PORT OF KIEL

PORT RE PORT



FIRST TRADE ⛵ FIRST TRAVEL



PORT OF KIEL

FIRST TRADE FIRST TRAVEL

INHALT.

EINLEITUNG 04
PORT OF KIEL und die SDGs 04
SDGs im Fokus des PORT OF KIEL 05

KAPITEL 1 – FIVE-STAR PORT 06
Vorwort 07
Wirtschaftliche und finanzielle Verantwortung 09
Unternehmenswerte im Wandel der Zeit 12

KAPITEL 2 – FIRST TRADE. FIRST TRAVEL 14
PORT OF KIEL und seine Geschäftsfelder 15
Erweiterung des Ostuferhafens 18
Digitalisierung und Resilienz 22
Resilienz 24
Wirtschaftliche Effekte von Hafen und Kreuzfahrt 27

KAPITEL 3 – MIT HERZBLUT UND VERANTWORTUNG 28
Nachhaltige Personalarbeit – Menschen stärken. Zukunft gestalten 29
Unternehmenskultur gemeinsam gestalten 31
Unsere Werte gemeinsam entwickelt 32
Vielfalt, Chancengleichheit und Teilhabe 34
PORT LIFE 36
Beschaffung und Arbeitsschutz 38

KAPITEL 4 – BLUE PORT IM WANDEL DER ZEIT 40
BLUE PORT Kiel 2018 41
BLUE PORT Kiel seit 2021 48
Ziele von 2021 – Wo wir heute stehen 50
Klar strukturiert: CO_2-Reporting seit 2023 51
Entwicklung unserer CO_2-Emissionen 52
Exkurs Energie-Audit 2025 53
Exkurs Scope 3 – Ausbau Landstrom 54
Mission erfüllt: Landstrom an allen Terminals 60
Exkurs Scope 3 – Was machen wir sonst noch so? 63
Weitere Maßnahmen zur Reduzierung unserer CO_2-Emissionen 65
Konkrete Informationen zur Umstellung unserer Flotte auf Elektroantrieb 66
Schiffsantriebe der Zukunft 68
Installation von PV-Anlagen 70
Umgang mit Ressourcen 72
PORT OF KIEL gewinnt 2025 drei Nachhaltigkeitspreise 76

KAPITEL 5 – AIRPORT KIEL 78
Zukunftsfähige Infrastruktur für die Luftfahrt 80
Schritt für Schritt in Richtung nachhaltige Luftmobilität 83

ANHANG 84

IMPRESSUM 91

EINLEITUNG.

PORT OF KIEL und die SDGs

Die Sustainable Development Goals (SDGs) bilden den inhaltlichen Rahmen dieses Nachhaltigkeitsberichts. Sie helfen dabei, die Auswirkungen unseres Handelns systematisch einzuordnen und unsere Maßnahmen transparent den globalen Nachhaltigkeitszielen zuzuordnen.

Globale Ziele als gemeinsamer Orientierungsrahmen

In enger Anlehnung an den Voluntary Local Review (VLR) 2024 der Landeshauptstadt Kiel wird damit eine Verbindung zwischen kommunaler Nachhaltigkeitsstrategie und der Rolle des PORT OF KIEL als internationaler Logistikhub geschaffen.

Unsere Schwerpunkte innerhalb der SDGs

Die SDGs bilden für uns einen Orientierungsrahmen, um bestehende Aktivitäten einzuordnen und gleichzeitig den Blick auf unsere weitere Entwicklung zu richten. Besonderes Entwicklungspotenzial sehen wir aktuell bei den SDGs 5 (Geschlechtergleichheit), 7 (bezahlbare und saubere Energie) und 13 (Maßnahmen zum Klimaschutz). Hier wollen wir bestehende Maßnahmen gezielt weiterentwickeln und zusätzliche Impulse setzen. Gleichzeitig leisten wir bereits in zahlreichen weiteren Bereichen einen Beitrag zu einer nachhaltigen Hafenentwicklung. Dazu zählen insbesondere die SDGs 3 (Gesundheit und Wohlergehen), 6 (sauberes Wasser und Sanitäreinrichtungen), 8 (menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum), 9 (Industrie, Innovation und Infrastruktur), 10 (weniger Ungleichheiten), 11 (nachhaltige Städte und Gemeinden), 12 (nachhaltiger Konsum und Produktion), 14 (Leben unter Wasser), 15 (Leben an Land) und 17 (Partnerschaften zur Erreichung der Ziele). Dabei verstehen wir die Zuordnung nicht als abschließende Bewertung, sondern als Momentaufnahme eines kontinuierlichen Entwicklungsprozesses.

Klimaschutz als zentrale Aufgabe

Für einen Hafen, der ständig in Bewegung ist, sind Emissionen Teil des Geschäftsfeldes – genau deshalb wird der PORT OF KIEL im Bericht der Stadt als einer der „Big Five“ der kommunalen Gesellschaften mit relevantem CO_2-Ausstoß eingeordnet.

Die SDGs als strategischer Kompass

Gleichzeitig ist dies Ausgangspunkt für konsequentes Handeln: Auf unserem Weg bis 2030 nehmen wir insbesondere die Bereiche in den Blick, in denen durch Mobilität und Transport Treibhausgasemissionen entstehen und sich konkrete Möglichkeiten zur Reduzierung bieten. Ziel ist es, die Auswirkungen auf Umwelt und Mensch so gering wie möglich zu halten – ohne dabei die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Hafens aus dem Blick zu verlieren. Gerade im internationalen Kontext gewinnen die SDGs besondere Bedeutung: Als global anerkannter Referenzrahmen ermöglichen sie es, die Entwicklung des Hafens vergleichbar zu machen und Fortschritte über nationale Grenzen hinweg einzuordnen. Für den PORT REPORT dienen sie damit nicht nur der aktuellen Bestandsaufnahme, sondern auch als strategische Leitplanken für die zukünftige Ausrichtung. Sie schaffen eine belastbare Grundlage, um Veränderungen messbar zu verfolgen, Prioritäten weiterzuentwickeln und den PORT OF KIEL langfristig als verantwortungsbewussten Akteur im globalen Logistiksystem zu positionieren.



> Wir arbeiten kontinuierlich daran, die ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen unserer Geschäftstätigkeit zu verbessern.

SDGS IM FOKUS DES PORT OF KIEL

Die folgenden Sustainable Development Goals stehen im Mittelpunkt unseres Handelns. Mit konkreten Maßnahmen leisten wir unseren Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung.

BESONDERES ENTWICKLUNGSPOTENZIAL



Geschlechtergleichheit
Wir setzen uns für Chancengleichheit und eine wertschätzende Unternehmenskultur ein. Künftig wollen wir Vielfalt und Gleichstellung noch stärker in unserer Personalarbeit verankern und insbesondere die Entwicklungsmöglichkeiten von Frauen in einer traditionell männlich geprägten Hafen- und Logistikbranche weiter fördern.



Bezahlbare und saubere Energie
Mit Photovoltaik, dem Bezug von Ökostrom und unserer Landstromversorgung gestalten wir die Energieversorgung des Hafens nachhaltiger. Der weitere Ausbau erneuerbarer Energien, Speichermöglichkeiten und die Elektrifizierung unserer Infrastruktur sind wesentliche Bestandteile unserer langfristigen Energie- und Klimastrategie.



Maßnahmen zum Klimaschutz
Die Reduzierung unserer Treibhausgasemissionen gehört zu unseren zentralen Nachhaltigkeitszielen. Landstrom, die Elektrifizierung von Fahrzeugen und Umschlagsgeräten, Photovoltaik und erneuerbare Energien sind dabei wesentliche Themen, mit denen wir CO_2-Emissionen senken.

WEITERE SCHWERPUNKTE UNSERES ENGAGEMENTS



Gesundheit und Wohlergehen
Wir fördern Gesundheit, Sicherheit und Wohlbefinden unserer Mitarbeitenden durch Arbeitsschutz, Präventionsmaßnahmen und unser erweitertes Betriebliches Gesundheitsmanagement PORT LIFE. Gleichzeitig tragen Maßnahmen wie Landstrom durch die Reduzierung lokaler Luftschadstoffe zu einem gesünderen Hafenumfeld bei. Die kontinuierliche Verbesserung von Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz ist dabei fester Bestandteil unserer Personalarbeit.



Sauberes Wasser und Sanitäreinrichtungen
Als Hafen an der Ostsee tragen wir besondere Verantwortung für den Schutz der Gewässer. Der Umgang mit Abwasser, Abfällen und wassergefährdenden Stoffen durch fachgerechte Entsorgung über eine moderne Abwasseranlage sowie direkte Abfallentsorgung an unseren Kaikanten für die Schiffe und das Unternehmen selbst gehört zu unserem Hafenbetrieb. Perspektivisch wollen wir unseren Beitrag zum Schutz der Wasserqualität noch systematischer erfassen und weitere Möglichkeiten zur Verringerung von Einträgen in die Umwelt prüfen.



Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum
Als bedeutender Wirtschafts- und Arbeitgeberstandort sichern wir direkte und indirekte Arbeitsplätze und stärken regionale sowie internationale Wertschöpfungsketten. Nachhaltiges Wachstum bedeutet für uns zugleich, gute Arbeitsbedingungen, Qualifizierung und langfristige Beschäftigung zu fördern und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Hafens dauerhaft zu sichern.



Industrie, Innovation und Infrastruktur
Investitionen in Landstrom, Elektrifizierung, moderne Hafen- und Flughafeninfrastruktur sowie digitale Logistiklösungen stärken die Leistungs- und Zukunftsfähigkeit unserer Standorte. Innovation und moderne Infrastruktur sind für uns wesentliche Voraussetzungen, um ökologische Transformation und wirtschaftliche Entwicklung miteinander zu verbinden.



Weniger Ungleichheiten
Wir fördern ein diskriminierungsfreies Arbeitsumfeld, Teilhabe und Vielfalt. Dazu gehören Beteiligungsmöglichkeiten, die Interessenvertretung schwerbehinderter Mitarbeitender und die Internationalität unserer Belegschaft. In Zukunft wollen wir inklusive Arbeitsstrukturen und Barrierefreiheit weiter stärken und Teilhabe noch selbstverständlicher in unseren Arbeitsalltag integrieren.



Nachhaltige Städte und Gemeinden
Die Hafenteile sind wichtige Bestandteile der urbanen Infrastruktur Kiels. Mit Elektrifizierung, Landstrom und einer verantwortungsvollen Flächennutzung tragen wir dazu bei, die Auswirkungen unserer Verkehre auf das städtische Umfeld zu reduzieren. Die Schnittstelle zwischen Stadt, Hafen und Flughafen wollen wir künftig noch stärker in den Blick nehmen – insbesondere bei Mobilität, Flächennutzung, Lärm und Lebensqualität.



Nachhaltige/r Konsum und Produktion
Ressourcenschonung und verantwortungsvolle Beschaffung gewinnen in unserem Betrieb weiter an Bedeutung. Beispiele sind Nachhaltigkeitskriterien bei Arbeitskleidung und PSA, die Weiterverwendung oder Spende von Geräten und Mobiliar sowie die Vermittlung überschüssiger Lebensmittel von Kreuzfahrtschiffen an soziale Einrichtungen. Künftig wollen wir Kreislaufwirtschaft und nachhaltige Beschaffung noch systematischer in unseren Prozessen verankern.



Leben unter Wasser
Als Ostseehafen tragen wir Verantwortung für den Schutz der Meeresumwelt. Durch einen fachgerechten Umgang mit Abfällen, Abwasser und Schadstoffen sowie emissionsärmere Hafenprozesse reduzieren wir Belastungen für die Ostsee. Künftig wollen wir prüfen, wie wir den Schutz mariner Lebensräume durch weitere geeignete Maßnahmen unterstützen können. (Siehe auch Kapitel 4.)



Leben an Land
Bei der Entwicklung unserer Hafenflächen berücksichtigen wir Natur, Biodiversität und einen verantwortungsvollen Umgang mit der begrenzten Ressource Fläche. Flächenerweiterungen realisieren wir gezielt auf ehemaligen Industrie- und Brachflächen und führen diese einer neuen wirtschaftlichen Nutzung zu. Auch künftig wollen wir diesen Ansatz fortführen und gleichzeitig prüfen, wie Biodiversität und ökologische Aufwertung auf geeigneten Flächen sowie durch Ausgleichsmaßnahmen stärker berücksichtigt werden können.



Partnerschaften zur Erreichung der Ziele
Nachhaltige Hafenentwicklung gelingt nur gemeinsam. Deshalb arbeiten wir eng und oft schon seit vielen Jahren mit der Landeshauptstadt Kiel, Reedereien, Unternehmen, Wissenschaft, Politik und weiteren Partnern zusammen. Gerade bei Klimaschutz, Energie, Mobilität und Innovation sind diese Partnerschaften für uns ein wesentlicher Hebel, um nachhaltige Veränderungen voranzutreiben.

KAPITEL 1. PORT OF KIEL. FIVE-STAR PORT.



Verantwortung übernehmen – für Hafen, Flughafen, Klima und Menschen. Infrastruktur im Wandel: leistungsfähig, innovativ und zukunftsfähig. Unser Kurs: gemeinsam Zukunft gestalten.



DR. DIRK CLAUS
VORSITZENDER DER GESCHÄFTSFÜHRUNG PORT OF KIEL



Nachhaltigkeit bedeutet für den SEEHAFEN KIEL weit mehr als Umwelt- und Klimaschutz. Als Teil internationaler Transport- und Versorgungsketten tragen wir Verantwortung für wirtschaftliche Stabilität, sichere Arbeitsplätze, resiliente Infrastruktur und die nachhaltige Entwicklung unseres Standortes. Häfen verbinden Menschen, Märkte und Regionen – und sie spielen eine zentrale Rolle bei der Transformation zu einer klimafreundlicheren Wirtschaft.

Für mich ist Nachhaltigkeit deshalb kein separates Handlungsfeld, sondern ein wesentlicher Bestandteil unserer Unternehmensstrategie. Als Hafen bewegen wir täglich Güter, Schiffe und Menschen. Damit sind Emissionen und Eingriffe in die Umwelt verbunden. Unser Anspruch ist es, die daraus entstehenden Auswirkungen kontinuierlich zu reduzieren und gleichzeitig die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Hafens langfristig zu sichern.

Mit Blick auf 2030 richten wir unsere weitere Entwicklung darauf aus, die Emissionen unseres eigenen Geschäftsbetriebs kontinuierlich zu senken. Investitionen in Energieeffizienz, erneuerbare Energien und unsere Infrastruktur sind dabei zentrale Bausteine.

In den vergangenen Jahren haben wir erheblich in die Weiterentwicklung unseres Hafens investiert. Allein mehr als 50 Millionen Euro flossen in den Ausbau unserer Landstromanlagen und über 2,5 Millionen Euro in Photovoltaik.
Auch die Entwicklung unserer Hafenflächen ist mit erheblichen Investitionen verbunden: Für Bodensanierung und Kampfmittelräumung auf ehemaligen Industrieflächen haben wir bereits mehr als 2 Millionen Euro aufgewendet; rund 12 Millionen Euro sind bei unserer neuesten Erweiterung vorgesehen.
Damit schaffen wir die Grundlage, bestehende Flächen zu sanieren und zu entwickeln sowie unsere Infrastruktur zukunftsfähig aufzustellen.

Besonders stolz sind wir darauf, dass wir mit unseren Landstromanlagen bereits heute die Anforderungen der europäischen AFIR-Verordnung erfüllen und damit frühzeitig die Voraussetzungen für eine emissionsärmere Schifffahrt im Hafen geschaffen haben. Gleichzeitig verstehen wir diese Investitionen als Teil einer langfristigen Strategie, mit der wir den Hafen nachhaltig, wettbewerbsfähig und zukunftsfähig weiterentwickeln.

Neben dem Klimaschutz gewinnt auch das Thema Resilienz zunehmend an Bedeutung. Geopolitische Entwicklungen, veränderte Handelsströme, Energieversorgung und die Sicherheit kritischer Infrastrukturen zeigen, welche zentrale Rolle Häfen für Versorgungssicherheit und Wohlstand spielen. Gleichzeitig fordert uns die begrenzte Verfügbarkeit von Flächen heraus, vorhandene Ressourcen effizient zu nutzen und durch Innovation, Digitalisierung und intelligente Infrastruktur neue Entwicklungsmöglichkeiten zu schaffen.

Ein Thema, das mir persönlich besonders am Herzen liegt und das für mich untrennbar mit Nachhaltigkeit verbunden ist, ist die Weiterentwicklung unserer Unternehmenswerte. Nachhaltigkeit bedeutet für den PORT OF KIEL nicht nur Klimaschutz, innovative Infrastruktur oder wirtschaftliche Verantwortung. Sie lebt vor allem durch die Menschen, die unseren Hafen täglich mit ihrem Engagement gestalten. Unser Anspruch, ein Fünf-Sterne-Hafen zu sein, steht und fällt mit unseren Mitarbeitenden. Unsere neuen Unternehmenswerte sind Herzblut und Verantwortung. Sie stehen für eine Unternehmenskultur, die nachhaltiges Handeln nicht nur nach außen, sondern auch im täglichen Miteinander lebt. Ich freue mich besonders, diese Werte im Rahmen unseres ersten Nachhaltigkeitsberichtes vorstellen zu dürfen. Sie sind Ausdruck unserer sozialen Nachhaltigkeit und bilden eine wichtige Grundlage für unsere Personalarbeit sowie die langfristige Entwicklung des PORT OF KIEL.

Mit diesem Nachhaltigkeitsbericht orientieren wir uns an international anerkannten Nachhaltigkeitsprinzipien und den Nachhaltigkeitszielen der Vereinten Nationen (Sustainable Development Goals, SDGs). Insbesondere die Ziele zu nachhaltiger Infrastruktur und Innovation, Klimaschutz sowie starken Partnerschaften bilden einen wichtigen Orientierungsrahmen für unsere Weiterentwicklung. Nachhaltigkeit verstehen wir dabei als fortlaufenden Prozess, der ökologische, soziale und wirtschaftliche Verantwortung gleichermaßen berücksichtigt.

