport der Autoproduktion aus Mitteldeutschland und Tschechien gelangte bisher über den Umweg Bremerhaven/Emden zum Bestimmungsort – dies gelingt über Rostock sehr viel schneller und wegen der kürzeren Entfernungen auch CO<sub>2</sub>-effizienter.

- **Lassen sich Parkplätze für Pendlerinnen und Pendler möglicherweise durch Rufbusse und Fahrradwege am oder auf dem Gelände des Hafens sowie eine bessere Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr einsparen?**

Ein Mobilitätskonzept für den Seehafen unter Federführung von Senatsbereich 4 der Hansestadt Rostock gemeinsam mit den ansässigen Industrieunternehmen ist derzeit in Arbeit. Die Förderung des ÖPNV steht dabei im Mittelpunkt

- **Wäre die Verlagerung der Getreidelager weiter entfernt von der Kaikante eine Alternative?**

Weit im Hinterland liegende und Flächen zerschneiden Förderbandanlagen sind logistisch nachteilig und lassen die hiesigen Unternehmen im Wettbewerb mit anderen Standorten nicht bestehen.