

Liebe Mitglieder der Rostocker Bürgerschaft,

danke für Ihre Arbeit und Ihr Engagement für einen zukunftsfähigen Hafen!

Nach Betrachtung des von Rostock Port erstellten Hafenenwicklungsplans, welcher erst 2022 für die Öffentlichkeit ersichtlich war, stellten wir fest, dass mit Zahlen und Prognosen aus dem Jahr 2014 oder früher argumentiert wird. Seitdem sind schon 10 Jahre vergangen und wir fragen uns, wie die gestellten Prognosen erfüllt wurden.¹

Wir würden daher gerne anregen, dass der Flächenbedarf von Rostock Port von wissenschaftlicher Seite überprüft wird.

Hierfür könnte eine Schnellstudie in Auftrag gegeben werden. Ziel der Studie soll die Beantwortung folgender Fragen sein:

1. Wie können die bestehenden Flächen effizienter genutzt werden? Wie hoch wären die Kosten für die jeweiligen Effizienzsteigerungen? Hier einige Beispiele:
 - Beispiel 1: Parkpalette statt Freiflächenparkplatz nutzen.
 - Beispiel 2: Transition Pieces und andere Rohre von EEW senkrecht statt waagrecht lagern.
 - Beispiel 3: Rufbusse am oder auf dem Gelände des Hafens, Fahrradwege an oder auf dem Gelände des Hafens, bessere Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr, um Parkplätze für Pendler*innen einzusparen.
 - Beispiel 4: Verlagerung der Getreidelager weiter weg von der Kaikante.
2. Wann werden Flächen und Kaikanten voraussichtlich frei, die momentan noch dem Import und der Nutzung fossiler Rohstoffe dienen (Steinkohle für das Kraftwerk und fossiles Öl für die Raffinerie Schwedt)? Als Referenz sollen die Klimaziele der Bundesregierung, beziehungsweise die Transformationspfade des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz dienen.
3. Wie hoch wird der Flächenbedarf für den Import von Wasserstoff und Wasserstoff-Derivaten voraussichtlich sein? (Referenz wie bei Frage 2)
4. Wie hoch wird der Flächenbedarf für Bau und Logistik für den Ausbau der Offshore-Windkraft voraussichtlich sein? (Referenz wie bei Frage 2)
5. Wie hoch ist das Potential für Importe am bestehenden Ammoniak-Terminal von Yara für zusätzliches grünes Ammoniak?
6. Welche für Rostock angedachten zusätzlichen Ansiedelungen, Betriebserweiterungen, oder Umschlag-Erhöhen wären im Rahmen einer volkswirtschaftlichen Optimierung und aus Naturschutz-Perspektive in Sassnitz Mukran sinnvoller? Wie groß ist das Potential der Flächen und Kaikanten von Sassnitz Mukran, nachdem diese nicht mehr für den Bau von Erdgas-Infrastruktur gebraucht werden (Nordstream 1, Nordstream 2, LNG-Terminal)?

Herzlichen Dank und freundliche Grüße

Ihre Aktivistin von Rostock for Future



¹ Die Beratungsunternehmen, die Rostock Port beauftragt hatte, und die Jahreszahlen der erstellten Prognosen dazu: Inros Lackner AG (2010), Beratungsunternehmen C-PL (2014) für Fracht und Fischereihafen, gesonderte Güterprognose von ISL (2014)