Mein Dank gilt allen Mitarbeitenden, Kund*innen, Partner*innen und unserer Gesellschafterin, die diesen Weg gemeinsam mit uns gestalten. Sie tragen mit ihrem Engagement dazu bei, den PORT OF KIEL als leistungsfähigen, resilienten und nachhaltigen Hafenstandort mit dem Anspruch eines Five-Star Port für die Zukunft sicher aufzustellen.



WIRTSCHAFTLICHE UND FINANZIELLE VERANTWORTUNG

– solide Basis für nachhaltige Entwicklung

Eine starke wirtschaftliche Basis ist die Voraussetzung dafür, unsere Hafeninfrastruktur langfristig zu erhalten und weiterzuentwickeln. Für uns bedeutet wirtschaftliche Verantwortung deshalb mehr als kurzfristige Ergebnisorientierung.

Dieser Bericht erfasst alle wesentlichen operativen Geschäftsfelder der Unternehmensgruppe PORT OF KIEL, bestehend aus SEEHAFEN KIEL sowie der hundertprozentigen Tochter SEEHAFEN KIEL Stevedoring, und bildet deren Nachhaltigkeitsaktivitäten in einem Gesamtzusammenhang ab. Der FLUGHAFEN KIEL, auch eine hundertprozentige Tochter des PORT OF KIEL, wird im fünften Kapitel gesondert betrachtet, da er ein anderes Geschäftsfeld als der PORT OF KIEL abbildet.

Entscheidend ist, die Wettbewerbsfähigkeit der PORT OF KIEL-Gruppe zu sichern und zugleich finanzielle Spielräume für Investitionen in Infrastruktur, Digitalisierung, Sicherheit und Klimaschutz zu schaffen. Unsere wirtschaftliche Basis ruht auf unseren vier wesentlichen Geschäftsfeldern: Fährverbindungen, Papierumschlag, Immobilienvermietung und Kreuzfahrtgeschäft. Im Geschäftsjahr 2025 erzielte die PORT OF KIEL-Gruppe einen Umsatz von mehr als 50 Millionen Euro und ein Ergebnis nach Steuern von mehr als 3 Millionen Euro. Damit verfügen wir über eine solide Grundlage, um den Hafen auch langfristig aus eigener Kraft weiterzuentwickeln.

2025 AUF EINEN BLICK

>50	24,8	>3
MILLIONEN EURO	MILLIONEN EURO	MILLIONEN EURO
UMSATZ 2025	INVESTITIONEN 2025	ERGEBNIS NACH STEUERN 2025

Investieren in die Zukunftsfähigkeit des Kieler Hafens
Hafeninfrastruktur ist kapitalintensiv und auf lange Nutzungszeiträume ausgelegt. Investitionsentscheidungen von heute prägen deshalb die Entwicklung unseres Standorts über Jahrzehnte. Allein 2025 investierten wir 24,8 Millionen Euro in unsere Infrastruktur. Schwerpunkte waren die Weiterentwicklung der Landstrom- sowie Energie- und Netzinfrastruktur, die Erweiterung der Vorfläche am Ostuferhafen, die Digitalisierung und Optimierung von Hafenprozessen sowie Verbesserungen bei Energieeffizienz und Gebäudestandards. Dabei betrachten wir Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit nicht als Gegensätze. Eine dauerhaft solide wirtschaftliche Basis schafft erst die Möglichkeit, in Klimaschutz, moderne Infrastruktur und neue Technologien zu investieren. Umgekehrt können nachhaltige Maßnahmen wirtschaftliche Vorteile schaffen: Ein geringerer Energie- und Ressourceneinsatz reduziert nicht nur Emissionen, sondern kann langfristig auch Betriebskosten senken und Prozesse effizienter machen.

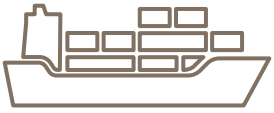
Digitalisierung und KI als wirtschaftliche Chance
Zusätzliches Potenzial sehen wir in der Verbindung von Nachhaltigkeit, Digitalisierung und künstlicher Intelligenz. In unserem Hafen entstehen große Mengen an Betriebs-, Energie- und Prozessdaten. Ihre intelligente Nutzung kann dazu beitragen, Energieverbräuche besser zu analysieren, Betriebsprozesse effizienter zu steuern oder technische Anlagen vorausschauend instand zu halten. Auch im Controlling und in der Unternehmenssteuerung können Daten und KI künftig dazu beitragen, Entwicklungen früher zu erkennen und Entscheidungen auf eine breitere Informationsbasis zu stellen. Damit verändert sich auch die Rolle unseres Finanzbereichs. Finanzielle, technische und nachhaltigkeitsbezogene Fragestellungen greifen zunehmend ineinander. Bei Investitionen müssen neben Finanzierung und Wirtschaftlichkeit beispielsweise Energiepreise, regulatorische Entwicklungen, technologische Veränderungen und langfristige Nachhaltigkeitswirkungen berücksichtigt werden.

> “Wirtschaftliche Stabilität schafft den Handlungsspielraum, den wir brauchen, um unseren Hafen nachhaltig und langfristig weiterzuentwickeln.”
>
> André Bender
> CFO, PORT OF KIEL-Gruppe

Aufgabe des Finanzbereichs ist es daher zunehmend, diese Perspektiven zusammenzuführen und belastbare Entscheidungsgrundlagen für die langfristige Entwicklung des PORT OF KIEL zu schaffen.

PORT OF KIEL – INNOVATIVE DREHSCHEIBE INTERNATIONALER TRANSPORTKETTEN

SEEVERKEHR



Güter kommen per Schiff aus In- und Ausland

DREHSCHEIBE PORT OF KIEL

UMSCHLAG

Effiziente Umschlagsprozesse

LAGER & LOGISTIK

Moderne Lagerflächen und intelligente Logistiklösungen

MARITIME SERVICES

Umfassende maritime Dienstleistungen für unsere Kunden

UNSER NACHHALTIGER BEITRAG ENTLANG DER TRANSPORTKETTE

ÖKOLOGISCHE NACHHALTIGKEIT

- Landstrom für Schiffe: Reduktion von Emissionen im Hafen (Details ab Seite 50)
- Schrittweise Einführung von elektrischen Umschlagsgeräten zur größtmöglichen Einsparung von CO_2 (siehe ab Seite 65)
- Wasser- und Abfallentsorgungschutz von Umwelt und Küsten
- Bunkerung alternativer Kraftstoffe ship-to-ship möglich
- Ökostrom im Hafenbetrieb
- Nutzung bestehender Industrieflächen: Flächenverbrauch minimieren

ÖKONOMISCHE NACHHALTIGKEIT

- Sicherung regionaler Wertschöpfung und Arbeitsplätze
- Hohe Auslastung und stabile Umschlagmengen
- Reinvestitionen aus dem Gewinn des Unternehmens
- Effiziente Prozesse und moderne Infrastruktur
- Investitionen in Anlagen, Digitalisierung und Innovation
- Langfristige Kundenpartnerschaften

UNSERE HEBEL FÜR RESILIENTE UND ZUKUNFTSFÄHIGE LIEFERKETTEN

KLIMASCHUTZ VORANTREIBEN
Emissionen senken und Ressourcen schonen

DIGITALISIERUNG NUTZEN
Prozesse intelligent vernetzen

INTERMODALITÄT STÄRKEN
Mehr Verkehre auf Schiene und Schiff



Wir verbinden See, Schiene und Straße – mit Herzblut & Verantwortung.

HINTERLANDANBINDUNG



Güter erreichen ihr Ziel per Bahn oder Lkw im Vor- und Nachlauf

ENDKUNDEN



Waren erreichen Unternehmen und Verbraucher im In- und Ausland

NACHHALTIGE LOGISTIK & INTERMODALITÄT

- Intermodale Anbindung an drei Standorten (See, Schiene, Straße)
- E-Lkw-Ladestationen zur Förderung emissionsarmer Vor-/Nachläufe in der gesamten Transportkette (Details Seite 67)
- Zentrale Lage – kurze Wege, hohe Erreichbarkeit

SOZIALE VERANTWORTUNG & ZUVERLÄSSIGKEIT

- Sichere Arbeitsplätze und faire Arbeitsbedingungen
- Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz im Hafen
- Qualifizierung und Entwicklung unserer Mitarbeitenden
- Resilienzstrategie und Business Continuity Management (BCM)
- Verlässlicher Partner für Kunden, Region und Gesellschaft

PARTNERSCHAFTEN PFLEGEN

Gemeinsam nachhaltige Wertschöpfung schaffen

RESILIENZ ERHÖHEN

Widerstandsfähigkeit stärken, Risiken managen

VERANTWORTUNG ÜBERNEHMEN

Für Menschen, Umwelt und Zukunft

UNTERNEHMENSWERTE IM WANDEL DER ZEIT

Im Jahr 2011 wurde gemeinsam mit der Hamburger Agentur Mutabor in einem aufwendigen Prozess ein neues Logo und die heute allgemein bekannte Marke „PORT OF KIEL“ entwickelt. Das Logo zeigt sich bis heute mit seinen fünf Schiffen. An unserem Anspruch, ein Fünf-Sterne-Hafen zu sein, halten wir fest.

Gleichzeitig haben sich die Zeiten und mit ihnen unser Unternehmen weiterentwickelt. Deshalb haben wir neu herausgearbeitet, was den PORT OF KIEL heute ausmacht. Entstanden ist ein klares Werteverständnis, das nach innen wie nach außen wirkt und Mitarbeitenden, Kund*innen und Partner*innen Orientierung und Identifikation gibt.



> Unser Anspruch bleibt.
> Unser Werteverständnis
> entwickelt sich weiter.

HERZBLUT

„Wir handeln mit Herzblut.“
Wir stehen gemeinsam für unseren Hafen, unsere Kolleg*innen, unsere Teams und unsere Partner. Wir packen an, denken mit und identifizieren uns mit den Unternehmen, als wären es unsere eigenen. Spaß an unserer Arbeit, Motivation, Leidenschaft, Loyalität und ein seefestes Zusammenhalten – das sind wir. Wir sind ein Team. Wir sind der Hafen. Dabei sind wir authentisch. Wir sind neugierig, handeln entschlossen und haben den Mut, neue Wege zu gehen. Wir lassen Innovation entstehen und geben uns nicht mit dem Durchschnitt zufrieden. Dabei gehen wir oft einen Extraschritt. Immer mit Blick auf die Bedürfnisse unserer Partner, unserer Heimatstadt und unsere eigenen Werte.

&

VERANTWORTUNG

„Wir übernehmen Verantwortung.“
Verantwortung bedeutet für uns, Entscheidungen bewusst zu treffen und ihre Auswirkungen auf Mensch, Umwelt und Unternehmen im Blick zu behalten – heute und morgen. Unsere Verantwortung und Loyalität gilt unseren Kolleg*innen und unseren Unternehmen. Dabei spielen Respekt, Wertschätzung und Fairness für uns alle eine große Rolle. Auf unser Wort ist Verlass. Für uns bedeutet Verbindlichkeit ein tiefes gegenseitiges Vertrauen und Zusammenarbeit auf Augenhöhe. Wir reden nicht nur, wir liefern. Wir stehen für klare und ehrliche Kommunikation. Unsere Partner können auf uns zählen. Tief verankert in Kiel und fest vernetzt in der Ostsee, ist es unser Anspruch als Hafen, das Wohl von Mensch und Umwelt in jeder unserer Entscheidungen zu berücksichtigen. Für die Region, für die Ostsee und für Europa.



KAPITEL 2. PORT OF KIEL. FIRST TRADE. FIRST TRAVEL.



Getreu dem Motto „First Trade. First Travel." agieren wir beim PORT OF KIEL seit vielen Jahren. Der selbst auferlegte Anspruch eines „Five-Star Port" bildet die Grundlage und die Motivation für alle Arbeitsbereiche. Insbesondere für unsere Kund*innen, egal ob Fährpassagier*innen, Kreuzfahrende oder Frachtkund*innen. Sie alle erfahren seit vielen Jahren unseren erstklassigen Service. Diesen Anspruch leben und entwickeln wir kontinuierlich weiter und tragen ihn in unsere Geschäftsfelder.



Stadthafen

SEEHAFEN KIEL GMBH & CO. KG

FÄHR-GESCHÄFT		KREUZ-FAHRT		FORST-PRODUKTE		IMMOBILIEN-MANAGEMENT[2]	
1,6 Mio. Passa-giere	6,5 Mio. Tonnen Umschlag	187 An-läufe	1,1 Mio. Passa-giere	800.000 Tonnen Papier	117 Anläufe RoRo-Fähren	18.470 m² vermietete Bürofläche	86.170 m² Hallen-flächen

Zahlen 2025

PORT OF KIEL UND SEINE GESCHÄFTSFELDER

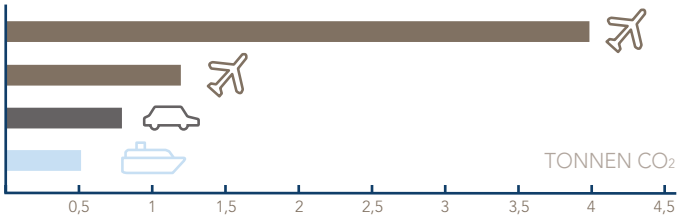
Der PORT OF KIEL hat vier Kerngeschäftsfelder, die unsere Diversität zeigen und uns wirtschaftlich auf verschiedene und sichere Standbeine stellen.

Originäres Standbein: Fährschifffahrt.
Unser traditionsreichstes Geschäftsfeld sind die Fährverbindungen nach Schweden, Norwegen und nach Litauen. Mit unseren Kunden Color Line (seit 1961), Stena Line (seit 1967), DFDS (seit 1993) und SCA/HOLMEN (seit 2016) pflegen wir seit vielen Jahren intensive partnerschaftliche Beziehungen und haben im Laufe der vielen Jahre Zusammenarbeit auch einiges zusammen aufgebaut. Auch die sichtbaren Transformationen der verschiedenen Hafenteile in der Stadt sind eng in Absprache mit unseren Kunden entstanden, so wurden größere Kaianlagen für mehr Fracht realisiert. Die Gleisverbindungen für kombinierten Ladungsverkehr wurden geschaffen und weiter ausgebaut. Die zentrale Lage in der Stadt ist für Color Line und Stena Line ein großer Standortvorteil.
So können Passagiere fußläufig die Innenstadt erreichen und auch der Kieler Hauptbahnhof ist nur einen Katzensprung von den Terminals Norwegenkai und Schwedenkai entfernt. Für jede*n Kieler*in und jede*n Besucher*in ist der Hafen ganz eng mit der Stadt als solcher verbunden und führt zu einer hohen Identifikation als Hafenstadt. Die langfristige und vertrauensvolle Arbeit hilft uns auch in schwierigen Zeiten, wie der Corona-Krise, diese gemeinsam zu überstehen und erfolgreich zusammenzuarbeiten. Auch die derzeitigen geopolitischen Spannungen stellen die Versorgungssicherheit in ein neues Licht, sodass die guten internationalen Beziehungen auch hier ein wichtiger Faktor sind.

Zweites Standbein: Kreuzfahrt.
Als einer der passagierreichsten Kreuzfahrthäfen Nordeuropas (siehe Anhang Seite 84) ist der PORT OF KIEL ein etablierter Anlauf- und Ausgangshafen für internationale Reedereien. Moderne Terminalinfrastruktur, zentrale Liegeplätze und kurze Wege in die Innenstadt tragen zu attraktiven Bedingungen für Reisende und Reedereien bei.

Die Kreuzfahrt, oft auch kritisiert im Rahmen der Nachhaltigkeitsbestrebungen, ist trotz Corona und Wirtschaftskrise die am stärksten wachsende Tourismusform in Deutschland. Mit Landstrom und moderner Schiffsabwässerentsorgung schaffen wir wichtige Voraussetzungen, um Emissionen und Umweltbelastungen während der Hafenliegezeit zu reduzieren.

CO_2-EMISSIONEN PRO PERSON



- Langstreckenflug nach Florida (Hin- und Rückflug)
- Mittelstreckenflug auf die Kanaren (Hin- und Rückflug)
- 5.000 km Autofahrt (mit Verbrenner)
- 8-tägige Kreuzfahrt ab Kiel (mit modernen Kreuzfahrtschiffen)

Quellen: https://www.atmosfair.de/de/kompensieren/flug, Auskunft AIDA/TUI

Im Vergleich zu Flugreisen ist die Kreuzfahrt mit modernen Kreuzfahrtschiffen eine deutlich umweltfreundlichere Reiseform. Kreuzfahrtschiffe bringen mehr als 1,1 Millionen Passagiere pro Jahr nach Kiel, welche für den Hafen, aber auch für die ganze Stadt, wirtschaftlich wichtig sind (siehe hierzu Seite 27).



Kreuzfahrtschiff Kieler Förde

Drittes Standbein: Umschlag von Papier und anderen Forstprodukten aus Nord- und Mittelschweden.
Der Papierumschlag mit unseren großen schwedischen Kunden SCA und HOLMEN hat unser Portfolio in Logistik und Umschlag deutlich erweitert und uns bei Einführung im Jahr 2016 vor spannende Herausforderungen gestellt. So wurden Schritt für Schritt moderne und ideale Bedingungen für den Umschlag und die Zwischenlagerung reaktiviert (Schuppen 1 und 2) und durch Bau von vier Lagerhallen (Schuppen 4, 5, 7 und 8) erweitert.

Viertes Standbein: Immobilienmanagement.
Ein weiteres und hafenwirtschaftlich zentrales Geschäftsfeld ist das Immobilienmanagement. Als klassische Aufgabe eines Hafens verwalten und bewirtschaften wir neben unseren Hafenflächen und Terminals auch Bürogebäude auf oder bei unseren Hafenanlagen. Mit der Vermietung schaffen wir so wichtigen Raum für die Kieler Wirtschaft und die Möglichkeit für Unternehmen, sich bei uns anzusiedeln.

IMMOBILIENÜBERSICHT

- Büroflächen	23.635 m²
- Passagierterminals	14.680 m²
- Hallenflächen	86.170 m²

Weitere Geschäftsfelder sind die FLUGHAFEN KIEL GmbH (siehe hierzu Kapitel 5) sowie die Verwaltung und der Betrieb größerer Teile der Gleisinfrastruktur für den Güterverkehr in Kiel.



Papierumschlag im Ostuferhafen



Schwedenkai Officetower

ERWEITERUNG DES OSTUFERHAFENS

– zwischen Kampfmitteln, Altlasten und modernem Wachstum

Als Hafen mitten in der Stadt sind unsere Entwicklungsmöglichkeiten begrenzt. Wachstum entsteht bei uns deshalb nicht auf der grünen Wiese, sondern durch die Revitalisierung ehemaliger Industrieflächen. Insbesondere der Ostuferhafen steht seit Jahrzehnten für diesen Wandel.

Nach der Aufgabe des Werftstandorts im Jahr 1983 wurde der Ostuferhafen in die Flächen des PORT OF KIEL aufgenommen und sukzessive zu einem modernen Universalhafen entwickelt. In inzwischen sechs großen Bauabschnitten sind neue Hafenflächen und leistungsfähige Infrastrukturen entstanden. Heute nutzen wir die Flächen multifunktional – als Vorstauflächen, Hallenlagerflächen (Schuppen), Logistikdrehscheiben sowie für den kombinierten Verkehr über unser Intermodalterminal. Gleichzeitig haben wir unsere Liegeplätze kontinuierlich erweitert und modernisiert. Dazu gehören unter anderem Landstromanlagen, Schwerlastrampen für den RoRo-Verkehr, Einrichtungen zur Schiffsabwässerentsorgung, moderne Schienenanbindungen sowie die Entwicklung des Kreuzfahrtterminals mit dem „Crystal Pavilion“.

Jeder Bauabschnitt beginnt jedoch lange bevor die eigentliche Hafeninfrastruktur entsteht. Die Entwicklung ehemaliger Industrieflächen erfordert umfangreiche Vorarbeiten und hohe Investitionen in die Flächenvorbereitung. Dazu zählen Vorschüttungen und Vorschuhungen ebenso wie detaillierte Baugrund- und Umweltuntersuchungen.

Eine besondere Herausforderung ist dabei der Untergrund. Aufgrund der industriellen Vornutzung und der Auswirkungen des Zweiten Weltkriegs treffen wir bei nahezu jedem Bauabschnitt auf Belastungen, die zunächst erkundet und anschließend fachgerecht behandelt werden müssen. Dazu gehören Kampfmittel, die sich noch heute im Boden oder in den Hafenbereichen befinden können. Ihre Sondierung und Bergung ist eine grundlegende Voraussetzung für einen sicheren Bau- und Hafenbetrieb.

Ebenso beschäftigen uns Altlasten aus früheren industriellen Nutzungen. Immer wieder stoßen wir auf belastete Böden, beispielsweise durch Ölschäden oder andere Schadstoffe, deren



Ostuferhafen Mai 2026

Umfang häufig erst während der Erschließungsarbeiten sichtbar wird. Die Untersuchung, Bewertung und Sanierung dieser Flächen ist technisch anspruchsvoll und mit hohen Investitionen verbunden, bildet jedoch die Grundlage für eine nachhaltige Nachnutzung.

Diese Herausforderungen zeigen sich auch im aktuellen sechsten Bauabschnitt (Fertigstellung geplant bis 2029) sowie auf der ehemaligen Galvanisierungsfläche. Hier stehen wir vor besonders komplexen Aufgaben: Neben der Kampfmittelsondierung erfordern insbesondere PFAS-Belastungen (per- und polyfluorierte Alkylsubstanzen) und erhöhte Schwermetallgehalte im Boden aufwendige Sanierungs- und Entsorgungskonzepte. Gleichzeitig schaffen wir die Voraussetzungen, die Fläche langfristig und sicher für den Hafenbetrieb zu nutzen. Auch steht eine Nivellierung, also Angleichung der Fläche an das bestehende Hafengelände, an. Dafür bedarf es einer großen Menge von Füllmaterial, das wir in Teilen schon frühzeitig von anderen Baustellen erworben haben und welches noch um recyceltes Material, zum Beispiel aus ehemaligen Gebäuden der Galvanisierung gewonnen, ergänzt wird.

Mit der Revitalisierung ehemaliger Industrieflächen verbinden wir wirtschaftliches Wachstum mit einem verantwortungsvollen Umgang mit Ressourcen. Indem wir bereits versiegelte Flächen für neue Hafenfunktionen erschließen, vermeiden wir die Inanspruchnahme zusätzlicher Freiflächen und schaffen gleichzeitig die Grundlage für einen leistungsfähigen Hafen. So investieren wir kontinuierlich in eine Infrastruktur, die ökologische Verantwortung, wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und die Anforderungen unserer Kunden miteinander verbindet.

6. Bauabschnitt, ehemalige GKK-Fläche



Ehemalige Galvano-Fläche

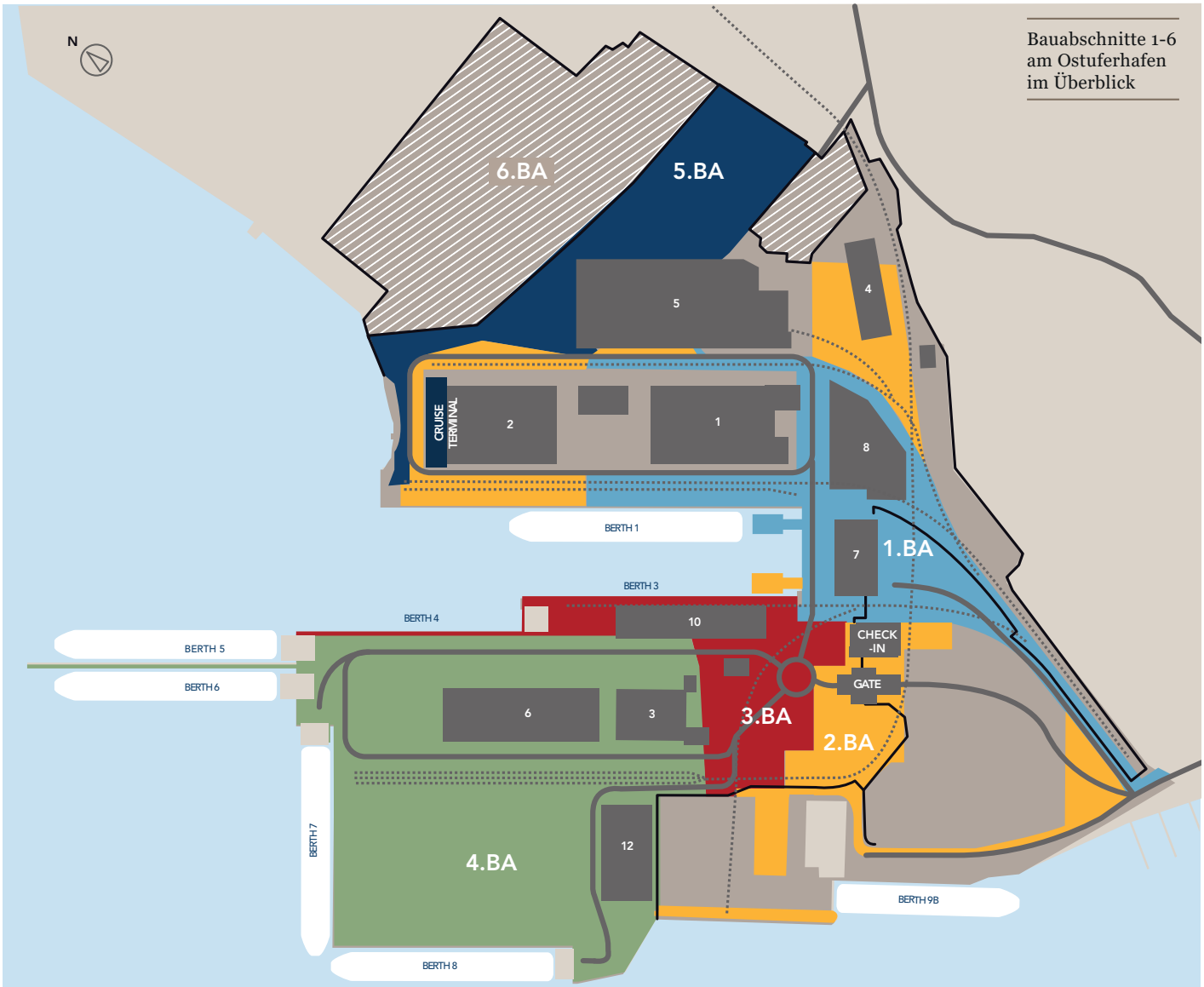








Blick in die ehemalige Galvanisierungsanlage



1. Bauabschnitt 1986-1989
Errichtung Liegeplatz 1 mit RoRo-Rampe, Einrichtung des Gleisanschlusses mit Vorstaufläche und Beginn des Geschäftes mit Forstprodukten und Bau von Schuppen 1

2. Bauabschnitt 1989-1992
RoRo-Rampe an Liegeplatz 3, Vergrößerung der Vorstaufläche, Bau von Schuppen 2

3. Bauabschnitt 1993-1995
Errichtung Liegeplatz 3 und Liegeplatz 4 mit Vorstaufläche

4. Bauabschnitt 1999-2002
Erweiterung durch Vorschuhung über den ehemaligen Bunker Kilian, Schaffung neuer Fläche von 11,6 Hektar

5. Bauabschnitt 2014-2016
Erweiterung auf den ehemaligen Flächen des Unternehmens Ortopedia (circa 4,5 Hektar) inklusive aufwendiger Bodensanierung, Errichtung von Schuppen 5, Nutzung eines Teils der Fläche als Altpapierlagerplatz

6. Bauabschnitt 2021-2029
Erweiterung auf der ehemaligen Kraftwerksfläche und der ehemaligen Galvanisierungsfläche um 7,1 Hektar. Zukünftige Nutzung als Vorstau-, Lager- und Logistikfläche.

(Ostuferhafen im Wandel der Zeit: siehe Zeitleiste im Anhang, S. 85)



Ostuferhafen

DIGITALISIERUNG UND RESILIENZ

Im PORT OF KIEL verstehen wir Nachhaltigkeit zunehmend als integralen Bestandteil der digitalen Transformation. Dabei geht es nicht nur um Effizienzsteigerung, sondern gezielt um die Reduktion von Ressourcenverbrauch und Emissionen im gesamten Hafenbetrieb.

Ein zentraler Baustein ist die Einführung digitaler Dokumentenworkflows, durch die klassische papierbasierte Prozesse weitgehend ersetzt werden. Hafen- und Kaigeldabrechnungen, interne Formulare sowie betriebliche Dokumentationen werden digital erfasst, verarbeitet und archiviert. Dadurch sinken der Papierverbrauch sowie der Aufwand für Druck, Transport und physische Lagerung erheblich. Diese Umstellung trägt unmittelbar zur Schonung natürlicher Ressourcen wie Holz und Wasser bei und reduziert gleichzeitig den Energieeinsatz im Verwaltungsbereich.

Ergänzend dazu wird die Lkw-Abfertigung im Hafen zunehmend digitalisiert. Durch ein digitales Self-Check-in-System mit elektronischer Unterschrift können sich Fahrer bereits vor ihrer Ankunft anmelden und werden vor Ort effizient gesteuert. Papierbasierte Lieferscheine und Begleitdokumente entfallen zukünftig nahezu vollständig. Gleichzeitig werden Standzeiten und Staus reduziert, was zu einem geringeren Kraftstoffverbrauch und damit zu niedrigeren CO_2-Emissionen führt.

Angesichts der zahlreichen Lkw-Bewegungen im Hafen bietet die Digitalisierung der Abfertigungsprozesse damit Potenzial für effizientere Abläufe und einen geringeren Ressourcenverbrauch.

Auch im operativen Hafenbetrieb spielt Digitalisierung eine entscheidende Rolle für mehr Nachhaltigkeit. Das Terminalmanagementsystem PASIS steuert sämtliche Logistikprozesse auf den Terminalflächen in Echtzeit. Es koordiniert die Zuweisung von Ladeplätzen, optimiert Verkehrsströme und stellt alle relevanten Informationen digital zur Verfügung.
Durch diese präzise Steuerung werden Leerfahrten und Wartezeiten minimiert, was wiederum den Energieverbrauch und die Emissionen im Hafenbetrieb reduziert. Gleichzeitig ermöglicht die effizientere Nutzung vorhandener Flächen, dass zusätzliche Infrastruktur vermieden wird, was langfristig ebenfalls Ressourcen schont.

Das System Yard-IT spielt eine zentrale Rolle für eine nachhaltige, papierlose Abwicklung im RoRo-Bereich des PORT OF KIEL. Über Yard-IT werden die Lade- und Löschprozesse der RoRo-Schiffe vollständig digital gesteuert: Unsere Vorarbeiter*innen und Tugmasterfahrer*innen kommunizieren in Echtzeit über mobile Endgeräte, wobei alle Ladeinformationen über elektronische Ladelisten bereitgestellt werden. Jede zu verladende oder

Automatisches Einfahr- und Leitsystem (AGIOS) für Lkw im Ostuferhafen.



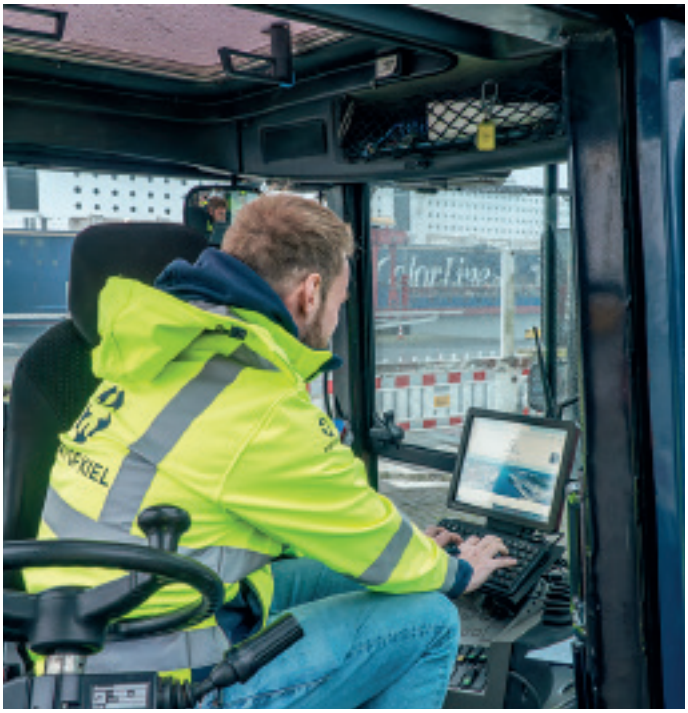
zu löschende Einheit wird digital erfasst, gesteuert und dokumentiert, sodass klassische papierbasierte Ladepläne entfallen. Viele der Prozesse und Programme wurden und werden zusammen mit den Anforderungen unserer Kunden weiterentwickelt. Diese Partnerschaften sind ein wichtiger Baustein, um gemeinsame Ziele zu erreichen, Innovationen in die Praxis zu bringen und eine zukunftsfähige Infrastruktur weiterzuentwickeln. Zusätzliche Impulse setzen Forschungs- und Entwicklungsprojekte, etwa zum Einsatz von 5G im Hafenkontext, sowie die Entwicklung und das Training eigener KI-Modelle.

Digitalisierung ist für uns zudem ein zentraler Faktor für Resilienz: Vor dem Hintergrund wachsender Cyberangriffe sowie steigender Anforderungen im Umfeld von NIS-2 und KRITIS stärken wir unsere Sicherheitsstandards und Prozesse kontinuierlich.

Als Betreiber kritischer Infrastruktur kommt dabei dem Schutz unserer digitalen Systeme, Daten und betrieblichen Abläufe eine besondere Bedeutung zu. Dazu entwickeln wir unsere technischen und organisatorischen Sicherheitsmaßnahmen fortlaufend weiter, überprüfen Risiken systematisch und schaffen klare Strukturen für Prävention, Erkennung und Reaktion auf Sicherheitsvorfälle.

Ziel ist es, die Widerstandsfähigkeit unserer Infrastruktur zu erhöhen und die Verfügbarkeit unserer kritischen Prozesse auch in einem zunehmend anspruchsvollen Cyberumfeld sicherzustellen.

Digital. Effizient.
Insgesamt zeigt sich, dass wir Digitalisierung gezielt als Instrument einsetzen, um den Ressourcenverbrauch zu reduzieren. Durch die Kombination aus papierlosen Prozessen, intelligenter Verkehrssteuerung, erneuerbarer Energieerzeugung und digitaler Logistikoptimierung entsteht ein ganzheitlicher Ansatz, der sowohl ökologische als auch betriebliche Vorteile miteinander verbindet und den Hafen schrittweise zu einem zukunftsorientierten Standort entwickelt.



Yard-IT in jedem Tugmaster, hier: Schwedenkai

RESILIENZ

– widerstandsfähig handeln in einer sich verändernden Welt

Resilienz bedeutet für uns, den PORT OF KIEL so aufzustellen, dass wir auch in Krisen-, Störungs- und Ausnahmesituationen handlungsfähig bleiben. Als Betreiber einer kritischen Infrastruktur tragen wir eine besondere Verantwortung für einen sicheren und zuverlässigen Hafenbetrieb. Cyberangriffe, Extremwetterereignisse, Störungen in Energie- und Lieferketten oder großflächige Stromausfälle können erhebliche Auswirkungen auf unsere Abläufe haben. Deshalb verstehen wir Resilienz als eine ganzheitliche Managementaufgabe, die technische, organisatorische und personelle Aspekte gleichermaßen umfasst.

Unser Ziel ist es, kritische Betriebsprozesse zu identifizieren, ihre Vulnerabilität zu bewerten und geeignete Maßnahmen für einen sicheren Betrieb sowie einen schnellen Wiederanlauf zu entwickeln. Business Continuity Management (BCM) verstehen wir dabei als langfristigen Entwicklungsprozess. Im vergangenen Jahr haben wir erste Grundlagen geschaffen, indem wir zentrale Prozesse und mögliche Störungsszenarien identifiziert und bereichsübergreifend bewertet haben. Der weitere Aufbau eines strukturierten BCM-Systems ist ein wesentlicher Entwicklungsschwerpunkt der kommenden Jahre.

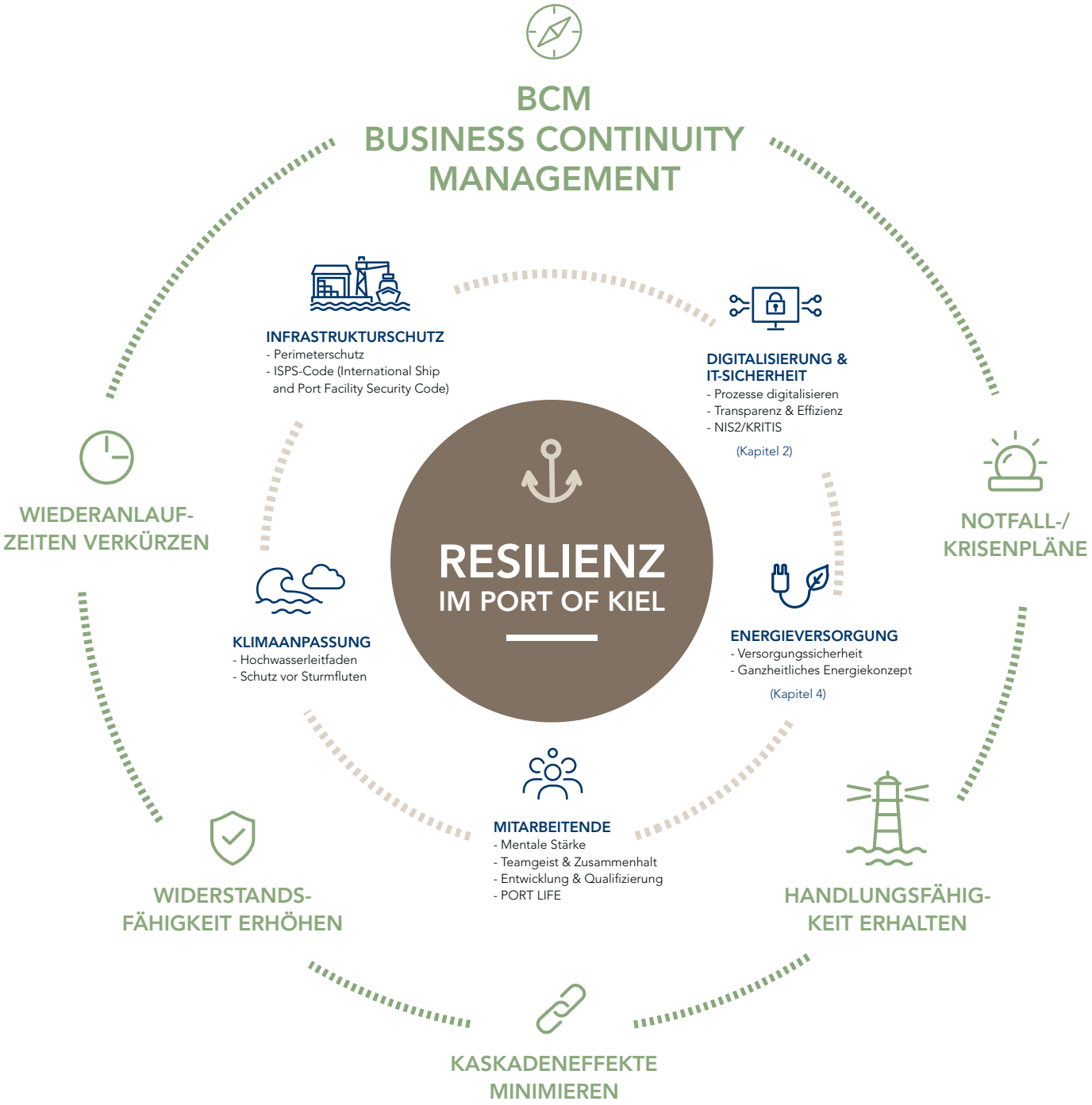
Ein wichtiger Bestandteil unserer Resilienzstrategie ist die Anpassung an die Folgen des Klimawandels. Mit unserem derzeit in der finalen Ausarbeitung befindlichen Hochwasserleitfaden schaffen wir klare Abläufe, Verantwortlichkeiten und Maßnahmen, um auch bei Sturmfluten und Hochwasserereignissen handlungsfähig zu bleiben. Die Erfahrungen aus der Sturmflut 2023 fließen unmittelbar in dieses Konzept ein. Gleichzeitig entwickeln wir den Leitfaden gemeinsam mit den zuständigen Stellen der Landeshauptstadt Kiel weiter und stärken so die Zusammenarbeit innerhalb der kommunalen Gefahrenabwehr.

Auch eine sichere Energieversorgung und eine leistungsfähige Digitalisierung tragen wesentlich zur Widerstandsfähigkeit des Hafens bei. Im Energiekonzept betrachten wir deshalb mögliche Blackout-Szenarien und analysieren, welche Anlagen und Prozesse im Ereignisfall prioritär aufrechterhalten werden müssen.

Gleichzeitig erhöhen Investitionen in Landstrom, Photovoltaik und weitere Bausteine einer dezentralen Energieversorgung nicht nur die Klimafreundlichkeit, sondern langfristig auch die Versorgungssicherheit des Hafens. Digitale Systeme und moderne IT-Infrastrukturen unterstützen darüber hinaus transparente Betriebsabläufe und schnelle Entscheidungen. Parallel stärken wir unsere Cybersicherheit und entwickeln Ersatzprozesse, um auch bei einem temporären Ausfall digitaler Systeme handlungsfähig zu bleiben.

Resilienz bedeutet für uns jedoch nicht nur sichere Infrastruktur, sondern vor allem starke Mitarbeitende. Zusammenhalt, Flexibilität und gegenseitige Unterstützung sind entscheidend, um außergewöhnliche Situationen erfolgreich zu bewältigen. Mit unserem Gesundheitsprogramm „PORT LIFE“, regelmäßigen Unterweisungen sowie der Aus- und Fortbildung von Ersthelfenden, Brandschutz- und Evakuierungshelfenden fördern wir Gesundheit, Sicherheit und Krisenkompetenz gleichermaßen.

RESILIENZ IST FÜR UNS EIN KONTINUIERLICHER ENTWICKLUNGSPROZESS.


BCM
BUSINESS CONTINUITY MANAGEMENT
INFRASTRUKTURSCHUTZ
- Perimeterschutz
- ISPS-Code (International Ship and Port Facility Security Code)
DIGITALISIERUNG & IT-SICHERHEIT
- Prozesse digitalisieren
- Transparenz & Effizienz
- NIS2/KRITIS
(Kapitel 2)
WIEDERANLAUF-ZEITEN VERKÜRZEN
NOTFALL-/ KRISENPLÄNE
RESILIENZ
IM PORT OF KIEL
KLIMAANPASSUNG
- Hochwasserleitfaden
- Schutz vor Sturmfluten
ENERGIEVERSORGUNG
- Versorgungssicherheit
- Ganzheitliches Energiekonzept
(Kapitel 4)
MITARBEITENDE
- Mentale Stärke
- Teamgeist & Zusammenhalt
- Entwicklung & Qualifizierung
- PORT LIFE
WIDERSTANDS-FÄHIGKEIT ERHÖHEN
HANDLUNGSFÄHIG-KEIT ERHALTEN
KASKADENEFFEKTE MINIMIEREN

Fotos von der Sturmflut vom 22.10.2023
Links/Mitte: Schwedenkai, rechts: Ostseekai





PRAXISBEISPIEL: LERNEN AUS DER STURMFLUT 2023

Die Ostseesturmflut im Oktober 2023 hat eindrucksvoll gezeigt, welche Auswirkungen Extremwetterereignisse auf Küstenstandorte und kritische Infrastrukturen haben können. Auch wir beim PORT OF KIEL waren von erhöhten Wasserständen und den damit verbundenen Herausforderungen betroffen.

Es gab einige Schäden an unserer technischen Infrastruktur, die nur bedingt geschützt werden konnte, und es kam zu betrieblichen Einschränkungen. Der Zusammenhalt in der Belegschaft war groß und hat maßgeblich dazu beigetragen, die Auswirkungen des Hochwassers zu bewältigen und den Betrieb unter den gegebenen Bedingungen aufrechtzuerhalten.
Die Ereignisse haben zudem wertvolle Erkenntnisse für unsere zukünftige Resilienzstrategie geliefert. Sie verdeutlichen, wie wichtig klare Verantwortlichkeiten, belastbare Kommunikationswege und abgestimmte Entscheidungsprozesse im Krisenfall sind. Diese Erfahrungen fließen unmittelbar in die Fertigstellung unseres Hochwasserleitfadens ein und bilden eine wichtige Grundlage für die Weiterentwicklung unseres Business Continuity Managements.

Erkenntnisse aus der Sturmflut 2023

- Bei Neubauten Berücksichtigungen maximaler Hochwasserstände
- Anschaffung von modularen Hochwasserschutzbarrieren zum Schutz bei Überflutungen
- Aufbau einer zuverlässigen Wettervorhersage in Kooperation mit WetterWelt
- Überprüfung und Weiterentwicklung von Alarm- und Kommunikationswegen
- Konkretisierung von Verantwortlichkeiten und Entscheidungsprozessen im Ereignisfall
- Identifikation besonders hochwassergefährdeter Hafenbereiche und technischer Anlagen




Mobile Hochwasserbarrieren

WIRTSCHAFTLICHE EFFEKTE VON HAFEN UND KREUZFAHRT

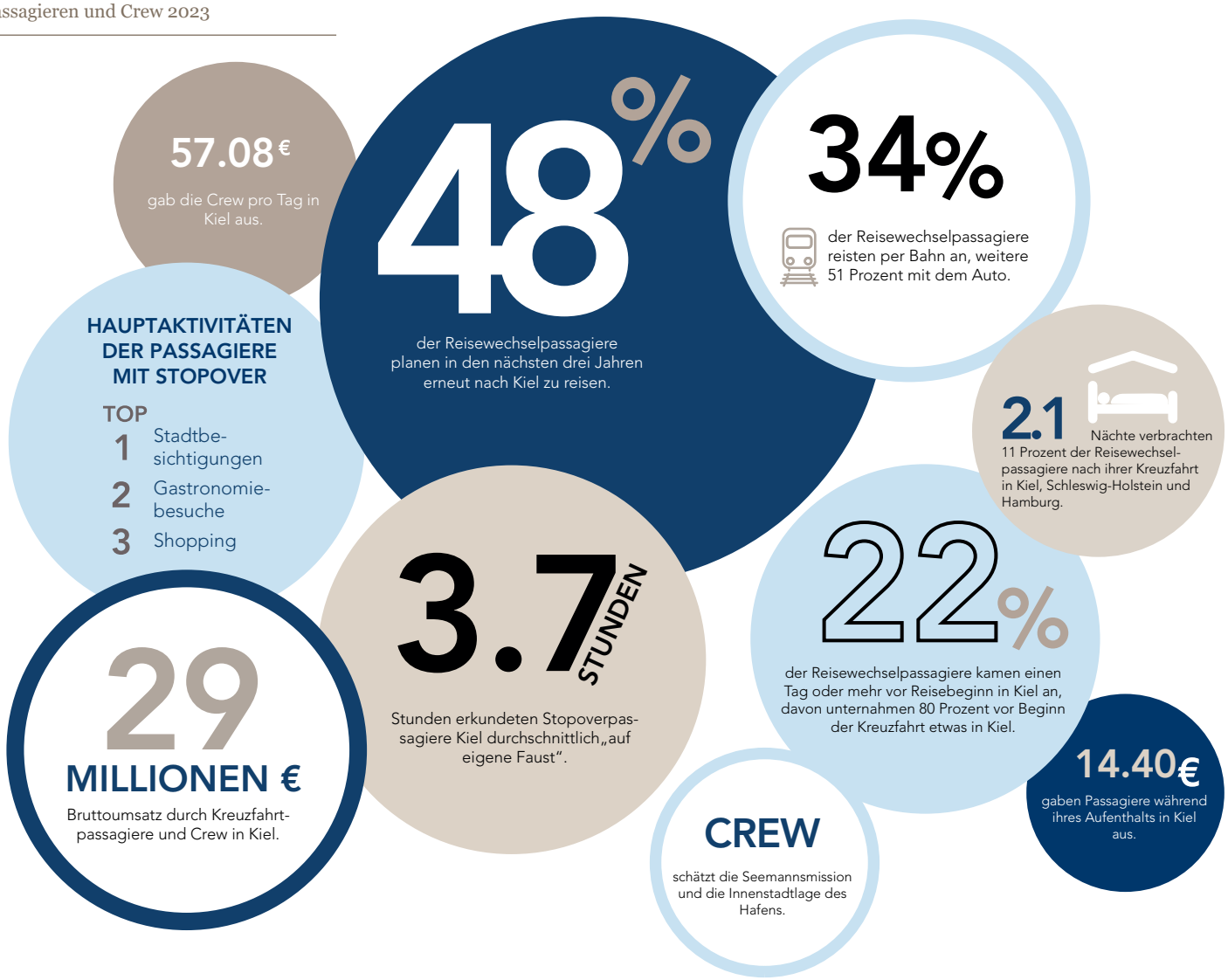
Der PORT OF KIEL ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor für unsere Region und schafft langfristige Wertschöpfung. Insgesamt hängen rund 4.600 Arbeitsplätze direkt oder indirekt von unserem Hafen ab. Die jährlichen Umsatzeffekte belaufen sich auf bis zu 559 Millionen Euro.

Auch der Kreuzfahrtverkehr trägt spürbar zur regionalen Wirtschaftskraft bei. Kreuzfahrtpassagiere und Crew generieren durch ihre Ausgaben während ihres Aufenthalts in Kiel einen jährlichen Umsatz von rund 29 Millionen Euro. Diese Ausgaben kommen insbesondere der Gastronomie, dem Einzelhandel, dem Transportgewerbe sowie dem Beherbergungssektor zugute.

Die Ergebnisse verdeutlichen die wirtschaftliche Bedeutung unseres Hafens als Schnittstelle von Logistik und Tourismus mit regionalen und überregionalen Effekten. Gleichzeitig verstehen wir wirtschaftlichen Erfolg als wesentlichen Bestandteil einer nachhaltigen Entwicklung.

Ökonomische Nachhaltigkeit bedeutet für uns, langfristig stabile Beschäftigung zu sichern, regionale Unternehmen zu stärken und durch kontinuierliche Investitionen in Infrastruktur, Innovation und zukunftsfähige Hafenangebote dauerhaft Wertschöpfung für die Region zu schaffen. Die wirtschaftliche Stabilität unseres Unternehmens bildet hierfür eine verlässliche Grundlage. Mit jährlich fast 190 Kreuzfahrtanläufen sowie einer konstant guten Auslastung unserer Fährverkehre und unseres Papierumschlags verfügen wir über ein solides wirtschaftliches Fundament. Diese Stabilität ermöglicht es uns, auch künftig gezielt in die Weiterentwicklung des Hafens zu investieren und die positiven ökonomischen Effekte für die Region langfristig zu sichern.

Ergebnisse einer Umfrage bei Kreuzfahrtpassagieren und Crew 2023



KAPITEL 3. PORT OF KIEL. MIT HERZBLUT & VERANTWORTUNG.



Wie ein Hafen lebt auch ein Unternehmen von den Menschen, die es gestalten. Herzblut und Verantwortung prägen den PORT OF KIEL – als Grundlage unseres Handelns und als Kompass für die Zukunft. Diese Werte bestimmen unseren Umgang miteinander und unsere Verantwortung gegenüber Mitarbeitenden, Kunden, Partnern und der Region.

Mitarbeiterinnen IT-Abteilung



NACHHALTIGE PERSONALARBEIT – MENSCHEN STÄRKEN. ZUKUNFT GESTALTEN

Der Erfolg und die Zukunftsfähigkeit unseres Unternehmens PORT OF KIEL werden maßgeblich von den Menschen geprägt, die unseren Hafen täglich mit ihrem Engagement, ihrer Erfahrung und ihrem Fachwissen voranbringen. Deshalb verstehen wir nachhaltige Personalarbeit als eine vorausschauende Personalpolitik, die die Bedürfnisse unserer Mitarbeitenden mit der Zukunftsfähigkeit unseres Unternehmens verbindet. Nachhaltigkeit bezieht sich dabei nicht allein auf ökologische Aspekte, sondern ebenso auf soziale Verantwortung und eine zukunftsorientierte Unternehmensentwicklung. Dazu gehören für uns gute und sichere Arbeitsbedingungen, Gesundheit und Arbeitsschutz, Chancengleichheit und Vielfalt sowie die Entwicklung und langfristige Bindung unserer Mitarbeitenden. Gleichzeitig wollen wir Wissen und Erfahrung im Unternehmen sichern und uns frühzeitig auf Veränderungen in der Arbeitswelt einstellen.

Unser Ziel ist es, ein Arbeitsumfeld zu schaffen, in dem Menschen gern arbeiten, Verantwortung übernehmen und ihre Zukunft gemeinsam mit uns gestalten. Mitarbeitendenzufriedenheit, Fluktuation, Fehlzeiten und Betriebszugehörigkeit helfen uns dabei, Entwicklungen in unserer Personalarbeit zu beobachten und Handlungsfelder zu erkennen. Die daraus abgeleiteten Maßnahmen entwickeln wir gemeinsam mit unseren Mitarbeitenden kontinuierlich weiter.

Diesen Zielen gehen wir in unserer täglichen Arbeit konsequent nach. Die Ergebnisse unserer Mitarbeitendenbefragungen (mit Schwerpunkt Zufriedenheit) zeigen, dass wir insbesondere bei der Arbeitszufriedenheit bereits ein hohes Niveau erreicht haben. Gleichzeitig verstehen wir die Befragungen als Ausgangspunkt für eine kontinuierliche Weiterentwicklung. Handlungsbedarf sehen wir insbesondere bei der Fluktuation sowie beim Krankenstand – vor allem in unserer Umschlagsgesellschaft PORT OF KIEL Stevedoring. Die abgeleiteten Herausforderungen werden in Maßnahmen überführt, die wir gemeinsam mit den Mitarbeitenden umsetzen.

Gemeinsam statt vorgegeben

Wir sind überzeugt, dass nachhaltige Personalarbeit vor allem durch Beteiligung entsteht. Deshalb verstehen wir unsere Mitarbeitenden nicht nur als Beschäftigte, sondern als aktive Mitgestalter*innen der Unternehmensentwicklung. Eigenverantwortung, Transparenz und die Möglichkeit, Ideen einzubringen, sind feste Bestandteile unserer Unternehmenskultur. Neben der individuellen Mitgestaltung vertritt der Betriebsrat die Interessen der Mitarbeitenden und setzt sich für ihre Ideen, Vorschläge und Anliegen ein.

Veränderungsprozesse werden möglichst frühzeitig kommuniziert und gemeinsam gestaltet. Rückmeldungen aus den Fachbereichen fließen ebenso in Entscheidungen ein wie Verbesserungsvorschläge unserer Mitarbeitenden. So entstehen Lösungen, die praxisnah sind und gleichzeitig die Identifikation mit dem Unternehmen stärken.

Ein wichtiges Instrument hierfür sind unsere regelmäßigen Mitarbeitendenbefragungen. Sie verfolgen das Ziel, die Arbeits-

zufriedenheit unserer Mitarbeitenden kontinuierlich zu steigern und Verbesserungspotenziale frühzeitig zu erkennen. Die zuletzt durchgeführte Befragung im Jahr 2023 erreichte eine Beteiligungsquote von 76 Prozent. Die Ergebnisse wurden systematisch ausgewertet und in einen strukturierten Folgeprozess überführt. Nach der Befragung wurde dieser Prozess in 22 Bereichsworkshops über alle Unternehmensteile hinweg fortgeführt. Gemeinsam mit den Mitarbeitenden wurden die Ergebnisse diskutiert, Handlungsbedarfe identifiziert und konkrete Maßnahmen entwickelt. Aus den Workshops entstand ein dreiteiliger Umsetzungsprozess, in dem die identifizierten Handlungsfelder parallel auf Unternehmens-, Bereichs- und Gesellschaftsebene bearbeitet wurden.

Auf Unternehmensebene wurden 21 bereichsübergreifende Handlungsfelder definiert, die von der Geschäftsführung bearbeitet werden. Ziel ist es, unternehmensweite Themen nachhaltig weiterzuentwickeln. Daraus sind bereits konkrete Maßnahmen entstanden. So finden heute viermal jährlich All-Hands-Meetings statt, in denen die Geschäftsführung transparent über aktuelle Entwicklungen informiert. Darüber hinaus wurden Informationsbildschirme in den Sozialräumen der PORT OF KIEL Stevedoring eingerichtet, damit auch Mitarbeitende ohne Bildschirmarbeitsplatz regelmäßig Zugang zu wichtigen Unternehmensinformationen erhalten. Auch die jährlichen Mitarbeitendengespräche sind als Teil der Mitarbeitendenbefragung zu sehen, insbesondere für fachliche und persönliche Entwicklung geben diese wichtige Hinweise.

Auf Bereichsebene wurden 36 bereichsinterne Handlungsfelder identifiziert, die eigenverantwortlich in den jeweiligen Bereichen bearbeitet werden. Dazu zählen beispielsweise Teambuilding-Maßnahmen wie zum Beispiel Bogenschießen oder ein Resilienz-Tag, die Optimierung interner Arbeitsabläufe sowie die Definition klarer Verantwortlichkeiten und einheitlicher Prozesse wie die Informationen für die Führungskräfte über Personal Inside als eine Art Newsletter.

Für PORT OF KIEL Stevedoring wurde darüber hinaus ein eigener Folgeprozess initiiert, da hier insbesondere bei den Themen Arbeitszufriedenheit, Fluktuation und Krankenstand weiterer Handlungsbedarf identifiziert wurde. Ziel ist es, die Arbeitsbedingungen weiter zu verbessern, die Mitarbeitenden langfristig an das Unternehmen zu binden und das Miteinander dauerhaft zu stärken. Ein Ergebnis dieses Prozesses ist unter anderem das freiwillige Patenprogramm, bei dem erfahrene Mitarbeitende neue Kolleg*innen während ihrer Einarbeitung begleiten und ihnen mit Rat und Tat zur Seite stehen. So fördern wir den Wissenstransfer, erleichtern den Einstieg in den Arbeitsalltag und stärken den Zusammenhalt innerhalb der Teams.

Die regelmäßigen Mitarbeitendenbefragungen sind damit weit mehr als ein Instrument zur Erhebung der Arbeitszufriedenheit. Sie bilden die Grundlage für einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess, mit dem wir unsere Unternehmenskultur gemeinsam mit unseren Mitarbeitenden weiterentwickeln und gezielt an den Themen arbeiten, die für die Zukunft des PORT OF KIEL von besonderer Bedeutung sind. Dabei stehen die langfristige Bindung unserer Mitarbeitenden, die Förderung ihrer Zufriedenheit und Gesundheit sowie die kontinuierliche Verbesserung unserer Arbeitsbedingungen im Mittelpunkt unseres Handelns.

Ergebnisse aus der Mitarbeitendenbefragung 2021

ARBEITSZUFRIEDENHEIT VON 87%

85% KOMMEN GERN ZUR ARBEIT

ZUSAMMENARBEIT HEIßT: PRODUKTIV, FREUDE BEREITEND, TOLLE TEAMS, FREUNDSCHAFTLICHES MITEINANDER, POSITIVES ARBEITSKLIMA



70% SIND MIT IHRER FÜHRUNGSKRAFT ZUFRIEDEN

UNTERNEHMENSKULTUR GEMEINSAM GESTALTEN

Mit der Einführung der Marke „PORT OF KIEL“ im Jahr 2012 wurde ein wichtiger Grundstein für die Identität unseres Unternehmens gelegt. Das Logo mit den fünf Schiffen und das Leitbild des Fünf-Sterne-Hafens stehen bis heute für unseren Anspruch an Qualität, Service und Leistungsfähigkeit. Gleichzeitig prägten die Unternehmenswerte hochprofessionell, extrem persönlich, dynamisch, international und nachhaltig viele Jahre unser Selbstverständnis und unsere Unternehmenskultur.

Doch Unternehmen entwickeln sich weiter – und mit ihnen die Anforderungen an Führung, Zusammenarbeit und gesellschaftliche Verantwortung. Themen wie Klimaschutz, Innovation, Resilienz, Fachkräftesicherung und eine moderne Unternehmenskultur sind heute stärker denn je Teil unseres täglichen Handelns. Gleichzeitig hat sich der PORT OF KIEL in den vergangenen Jahren als Hafen-, Infrastruktur- und Umschlagsunternehmen kontinuierlich weiterentwickelt. Unser Werteverständnis sollte diesen Wandel widerspiegeln.

Deshalb haben wir unsere Unternehmenswerte gemeinsam mit unseren Mitarbeitenden und externen Partnern weiterentwickelt. Dabei ging es nicht darum, Bewährtes zu ersetzen. Vielmehr wollten wir die Stärken unseres Unternehmens in ein klares, zeitgemäßes und leicht verständliches Werteverständnis überführen, das Orientierung für unser tägliches Handeln gibt und sowohl nach innen als auch nach außen authentisch gelebt werden kann.

Von Beginn an war uns wichtig, diesen Prozess gemeinsam zu gestalten. Mitarbeitende, Führungskräfte, der Betriebsrat sowie externe Stakeholder brachten ihre Erfahrungen, Erwartungen und Perspektiven ein. So entstand ein gemeinsames Bild davon, welche Werte den PORT OF KIEL heute auszeichnen und welche unser Handeln in Zukunft prägen sollen. Den Beteiligungsprozess zeigt die Prozessgrafik auf Seite 33.

Ein besonderer Bestandteil dieses Austauschs war eine Betriebsversammlung, auf der unsere Mitarbeitenden ihre Gedanken und Assoziationen zur Unternehmenskultur eingebracht haben. Die dabei entstandenen Wortcluster verdeutlichen, welche Themen den PORT OF KIEL heute prägen und welche Erwartungen mit unserer zukünftigen Entwicklung verbunden werden. Sie waren ein wichtiger Impuls für die Weiterentwicklung unseres Werteverständnisses.

Das Ergebnis dieses gemeinsamen Prozesses sind unsere beiden Unternehmenswerte Herzblut und Verantwortung. Sie fassen die Identität des PORT OF KIEL prägnant zusammen und bilden heute die Grundlage unseres täglichen Handelns. Sie prägen den Umgang miteinander, unser Führungsverständnis sowie die Zusammenarbeit mit Kund*innen, Partner*innen und weiteren Stakeholder*innen. Wie wir diese Werte verstehen und leben, zeigen die folgenden Schaubilder und Infoboxen.

Was bedeuten Herzblut und Verantwortung für uns? Diese beiden Wortcluster fassen die Gedanken und Assoziationen unserer Mitarbeitenden aus der Mentimeter-Abfrage während der Betriebsversammlung zusammen.





UNSERE WERTE GEMEINSAM ENTWICKELT

Die Entwicklung unserer neuen Unternehmenswerte erfolgte in einem mehrstufigen Prozess, der sich über mehrere Monate erstreckte und unterschiedliche Perspektiven miteinander verband. Dabei wurden sowohl die Erfahrungen und Einschätzungen unserer Mitarbeitenden als auch die Sichtweisen von Geschäftspartner*innen, Stakeholder*innen und weiteren Expert*innen einbezogen. Schritt für Schritt entstand so eine fundierte Grundlage für die Formulierung der Werte, die den PORT OF KIEL künftig prägen sollen.

Schritt 1
Den Ausgangspunkt bildete im November 2024 eine umfassende Analyse der Mitarbeitendenbefragungen aus den Jahren 2013, 2016, 2017 und 2023. Die Ergebnisse aus mehreren Jahren ermöglichten es, die Rückmeldungen der Mitarbeitenden über einen längeren Zeitraum hinweg zu betrachten. Im Fokus stand dabei die Frage, welche Themen besonders relevant sind und welche Entwicklungsschwerpunkte sich daraus für den weiteren Prozess ableiten lassen. Alle Mitarbeitenden waren zur Beteiligung eingeladen. Mit einer Beteiligungsquote von 76 Prozent entstand eine breite Grundlage für die folgenden Schritte.

Schritt 2
Aufbauend auf diesen Ergebnissen wurde der Blick im Februar 2025 auf die gelebte Unternehmenskultur gerichtet. Mithilfe einer Business Culture Map sollte sichtbar gemacht werden, wie die Kultur innerhalb des Unternehmens wahrgenommen wird. Grundlage hierfür war erneut das Feedback der Mitarbeitenden. Die Business Culture Map bündelte die unterschiedlichen Einschätzungen und schuf damit eine weitere Grundlage für die Auseinandersetzung mit den künftigen Unternehmenswerten. Auch zu diesem Prozessschritt waren alle Mitarbeitenden eingeladen, sich zu beteiligen; 24 Prozent nahmen diese Möglichkeit wahr.

Schritt 3
Nach der Betrachtung aus Sicht der Mitarbeitenden wurde der Prozess im Februar und März 2025 um eine externe Perspektive ergänzt. Dazu wurden Interviews mit Geschäftspartner*innen, Stakeholder*innen und weiteren Expert*innen geführt. Mindestens fünf Stakeholder*innen wurden einbezogen und brachten ihre Erfahrungen und Impulse in den Werteprozess ein. Auf diese Weise wurden die bereits gewonnenen internen Erkenntnisse um Wahrnehmungen von außen ergänzt und die verschiedenen Perspektiven für die weitere Entwicklung zusammengetragen.

Schritt 4
Im März 2025 folgte der nächste zentrale Schritt: die gemeinsame Entwicklung der neuen Werte. In einem moderierten Workshop kamen Führungsstab und Betriebsrat zusammen. Grundlage für die gemeinsame Arbeit waren die Erkenntnisse und Ergebnisse aus den vorangegangenen Prozessschritten. Diese wurden gebündelt, diskutiert und weiterentwickelt, um daraus die neuen Unternehmenswerte zu formulieren. Gleichzeitig wurden erste Maßnahmen definiert, die dazu beitragen sollen, die neuen Werte im Unternehmen zu verankern.

Schritt 5
Die finale Ausarbeitung erfolgte anschließend im März und April 2025 durch das Projektteam. Hier wurden die Ergebnisse aus den unterschiedlichen Phasen des Werteprozesses noch einmal zusammengeführt und die neuen Werte abschließend ausgearbeitet. Gleichzeitig wurde vorbereitet, wie sie künftig in Führung, Zusammenarbeit und Personalentwicklung integriert werden können.

Ergebnis
Damit führte der Weg von der Analyse der Mitarbeitendenbefragungen über die intensive Auseinandersetzung mit unserer Unternehmenskultur und die Einbindung externer Perspektiven bis hin zur gemeinsamen Entwicklung und finalen Ausarbeitung. Am Ende dieses mehrstufigen Prozesses stehen zwei Werte, in denen die Ergebnisse der einzelnen Schritte zusammenlaufen: Herzblut und Verantwortung.

> „Was uns verbindet, haben wir gemeinsam entwickelt.

ÜBERBLICK: UNSERE WERTE – GEMEINSAM ENTWICKELT

SCHRITT	BESCHREIBUNG	BETEILIGUNG	ZEITRAUM
1	**ANALYSE** Auswertung der Mitarbeitendenbefragungen aus den Jahren 2013, 2016, 2017 und 2023. Identifikation zentraler Themen und Entwicklungsschwerpunkte.	76 % Beteiligung	November 2024 Beteiligung aller Mitarbeitenden
2	**KULTUR VERSTEHEN** Erstellung einer Business Culture Map auf Basis des Feedbacks der Mitarbeitenden. Sichtbarmachung der gelebten Unternehmenskultur.	24 % Beteiligung	Februar 2025 Beteiligung aller Mitarbeitenden
3	**PERSPEKTIVEN ERWEITERN** Interviews mit Geschäftspartner*innen, Stakeholder*innen und weiteren Expert*innen. Einbindung externer Erfahrungen und Impulse.	mindestens 5 Stakeholder*innen	Februar-März 2025 Einbindung externer Stakeholder*innen
4	**GEMEINSAM ENTWICKELN** Moderierter Workshop zur Formulierung der neuen Werte auf Grundlage aller bisherigen Erkenntnisse. Definition erster Maßnahmen zur Verankerung im Unternehmen.	Führungsstab und Betriebsrat	März 2025 Führungsstab und Betriebsrat
5	**WERTE VERANKERN** Finale Ausarbeitung der neuen Werte. Integration in Führung, Zusammenarbeit und Personalentwicklung.	Projektteam (alle Ergebnisse zusammengeführt)	März-April 2025 Projektteam

DAS ERGEBNIS: UNSERE NEUEN UNTERNEHMENSWERTE:

HERZBLUT

VERANTWORTUNG

VIELFALT, CHANCENGLEICHHEIT UND TEILHABE

Vielfalt, Chancengleichheit und gegenseitiger Respekt gehören für uns zu einer modernen und zukunftsfähigen Unternehmenskultur. In einer traditionell männlich geprägten Branche wissen wir zugleich: Veränderung braucht Zeit, Aufmerksamkeit und konkretes Handeln. Deshalb setzen wir gezielt Impulse, um mehr Frauen für den Hafen zu gewinnen, Entwicklungsmöglichkeiten für alle Mitarbeitenden zu schaffen und Teilhabe zu fördern.

Dabei kommen wir voran. Der Frauenanteil im Gesamtkonzern ist von 24,3 Prozent im Jahr 2024 auf 28,6 Prozent im Jahr 2026 gestiegen. Auch in Führungspositionen zeigt sich eine positive Entwicklung: Hier erhöhte sich der Frauenanteil im gleichen Zeitraum von 20 auf 24 Prozent. Besonders in den operativen Bereichen bleibt es unser Ziel, noch mehr Frauen für maritime und technische Berufe zu begeistern. Faire Vergütung und gleiche Entwicklungschancen sind für uns dabei selbstverständlich.

Powerful. Colorful. Open-minded.
Vielfalt hat für uns viele Facetten. Menschen unterschiedlicher Herkunft und Nationalitäten (neun Nationalitäten bei der SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG und acht bei der SEEHAFEN KIEL Stevedoring GmbH) arbeiten bei uns ebenso zusammen wie fünf Generationen – von den Babyboomern bis zur Generation Alpha. Unsere jüngsten Beschäftigten sind 17, unsere ältesten 79 Jahre alt, das Durchschnittsalter liegt bei 43,6 Jahren.

Unterschiedliche Erfahrungen, Perspektiven und Lebenswege treffen so jeden Tag aufeinander – und machen uns als Unternehmen stärker.

Teilhabe bedeutet für uns auch, Barrieren abzubauen.
4,4 Prozent unserer Arbeitsplätze im Gesamtkonzern sind mit schwerbehinderten oder gleichgestellten Menschen besetzt. Vor dem Hintergrund unseres hohen Anteils gewerblicher und körperlich anspruchsvoller Tätigkeiten ist dies für uns ein wichtiger Wert – und zugleich Ansporn, die Voraussetzungen für inklusive Beschäftigung weiter zu verbessern. Dazu gehören barrierefreie Arbeitsplätze ebenso wie individuelle Lösungen, die Menschen ermöglichen, ihre Fähigkeiten bestmöglich einzubringen.

Unsere Mitbestimmungsstrukturen unterstützen diesen Weg. Betriebsrat, Schwerbehindertenvertretung sowie Jugend- und Auszubildendenvertretung bringen unterschiedliche Perspektiven ein, begleiten Veränderungen konstruktiv und tragen dazu bei, faire Arbeitsbedingungen und Chancengleichheit weiterzuentwickeln.



Hannah, Stauerei

Unsere Mitarbeitenden sind das Fundament eines vielfältigen und leistungsfähigen Hafens.

Blick nach vorn
Wir wissen, dass wir bei Vielfalt, Gleichheit und Teilhabe noch nicht überall dort sind, wo wir sein möchten. Entscheidend ist für uns, dass wir uns weiterbewegen: zuhören, Strukturen hinterfragen, Fortschritte sichtbar machen und neue Möglichkeiten schaffen.

Denn ein Hafen lebt von den Menschen, die ihn bewegen – mit ihren unterschiedlichen Erfahrungen, Fähigkeiten und Perspektiven. Diese Vielfalt wollen wir fördern und als Stärke für unsere gemeinsame Zukunft nutzen.



Prince, Cruise



Faissal und Didan, Stauerei

Vielfalt im Hafen: Mitarbeitende mit unterschiedlichen Hintergründen gestalten den PORT OF KIEL gemeinsam.

Sabrina, Hafenbetrieb





Heinz Walter, Immobilien

PORT LIFE

... viel mehr als Betriebliches Gesundheitsmanagement (BGM)

Die Gesundheit und das Wohlbefinden unserer Mitarbeitenden sind eine wesentliche Voraussetzung für Motivation, Leistungsfähigkeit und langfristige Zufriedenheit im Berufsalltag. Aus diesem Grund ist das Betriebliche Gesundheitsmanagement (BGM) ein fester Bestandteil unserer nachhaltigen Personalarbeit. Unter dem Namen „PORT LIFE“ bündeln wir zahlreiche Angebote, die die körperliche und mentale Gesundheit unserer Mitarbeitenden fördern und gleichzeitig den Zusammenhalt im Unternehmen stärken.

Das Programm umfasst ein vielseitiges Angebot an Veranstaltungen und Aktivitäten, das kontinuierlich weiterentwickelt wird. Die Bandbreite reicht von sportlichen Angeboten und gemeinsamen Freizeitaktivitäten über Seminare zur persönlichen Weiterentwicklung bis hin zu Maßnahmen zur Stressprävention, kurzfristiger psychologischer Unterstützung und Gesundheitsförderung. Im vergangenen Jahr wurden insgesamt 24 Veranstaltungen durchgeführt.

Ergänzt wird das Angebot durch zahlreiche Benefits, die unsere Mitarbeitenden auch über den Arbeitsalltag hinaus unterstützen. Dazu zählen unter anderem eine über die betriebliche Tätigkeit hinausgehende Unfallversicherung, ein vergünstigtes Hansefit-Abonnement sowie Bikeleasing. Unser Ziel ist es, die Eigenverantwortung für die persönliche Gesundheit zu stärken und gleichzeitig ein Arbeitsumfeld zu schaffen, das Wohlbefinden, Motivation und Leistungsfähigkeit nachhaltig fördert.

Mit PORT LIFE stärken wir die Attraktivität des PORT OF KIEL als Arbeitgeber und fördern eine Unternehmenskultur, in der Gesundheit, Wertschätzung und Gemeinschaft selbstverständlich zusammengehören.

- VIELE ANGEBOTE FÜR KÖRPER & GEIST
- MEHR WOHLBEFINDEN, MOTIVATION & LEISTUNG
- UNTERSTÜTZUNG ÜBER DEN ARBEITS-ALLTAG HINAUS
- ZUSAMMENHALT & GEMEINSCHAFT STÄRKEN



GEMEINSAM IN BEWEGUNG

An einer gemeinsamen Kanutour nahmen rund 20 Mitarbeitende teil. Neben der Bewegung an der frischen Luft standen vor allem Teamgeist, Austausch und das gemeinsame Erleben im Mittelpunkt.

Solche Aktivitäten stärken den Zusammenhalt über Bereichsgrenzen hinweg und fördern gleichzeitig die körperliche Aktivität als Ausgleich zum Arbeitsalltag.



ZEITMANAGEMENT BEWUSST GESTALTEN

Mit dem Angebot Zeitmanagement unterstützen wir unsere Mitarbeitenden dabei, ihre Aufgaben effizient zu strukturieren, Prioritäten bewusst zu setzen und persönliche Stressfaktoren zu reduzieren. Die vermittelten Methoden helfen dabei, den Arbeitsalltag besser zu organisieren, Belastungen frühzeitig zu erkennen und langfristig eine ausgewogene Work-Life-Balance zu fördern.



KREATIVITÄT FÖRDERN MIT SKETCHING

Dass Gesundheitsförderung weit über klassische Bewegungsangebote hinausgeht, zeigt das Format Sketching. Kreative Übungen mit dem Ziel, Ideen schnell zeichnerisch zu visualisieren, fördern Konzentration, Achtsamkeit und Entspannung und bieten einen bewussten Ausgleich zum oftmals anspruchsvollen Arbeitsalltag im Hafen. Gleichzeitig entstehen neue Begegnungen und Gespräche zwischen Kolleg*innen unterschiedlicher Unternehmensbereiche.

Ob Bewegung, mentale Gesundheit oder gemeinschaftliche Aktivitäten – PORT LIFE verfolgt einen ganzheitlichen Ansatz. Hafenflair inklusive.

MEHR LESEN:

BESCHAFFUNG UND ARBEITSSCHUTZ

Die Sicherheit und Gesundheit unserer Mitarbeitenden haben für uns höchste Priorität. Insbesondere im Hafenbetrieb sind die Arbeitsbedingungen durch den Umgang mit schweren Lasten, Fahrzeug- und Umschlagsverkehr, Arbeiten an der Kaikante sowie wechselnde Witterungseinflüsse besonders anspruchsvoll. Ziel unseres Arbeits- und Gesundheitsschutzes ist es, Risiken frühzeitig zu erkennen, Unfälle zu vermeiden und sichere Arbeitsbedingungen für alle Beschäftigten dauerhaft zu gewährleisten.

Arbeitsschutz verstehen wir dabei als kontinuierlichen Verbesserungsprozess. Gemeinsam mit unserem Partner DEKRA überprüfen und entwickeln wir unsere Sicherheitsstandards regelmäßig weiter. Dazu gehören Gefährdungsbeurteilungen, sicherheitstechnische Begehungen, die Bewertung von Arbeitsplätzen und Arbeitsmitteln sowie die Beratung bei der Umsetzung gesetzlicher Anforderungen. Ergänzend werden unsere Mitarbeitenden regelmäßig digital (PORT ACADEMY) und vor Ort unterwiesen und für sicherheitsrelevante Themen sensibilisiert.

Unser Ziel: ein unfallfreier Hafen. Deshalb schauen wir bei jedem Arbeitsunfall genau hin, lernen daraus und leiten konkrete Präventionsmaßnahmen ab. Dass wir damit auf dem richtigen Kurs sind, zeigen auch die Zahlen: Die Arbeitsunfälle gingen von 27 im Jahr 2023 auf 22 im Jahr 2025 zurück, die damit verbundenen Ausfalltage sogar von 814 auf 326 Tage. Jeder vermiedene Unfall zählt – und mit jedem Unfall, der dennoch passiert, setzen wir alles daran, Risiken noch besser zu erkennen und nachhaltig zu reduzieren.

Ein zentraler Baustein des Arbeitsschutzes ist die persönliche Schutzausrüstung (PSA). Je nach Tätigkeitsbereich gehören dazu unter anderem Schutzhelm, Schutzbrille, Handschuhe, Warnschutzkleidung, Sicherheitsschuhe und – bei Arbeiten an der Kaikante – Rettungswesten. Die Ausrüstung wird regelmäßig überprüft und bei Bedarf ersetzt, damit sie jederzeit den hohen Sicherheitsanforderungen im Hafenbetrieb entspricht.

Bereits bei der Auswahl der Lieferanten und Produkte zur Beschaffung unserer Arbeitskleidung und Schutzausrüstung achten wir neben Qualität und Funktionalität zunehmend auf ökologische und soziale Kriterien.

Unser Ziel ist es, langlebige, reparaturfähige und hochwertige Produkte einzusetzen, die den hohen Anforderungen im Hafenbetrieb gerecht werden und gleichzeitig Ressourcen schonen. Ebenso legen wir Wert auf transparente Lieferketten und Lieferanten, die sich aktiv für nachhaltige Produktionsbedingungen einsetzen.

Nach Angaben unserer Lieferanten werden dabei unterschiedliche Standards und Zertifizierungen eingesetzt, darunter OEKO-TEX®, Better Cotton, BSCI, Sedex und SA8000 sowie die Managementsysteme ISO 9001 und ISO 14001. Darüber hinaus beziehen wir – soweit entsprechende Informationen vorliegen – Aspekte wie Langlebigkeit, Reparaturfähigkeit, Materialherkunft und Produktionsbedingungen in unsere Beschaffungsentscheidungen ein.

Die nebenstehende Grafik zeigt beispielhaft die persönliche Schutzausrüstung eines unserer Elektriker. Bei der Auswahl der Ausrüstung stehen Schutzfunktion, Qualität und Eignung für den täglichen Einsatz an erster Stelle.

Ergänzend berücksichtigen wir die genannten Beschaffungskriterien. Damit verbinden wir die Sicherheit unserer Mitarbeitenden mit dem Anspruch, hochwertige Produkte möglichst lange zu nutzen und Ressourcen bewusst einzusetzen.

NACHHALTIGKEIT IN DER BESCHAFFUNG & ARBEITSSCHUTZ

Verantwortung tragen.
Heute für morgen.

NACHHALTIGE MATERIALIEN
Bevorzugung von Materialien mit hoher Langlebigkeit, recycelten Anteilen und umweltverträglicher Herstellung.

RESSOURCEN SCHONEN
Langlebige Produkte und reparaturfreundliche Ausstattung reduzieren Abfall und schonen wertvolle Ressourcen.

VERANTWORTUNG IN DER LIEFERKETTE
Wir achten auf faire Arbeitsbedingungen, kurze Lieferwege und transparente Lieferketten.

**NACHHALTIG BESCHAFFEN.
SICHER ARBEITEN.
ZUKUNFT GESTALTEN.**



KOPFSCHUTZ
Zertifizierter Helm schützt zuverlässig und ist auf Langlebigkeit ausgelegt.

AUGENSCHUTZ
Schutzbrille mit kratzfester Beschichtung für klare Sicht und maximale Sicherheit.

RETTUNGSWESTE
Mit der leichten Schwimmweste ist sicheres Arbeiten an der Kaikante möglich.

SCHUTZBEKLEIDUNG
Robuste, strapazierfähige Kleidung mit ergonomischem Schnitt und hoher Bewegungsfreiheit.

HANDSCHUTZ
Schutzhandschuhe bieten sicheren Griff und schützen vor elektrischen und mechanischen Risiken.

SICHERHEITSSCHUHE
Rutschfeste, durchtrittsichere und ESD-fähige Schuhe für sicheren Stand und Schutz.

GESETZLICHE ANFORDERUNGEN
Wir erfüllen alle relevanten Normen und gesetzlichen Vorgaben.

GESUNDHEIT SCHÜTZEN
Arbeitsschutz hat Priorität – für die Gesundheit unserer Mitarbeitenden.

GEMEINSAM NACHHALTIG
Jede Entscheidung zählt – für eine sichere und nachhaltige Zukunft.

KAPITEL 4. BLUE PORT IM WANDEL DER ZEIT.



Mit dem Thema Umweltschutz beschäftigt sich die PORT OF KIEL- Gruppe bereits seit vielen Jahren. So werden beispielsweise seit 2014 alle Immobilien der Unternehmensgruppe ausschließlich durch Ökostrom mit zertifizierten Herkunftsnachweisen versorgt. Zudem ist die Annahme von Schiffsabwässern seit 2017 in allen Hafenteilen über moderne Auffangeinrichtungen möglich.



Kreuzfahrtschiff auf der Kieler Förde

BLUE PORT KIEL 2018

Im Jahr 2018 wurden die bis dahin noch punktuellen Umweltschutzmaßnahmen in ein schlüssiges Gesamtkonzept unter dem Namen „BLUE PORT Kiel“ zusammengefasst.

Wer heute erfolgreich sein will, muss proaktiv in Sachen Umweltschutz und Gesellschaft agieren. Nur so können wir langfristig erfolgreich sein. Wir stellen uns der Herausforderung, die wirtschaftliche Nutzung des Hafens unter Berücksichtigung unseres CO_2-Footprints zu betrachten und weiterzuentwickeln. Hierzu gehören insbesondere Klimaschutz, Energie- und Ressourceneffizienz und die Vermeidung von Schadstoffen in Luft und Gewässern im Rahmen technischer Möglichkeiten.

Ostsee als ECA

Die Ostsee ist aufgrund ihrer Beschaffenheit ein sehr sensibles Fahrt- und Schutzgebiet. Hier sind der Ausstoß von Schiffsemissionen, die Abgabe von Abwässern, die Entsorgung von Müll, die Ausrüstung von Öltankern, die Verwendung von Schiffsanstrichen und die Abgabe von Ballastwasser wesentlich strenger geregelt als in fast allen anderen Fahrtgebieten der Erde. Nicht zuletzt durch die Ausweisung als Emissionskontrollgebiet (ECA = Emission Control Area) ist die Ostsee eins der weltweit saubersten Fahrtgebiete überhaupt. Reedereien investierten in neue Technologien, um Schiffe noch effizienter zu machen und Emissionen dauerhaft zu reduzieren. Wir finden, die weltweite Umsetzung der Grenzwerte auf 0,5 Prozent Schwefel in Schiffsemissionen seit dem Jahr 2020 ist der richtige Weg in Richtung einer saubereren Umwelt.

Unser Hafen liegt inmitten einer der wenigen weltweiten ECA-Sonderzonen der Schifffahrt, die von der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) festgelegt wurden.



In diesen Zonen gelten spezielle Umweltrichtlinien zu Emissionen wie 0,1 Prozent Schwefelgehalt im Schiffstreibstoff, aber auch bestimmte Regelungen zu Abfall- und Brauchwasserentsorgung. Seit 2021 ist in den ECA-Zonen zusätzlich zu den Schwefelgrenzwerten ein strengerer Stickstoffgrenzwert eingeführt worden. So müssen Schiffe, die ab dem 01.01.2021 gebaut wurden, ihre Stickstoffemissionen (NOx) um 80 Prozent reduzieren, was dem TIER-III-Standard für Schiffe entspricht.

Luftqualitätsmessungen
Welche Luftqualität atmen wir im Kieler Hafen eigentlich ein? Dieser Frage sind wir wiederholt in akkreditierten Messverfahren auf den Grund gegangen und haben diese vergleichen lassen. Im Jahr 2018 wurden Langzeitmessungen an fünf Messstationen im Umfeld des Kieler Hafens durchgeführt und mit den bereits im Jahr 2008 durchgeführten Messergebnissen verglichen. Das Ergebnis, 2018 wie 2008: Alle Werte im grünen Bereich.

Bei diesem zertifizierten Messverfahren kamen Schwebstaub-Messstationen ($PM_{2,5}$, PM_{10}) und Passivsammler (NO_2) der Firma Eurofins zum Einsatz, die durch Olfasense-Sensorsysteme zur Messung der Luftgüte ergänzt wurden. Optische Partikelzähler erfassten die Parameter PM_1, $PM_{2,5}$ und PM_{10}. Das Vorgehen wurde vom zuständigen Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (LLUR) anerkannt und mit dem Umweltschutzamt der Landeshauptstadt Kiel abgestimmt.



MESSSTELLEN FÜR DIE LUFTQUALITÄT

1. Olfasense-Messstation Hegewischstraße/ Schlossgarten (NO_2, $PM_{2,5}$, PM_{10})
2. Eurofins-Messstation Hegewischstraße/ Schlossgarten (NO_2, $PM_{2,5}$, PM_{10})
3. Olfasense-Messstation Ostseekai (NO_2, $PM_{2,5}$, PM_{10})
4. Olfasense-Messstation Schifffahrtsmuseum (NO_2, $PM_{2,5}$, PM_{10})
5. Eurofins-Messtation Fachhochschule (NO_2, PM_{10})

R Eurofins-Referenzmessstelle Bremerskamp/ Botanischer Garten (NO_2, $PM_{2,5}$, PM_{10})

Die gemessenen Daten wurden von der Firma Lairm Consult mit Anlaufdaten der Kreuzfahrtschiffe sowie herrschenden Windverhältnissen abgeglichen und bewertet. Um die Kreuzschifffahrt nur durch repräsentative Messergebnisse darzustellen, wurden hier ausschließlich akkreditierte Messergebnisse der Firma Eurofins aus der Hegewischstraße dargestellt (Entfernung zum Kreuzfahrtterminal Ostseekai: 600 Meter).

Alle Ergebnisse liegen erheblich unter den Grenzwerten. Sogar bei **Mehrfachanläufen** von Kreuzfahrtschiffen im Hafen und Ostwinden wurden die Grenzwerte für Luftqualität nicht überschritten. Gerade während der Kreuzfahrtsaison sind die gemessenen Werte sogar niedriger als im Jahresdurchschnitt. Für Schwebstaub PM_{10} betrug der städtische Hintergrund gemessen an der Referenzstation Bremerskamp 15 µg/m³ (Jahresgrenzwert: 40 µg/m³).

Die Belastungen an den Messpunkten am Hafen unterschieden sich hiervon nicht. Für $PM_{2,5}$ ergab sich ein ähnliches Bild. Es wurde ein unterjähriger Mittelwert von 8,1 µg/m³ gemessen (Grenzwert: 25 µg/m³), der ebenfalls im Bereich städtischer Hintergrundbelastung liegt. Auch die Belastung durch Stickstoffdioxid unterschreitet an den Messstationen des Hafens den Grenzwert (40 µg/m³) sicher. Am Schlossgarten am Ostseekai wurde eine mittlere NO_2-Konzentration von 21,3 µg/m³ gemessen, die im oberen Bereich städtischer Hintergrundwerte liegt. Im Bereich des Ostuferhafens wurden Konzentrationen von 15,8 µg/m³ gemessen, die der Größenordnung an der Referenzmessstelle der Schiffsanläufe am Bremerskamp (14 µg/m³) entsprechen. Ein Zusammenhang mit Immissionen am Theodor-Heuss-Ring, einer der Hauptverkehrsachsen Kiels und zentrales Thema der hiesigen Schadstoffdebatte, besteht nicht.



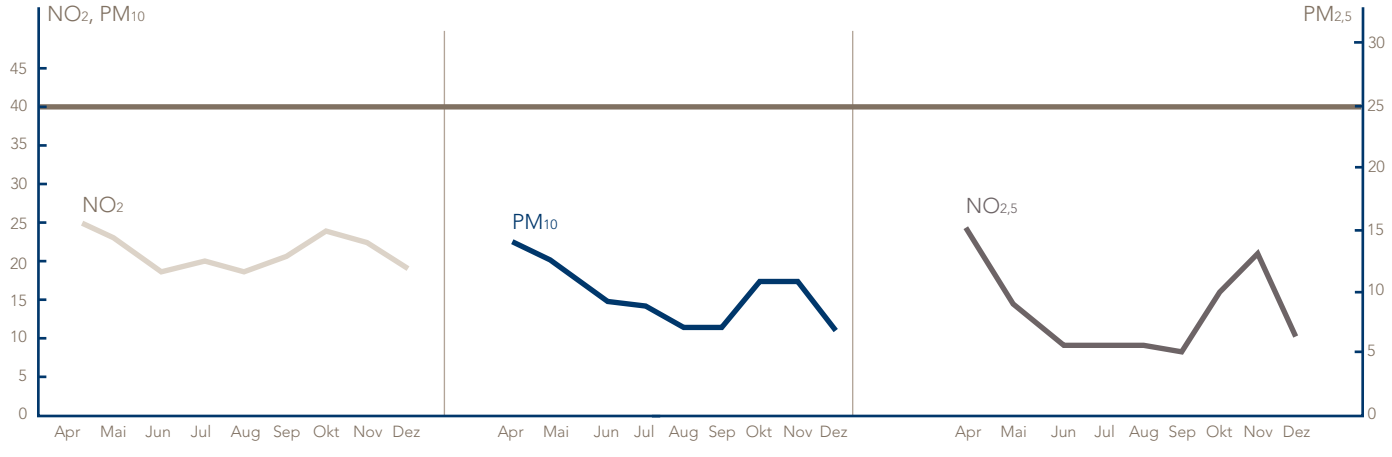
Mehrfachanlauf im Kieler Hafen

Die Europäische Umweltagentur (EEA) hat Schadstoffwerte aus den Jahren 2021/2022 von über 400 Messstellen in Europa ausgewertet, darunter 61 deutsche Städte. Die durchschnittliche Feinstaubbelastung in Kiel ist deutschlandweit mit 6,9 µg/m³ (Mikrogramm pro Kubikmeter) am niedrigsten. Auf europäischer Ebene ist Kiel auf Platz 19. Mehr Informationen: www.eea.europa.eu

Die Luftqualität im Kieler Hafen ist gut. Aber natürlich wollen wir als PORT OF KIEL proaktiv Lösungen entwickeln und damit unseren Teil zur Luftreinhaltung in unserer Stadt beitragen. Das schreiben wir uns als BLUE PORT auf die Flagge und so planen und handeln wir auch – und das nicht erst seit heute. Die Kiel anlaufenden Fähren und Kreuzfahrtschiffe sind mit Katalysatoren und Filteranlagen ausgerüstet, um Schiffsemissionen möglichst gering zu halten. Um Emissionen aus dem Schiffsbetrieb weiter zu reduzieren, setzen Reedereien bei Neubauten inzwischen verstärkt auf alternative Kraftstoffe. Diese Antriebsinnovationen bei Schiffen müssen sich aber erst durchsetzen.

Wir als Kieler Hafen leisten unseren Beitrag dadurch, dass wir die Terminalanlagen Norwegenkai, Schwedenkai, Ostseekai und Ostuferhafen, mit Landstrom ausgerüstet haben. Dadurch können Schiffe während der Liegezeiten ihre Bordstrombedarfe über das landseitige Stromnetz decken und direkte Emissionen aus bordeigener Stromerzeugung vermeiden. Darüber hinaus ist die Betankung der Schiffe mit LNG als Alternative zu herkömmlichen Schiffstreibstoff an den Kieler Terminals möglich.

MESSERGEBNISSE (NO_2, PM_{10}, $PM_{2,5}$) BEI MEHRFACHANLAUF IM HAFEN, 2018



* Hegewischstraße

Landstrom Norwegenkai, Ostseekai und Schwedenkai

Landstrom ist für die die Kieler Innenstadt anlaufenden Fähr- und Kreuzfahrtschiffe ein sinnvoller Weg, um Luftschadstoff- und Lärmemissionen während der Liegezeit zu vermeiden. Der Ausbau der Landstrominfrastruktur ist eines unserer priorisierten Projekte zur Reduktion der CO_2-Emissionen sowie Luftschadstoffemissionen der Schiffe während der Liegezeiten. Nach der Eröffnung der ersten Landstromanlage am Norwegenkai mit einer Leistung von 4,5 MVA, 50 Hz, 10 kV im Jahr 2019 folgte im Jahr 2021 die Eröffnung einer kombinierten Anlage zur Versorgung von Kreuzfahrtschiffen am Ostseekai (16 MVA, 50/60 Hz, 6,6/11 kV) und Fährschiffen am Schwedenkai (5 MVA, 50/60 Hz, 6.6/11 kV). Damit gehörten wir international zu den Vorreitern unter den Häfen.

Mehr zum Thema Landstrom sowie der weiteren Entwicklung von 2021 bis 2026 im Unterkapitel „Exkurs Scope 3 – Ausbau Landstrom“ ab Seite 54.

Kabelwagen und Landstromstecker am Ostseekai



Abwasseranlage Ostseekai

Zur Reinhaltung der Meere klären Kreuzfahrtschiffe ihre Abwässer in der Ostsee unter Einhaltung strenger Grenzwerte selbst an Bord oder geben sie vollständig in Häfen ab. Nachgefragt werden dabei Abgabemengen von 200 Kubikmeter pro Stunde je Schiff. Zum Vergleich: Ein Schwimmbecken mit 25 Metern Länge fasst circa 900 Kubikmeter Wasser. Gemeinsam mit unserem Partner Unitechnics führten wir umfangreiche Tests durch, um geeignete Verfahren für die Behandlung von Kreuzfahrtschiffabwässern zu untersuchen und darauf aufbauend eine Lösung für die Abwasserannahme im Kieler Hafen zu entwickeln. Wichtiger Anspruch neben der Abwassermenge und der Anpassung an den pH-Wert des kommunalen Abwassersystems war auch die geruchsneutrale Ableitung, am Terminal wie auch auf dem Weg zur Kläranlage. Damit leisten wir im Rahmen unseres BLUE PORT-Konzepts einen wichtigen Beitrag zum Schutz des Meeres und erfüllen mit dem Betrieb der Annahmeeinrichtung für Schiffsabwässer an der deutschen Küste bereits seit Juni 2017 die 2021 in Kraft getretenen Anforderungen.

Schiffsabwässerentsorgung am Ostseekai







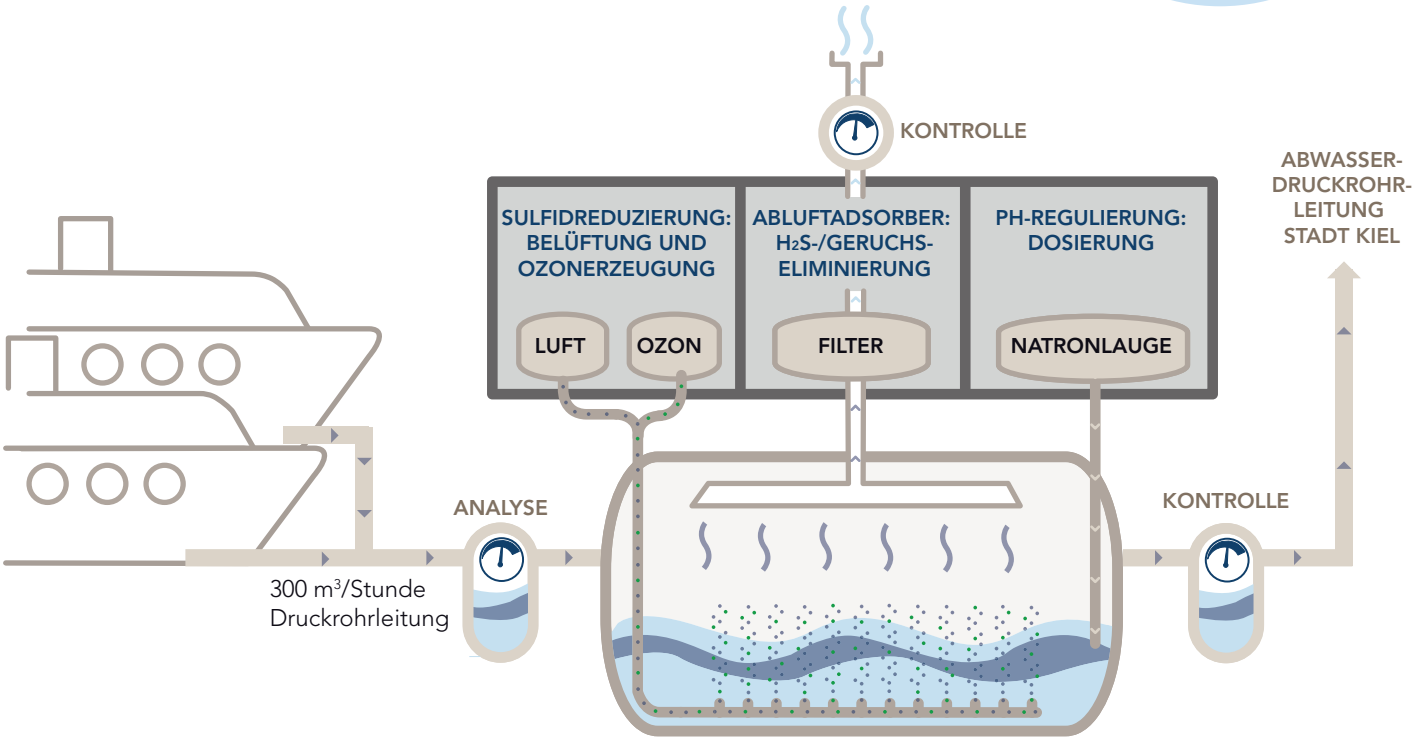
Und so funktionierts

Parallel zu den Schiffsliegeplätzen verlaufen mehrere Hundert Meter druckfeste Leitungen mit acht Anschlusspunkten. Die Leitungen münden nördlich des Terminalgebäudes in Speicherbehälter, die mit Analyse- und Behandlungstechnik ausgestattet sind. Mittels Druckluft- und Ozoneinspeisung wird das Wasser in großen Rohren belüftet. Die beim Prozess entstehende von Schwefelwasserstoff gereinigte und gefilterte Abluft ist am Ende so rein und geruchlos, dass sie über einen Schornstein abgeführt werden kann. Das behandelte Abwasser wird nun in Druckrohrleitungen gepumpt, die unter der angrenzenden Straße zum Übergabepunkt der Stadtentwässerung führen.

Die Schiffsabwässer werden von dort dem städtischen Klärwerk in Bülk zugeführt und gereinigt. Am Ostseekai können bis zu 300 Kubikmeter Abwasser je Stunde abgegeben werden.

Die Anlage zur Annahme von Schiffsabwässern am Ostseekai im Wert von rund 1,8 Millionen Euro wurde gefördert durch das Land Schleswig-Holstein.

GUT ZU WISSEN:
Die Abwasserbehandlungsanlage am Kieler Ostseekai wurde von der Baltic Ports Organization (BPO) für den Baltic Sea Award 2018 vorgeschlagen.



VORGEKLÄRTE SCHIFFSABWÄSSER 〉 ABWASSERBEHANDLUNG HAFEN 〉 ABWASSERABLEITUNG

GRAUWASSERENTSORGUNG IN DEN HAFENTEILEN

Auch in allen anderen Hafenteilen können Schiffe ihr Grauwasser in das städtische Entwässerungsnetz einleiten. Die Abgabemenge ist je nach Hafenteil allerdings begrenzt. So können am Ostuferhafen nur 35 m³ pro Stunde, am Norwegenkai 200 m³ pro Stunde und am Schwedenkai 40 m³ pro Stunde abgegeben werden.

Grund hierfür ist die begrenzte Aufnahmekapazität des vorgelagerten städtischen Entwässerungsnetzes, insbesondere aufgrund der Entfernung zwischen dem jeweiligen Einspeisepunkt und der Kläranlage. Diese infrastrukturellen Rahmenbedingungen lassen sich durch eigene bauliche Maßnahmen nicht verändern.



IN DEN DARAUFFOLGENDEN JAHREN WURDEN DIE INHALTE DES 2018 VERFASSTEN BLUE-PORT-KONZEPTES KONTINUIERLICH FORTGEFÜHRT UND VERFEINERT.

BLUE PORT KIEL SEIT 2021

Seit 2021 beschäftigen sich zunehmend auch auf politischer Ebene Institutionen mit dem Thema Nachhaltigkeit und setzen sich ehrgeizige Ziele:

Pariser Klimaschutzabkommen
Bereits im Dezember 2015 einigten sich 195 Mitglieder der Vereinten Nationen im Zuge der Klimarahmenkonvention, dass eine Begrenzung der menschengemachten globalen Erwärmung auf deutlich unter 2 Grad Celsius gegenüber vorindustriellen Werten so schnell wie möglich in den Folgejahren notwendig ist. Hierzu bedarf es der Mitarbeit der einzelnen Nationen, die jeweils bereits umfassende nationale Aktionspläne für die Reduzierung ihrer Emissionen vorgelegt haben, um die Emissionsreduktionsziele erreichen zu können.

Europäische Union Green Deal
Auch die Europäische Union hat sich dem Thema der Emissionsreduzierung angenommen und beschlossen, dass bis 2050 die Treibhausgasemissionen der EU auf null gesenkt werden sollen. Dieses Ziel ist als weitere Verschärfung der bisher gefassten Klimaziele zu sehen und treibt somit die einzelnen Nationen in der EU an, sich selbst ehrgeizigere Ziele zu setzen als bisher angedacht. Am 14. Juli 2021 wurden die bisherigen Ziele durch den Beschluss „Fit for 55“ bereits nochmals konkretisiert und verschärft.

Bundesrepublik Deutschland
Deutschland hat in Anlehnung an das Pariser Klimaschutzabkommen ebenfalls einen Klimaschutzplan entwickelt, der eine stufenweise Reduzierung der Treibhausgasemissionen vorsieht. Hierzu sind zunächst bis 2020 40 Prozent, bis 2030 55 Prozent und bis 2040 70 Prozent Einsparung der Treibhausgase zu erreichen. Ab 2050 erhofft sich Deutschland, dann ebenfalls klimaneutral zu sein. Um dies zu erreichen, wurden ebenfalls sektorspezifische Ziele formuliert, die es in den einzelnen Sektoren in den kommenden Jahren schrittweise umzusetzen gilt.Diese Ziele wurden in den Folgejahren nochmals verschärft: Bis 2030 sollen die Treibhausgase um



65 Prozent im Vergleich zu 1990 gesenkt werden, bis 2040 um 88 Prozent. Und Deutschland möchte bereits bis 2045, also fünf Jahre früher als ursprünglich geplant, klimaneutral sein.

PORT OF KIEL
Um unsere BLUE PORT-Strategie noch weiter zu verfeinern, wurde das BLUE PORT-Konzept um weitere Inhalte erweitert und es wurde 2021 der erste PORT OF KIEL-Umweltbericht für das Jahr 2020 veröffentlicht. In diesem Zusammenhang haben wir auch das erste Mal unsere CO_2-Emissionen über alle Hafenaktivitäten ermittelt.

Erzielte CO2-Einsparungen
Über diverse Projekte wie das Schaffen einer Landstromversorgung von Schiffen während der Hafenliegezeit, die schrittweise Umrüstung von dieselbetriebenen Fahrzeugen auf Elektroantrieb und die Versorgung unserer Immobilien mit ausschließlich Ökostrom haben wir bereits 2020 folgende CO_2-Emissionseinsparungen erzielt.

KATEGORIE	CO_2-EMISSION IN TONNEN IN 2020
Schiffsemission am Liegeplatz	16.126
Immobilien	758
Fuhrpark	1.778
Rangierfahrten im Kombinierten Verkehr	121
Summe	**18.783**

KATEGORIE	MAßNAHME	CO_2-EMISSIONS-EINSPARUNGEN IN TONNEN IN 2020
Schiffsemission	Landstrom	3.788
Immobilien	Einkauf Ökostrom	2.351
Fuhrpark	Elektrifizierung	83
Summe		**6.222**



Kreuzfahrtschiff am Leuchtturm Kiel

IMMOBILIEN

Die CO_2-Einsparungen im Immobilienbereich sind durch den Bezug von Ökostrom im Kieler Hafen sowie den Bezug von Fernwärme aus dem lokalen Gaskraftwerk (Brennstoffnutzungsgrad von bis zu 92 Prozent und jährliche CO_2-Reduktion bis zu 60.000 Tonnen im Vergleich zur Erzeugung mit Kohle) bereits nahezu ausgeschöpft.

FUHRPARK

Im Bereich des Fuhrparks planen wir, die Reduzierung der Emissionen durch eine schrittweise Umrüstung des Großteils der Flurfahrzeuge auf Elektroantrieb voranzutreiben. Die Rangierfahrten werden durch die Deutsche Bahn durchgeführt. Zwar können wir Emissionen so nicht direkt beeinflussen, aber wir streben an, durch zusätzliche Zuganbindungen unserer Hafenteile möglichst viele Verkehre auf den Verkehrsträger Schiene umzulenken.

SCHIFFSEMISSION

Die CO_2-Emissionen der Schiffe am Liegeplatz konnten in 2020/2021 durch die Landstromanlagen bereits deutlich gesenkt werden.

In den Folgejahren wurden das Landstromangebot und die Landstromnutzung deutlich ausgeweitet.

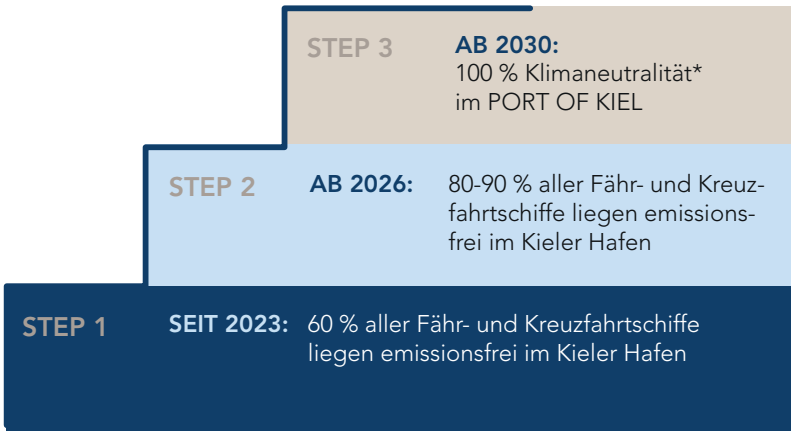
Mehr Details hierzu finden sich im Unterkapitel „Exkurs Landstrom“ auf Seite 54.

ZIELE VON 2021 – WO WIR HEUTE STEHEN

Im Zuge der Erweiterung unseres BLUE PORT-Konzeptes haben wir 2021 konkrete Zielwerte für die Nutzung von Landstrom formuliert. Heute können wir auf die damaligen Annahmen zurückblicken und transparent darstellen, welche Zielwerte erreicht wurden, welche nicht und wie sich die tatsächliche Landstromnutzung seitdem entwickelt hat.

2023: Ziel und Ergebnis

Aus heutiger Sicht muss man zu dieser Strategie sagen, dass wir „Step 1“ leider nicht erfolgreich erreicht haben. Im Jahr 2023 wurde nur eine Landstromanschlussquote von 52 Prozent erreicht. Dies lag zum einen daran, dass die erste Landstromanlage am Ostseekai bis dahin nur einen Kreuzfahrtliegeplatz zur Zeit versorgen konnte und viele der Kreuzfahrtschiffe noch nicht für die Landstromnutzung umgerüstet waren. Schiffe, die bereits landstromfähig waren, mussten in die neue Landstromanlage integriert werden, was oft mehr als einen Schiffsanlauf benötigte. Die zweite Landstromanlage im Ostuferhafen wurde 2023 erst zum Herbst fertig errichtet, was ebenfalls eine negative Auswirkung auf die Gesamtlandstromanschlussquote der Kreuzfahrtschiffe und Fährschiffe in diesem Jahr hatte.



*Unvermeidbare Restemissionen werden ab 2030 über CO_2-Zertifikate ausgeglichen.

2026: Ziel und Zwischenstand

Die Erreichung des „Step 2“ können wir erst mit dem Jahresabschluss 2026 final bewerten, der zum Redaktionsschluss noch ausstand. Es zeichnet sich jetzt aber bereits ab, dass wir die Zielanschlussquote für 2026 nicht voll erreichen werden. Für das Jahr 2025 konnten wir eine Landstromanschlussquote von 58 Prozent erreichen. Dies gelang trotz mehrmonatigen Ausfalls der Landstromanlage für Kreuzfahrer am Ostseekai aufgrund der notwendigen Umbaumaßnahmen und der Neubaumaßnahmen der zweiten Landstromanlage am Ostseekai. Die Umbau- und Neubaumaßnahmen konnten im Jahr 2025 erfolgreich abgeschlossen werden und die zweite Landstromanlage am Ostseekai für Kreuzfahrtschiffe wurde im Herbst 2025 erfolgreich in Betrieb genommen, sodass nun zwei Kreuzfahrtschiffe parallel versorgt werden können. Dies wird positive Auswirkungen auf die Landstromanschlussquote für das Jahr 2026 haben. Des Weiteren waren auch im Jahr 2026 die Fährschiffe im Ostuferhafen weitestgehend nicht landstromfähig umgerüstet. Die Nutzungsquote lag hier im Jahr 2025 noch bei null Prozent. Für das Jahr 2026 haben wir jedoch bereits ein uns regelmäßig anlaufendes Fährschiff im Ostuferhafen erfolgreich integrieren können und das zweite uns regelmäßig anlaufende Fährschiff soll bis zum Jahresende 2026 integriert werden. Für das Gesamtjahr 2026 liegen zum Redaktionsschluss noch keine abschließenden Daten vor. Auf Basis der bisherigen Entwicklung rechnen wir derzeit mit einer Landstromanschlussquote von rund 75 Prozent. Der endgültige Wert wird nach Abschluss des Berichtsjahres ermittelt.

2030: Auf dem Weg zu „Step 3“

An unserem dritten Ziel, bis 2030 Klimaneutralität im eigenen Geschäftsbetrieb zu erreichen, halten wir weiterhin fest. Unser Ziel ist es, die betrieblichen Treibhausgasemissionen durch konkrete Maßnahmen weitgehend zu reduzieren. Verbleibende Emissionen und mögliche Kompensationsmaßnahmen werden gesondert ausgewiesen.

KLAR STRUKTURIERT: CO_2-REPORTING SEIT 2023

SINCE 2023

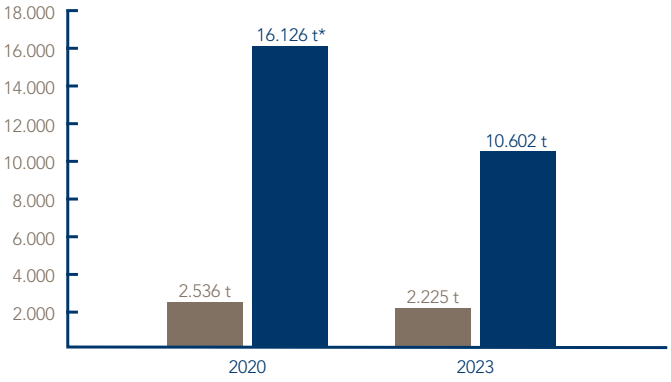
Seit 2023 orientiert sich unsere Unternehmensgruppe bei der Berichterstattung zu CO_2-Emissionen an der Berichtsstruktur des international anerkannten Greenhouse Gas Protocol (GHG Protocol). Dieses unterscheidet Emissionen in drei Scopes, die unterschiedliche Verantwortungs- und Einflussbereiche abbilden. Scope 1 und 2 umfassen unternehmenseigene Emissionen, die ein Unternehmen leicht selbst beeinflussen kann. Wobei Scope 3 indirekte Emissionen umfasst, die entlang der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette des Unternehmens entstehen.

Wir erheben für die PORT OF KIEL-Gruppe seit 2023 kontinuierlich die CO_2-Emissionen in Scope 1 und 2, die vornehmlich durch Emissionen aus dem Bereich Immobilien sowie dem unternehmenseigenen Fuhrpark entstehen. Bei Scope-3-Emissionen fokussieren wir uns auf die Emissionen, die auf die Schiffe am Liegeplatz zurückzuführen sind, da hier belastbare Daten vorliegen und diese durch die Bereitstellung von Landstromanlagen an allen relevanten Terminals direkt durch die Unternehmensgruppe mit beeinflusst werden können. Alle weiteren Scope-3-Emissionen werden derzeit in der Berichterstattung nicht erfasst, da nicht ausreichend Daten vorliegen und die Emissionsquellen weitestgehend nicht durch unsere eigenen Aktivitäten beeinflusst werden können.

Im Nachfolgenden ist die Entwicklung der CO_2-Emissionen von 2020 und 2023 dargestellt:



CO_2-EMISSIONEN IM VERGLEICH



*gemittelte Werte

Internationale Maritime Organisation

Auch die International Maritime Organisation (IMO) hat ihre Klimaschutzziele für die internationale Schifffahrt verschärft. Im Juli 2023 verabschiedeten die Mitgliedstaaten eine überarbeitete Strategie zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen. Diese sieht vor, bis etwa 2050 Netto-Null-Emissionen in der internationalen Schifffahrt zu erreichen. Als Zwischenziele sollen die Treibhausgasemissionen gegenüber 2008 bis 2030 um mindestens 20 Prozent und bis 2040 um mindestens 70 Prozent sinken. Angestrebt werden Reduktionen von 30 beziehungsweise 80 Prozent. Zudem sollen emissionsfreie oder nahezu emissionsfreie Technologien, Kraftstoffe und Energiequellen bis 2030 mindestens fünf Prozent des Energiebedarfs der internationalen Schifffahrt decken.

ENTWICKLUNG UNSERER CO_2-EMISSIONEN

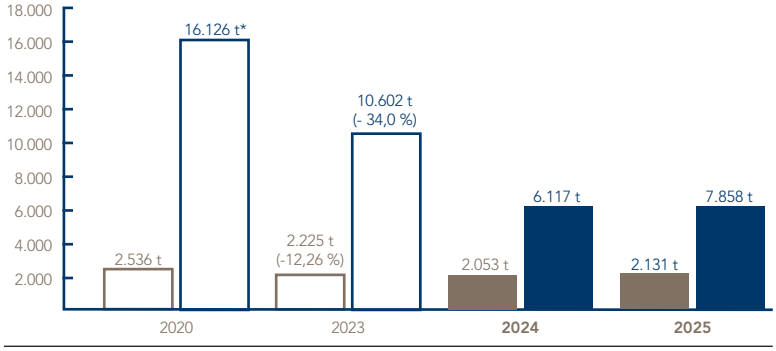
Kontinuierliches CO_2-Monitoring
Seit 2023 tracken wir jährlich unsere CO_2-Emissionen als Unternehmensgruppe aufgeteilt in unternehmenseigene Emissionen (Scope 1 und 2) und Schiffsemissionen am Liegeplatz (Scope 3). In den Jahren von 2020 bis 2023 wurden bereits deutliche CO_2-Einsparungen erreicht, wie auf der vorherigen Seite beschrieben.

Auch **im Jahr 2024** konnte sowohl bei unseren unternehmenseigenen als auch den Schiffsemissionen eine Reduzierung der CO_2-Emissionen im Vergleich zum Vorjahr erreicht werden. So sanken die unternehmenseigenen CO_2-Emissionen von 2.225 Tonnen CO_2 in 2023 auf 2.053 Tonnen in 2024. Im Vergleich zum Referenzjahr 2020 sind die unternehmenseigenen Emissionen bis 2024 bereits um knapp 19 Prozent gesunken. Die Schiffsemissionen konnten im gleichen Zeitraum von 10.602 Tonnen CO_2 auf 6.117 Tonnen CO_2 gesenkt werden, was vor allem der Nutzung der Landstromanlage im Ostuferhafen durch Kreuzfahrtschiffe zugeschrieben werden kann. Dies entspricht einer Reduktion der Schiffsemissionen im Vergleich zum Referenzjahr 2020 um knapp 62 Prozent.

Im Jahr 2025 ist ein leichter Anstieg der CO_2-Emissionen im Vergleich zum Vorjahr sowohl in den unternehmenseigenen als auch in den Schiffsemissionen am Liegeplatz zu verzeichnen. Bei den unternehmenseigenen Emissionen stiegen die CO_2-Emissionen von 2.053 Tonnen CO_2 in 2024 auf 2.131 Tonnen CO_2 in 2025, was auf eine Mehrmenge an Treibstoffbedarf beim Fuhrpark sowie zusätzlichen Mengen an Stromnutzung im Immobilienbereich zurückzuführen ist. Im Vergleich zum Referenzjahr 2020 beträgt die CO_2-Einsparung in 2025 noch 16 Prozent.

Bei den Schiffsemissionen stiegen die CO_2-Emissionen von 6.117 Tonnen CO_2 in 2024 auf 7.858 Tonnen CO_2 in 2025. Dies erklärt sich durch eine mehrmonatige Ausfallzeit der Landstromanlage am Ostseekai, die wegen des Umbaus beziehungsweise des Neubaus der zweiten Landstromanlage am Ostseekai in diesem Jahr unabdingbar war. Im Vergleich zum Referenzjahr 2020 beträgt die CO_2-Einsparung bei den Schiffsemissionen im Jahr 2025 noch rund 51 Prozent. Um die unternehmenseigenen CO_2-Emissionen in den kommenden Jahren weiter zu minimieren, werden die sich in unserem Fuhrpark befindlichen Umschlagsgeräte schrittweise von Diesel- auf Elektroantrieb umgestellt (Details siehe ab Seite 65). Im Immobilienbereich werden die noch vorhandenen restlichen Ölheizungen schrittweise durch Wärmepumpen ersetzt und weitere Maßnahmen aus dem Energieaudit (Details siehe Seite 53) umgesetzt.

CO_2-EMISSIONEN IM VERGLEICH



*gemittelte Werte

CO_2-Emissionen gänzlich auf null zu reduzieren – geht das überhaupt?
Als kritische Infrastruktur ist es für uns unerlässlich, bei Stromausfällen oder anderen Störsituationen handlungsfähig zu bleiben, zum Beispiel beim Löschen und Laden von Schiffen. Deshalb ist beispielsweise eine vollständige Umstellung auf elektrische Antriebe nicht möglich. Wir reduzieren den Einsatz konventioneller Antriebe so weit wie möglich, ohne die Resilienz und Betriebssicherheit des Unternehmens zu gefährden (siehe Elektrifizierung Arbeitsfahrzeuge). Verbleibende Restemissionen, die aufgrund der betrieblichen Resilienz unvermeidbar sind, sollen perspektivisch durch den Einsatz von Klimazertifikaten ausgeglichen werden. Hierfür beschäftigen wir uns bereits mit Leitfäden und Qualitätsstandards zur Auswahl wirksamer Zertifikate, wie zum Beispiel. den Grundsätzen des NWF, dem Clean Development Mechanism (CDM) oder dem Gold Standard. Ziel ist es, Ausgleichsprojekte zu finden, die auf Langlebigkeit ausgelegt sind und einen nachweislichen Mehrwert bieten.

EXKURS ENERGIE-AUDIT 2025

Alle vier Jahre lassen wir für die gesamte PORT OF KIEL-Gruppe ein vollumfängliches Energieaudit nach DIN 16247-1 durchführen, um die Energieeffizienz des Unternehmens bewerten zu lassen und Optimierungsmaßnahmen zu identifizieren. Im Jahr 2025 wurde der PORT OF KIEL an sechs Standorten mit einem Energiebedarf von 98 Prozent auditiert. Die Bilanz der Energieträger zeigt für das gesamte Unternehmen nach Abzug Dritter:

ENERGIETRÄGER	[KWH/A]	ENERGIE [%]	[€/A]	KOSTEN [%]	CO_2 [T/A]	CO_2 [%]
Grünstrom	1.685.745	25	372.336	44	0	0
PV-Eigenverbrauch	333.466	5	26.677	3	0	0
Erdgas	0	0	-	-	0	0
Fernwärme	1.377.125	20	171.102	20	182	17
Heizöl	392.302	6	29.927	4	104	10
Diesel	2.986.541	44	239.715	28	794	73
Benzin	14.161	0	2.294	0	4	0
Summe	**6.789.340**	**100**	**842.051**	**100**	**1.084**	**100**

Im Rahmen des Energieaudits wurden mehrere Maßnahmen zur Energieeinsparung vorgeschlagen:

SEEHAFEN KIEL GMBH & CO. KG – ZUSAMMENFASSUNG DER MAßNAHMEN

Nr.	Maßnahme	Förderung möglich	Wechselwirkung mit Maßnahme	Schätzkosten Investition [€]	Einsparung Energie [kWh/A]	Energieträger	CO_2-Einsparung Energie [t/a]	Einsparungspotenzial [€/a]	Amortisationszeit [a]
1	Wasser/Wasser-Wärmepumpe Ostuferhafen 15 Sommerbetrieb	ja	nein	68.650	148.050	Strom	39	12.741	5
2	Raumheizung Biomassekessel auf Basis von Warmwasser Ostuferhafen 22	ja	nein	38.480	0	Holzpellets	25	-3.039	-13
3	Dieselstapler durch Elektrostapler ersetzen Linde H50D-600 durch Linde E500-600 HL	nein	nein	81.200	53.352	Strom	24	920	88
4	Wärmeversorgungsanlage Wärmepumpe Roggensack Flughafen	ja	nein	210.000	unbekannt	Strom	unbekannt	unbekannt	keine
5	Austausch ungeregelter Umwälzpumpen am Norwegenkai	nein	nein	6.000	5.488	Strom	2	939	6
6	LED statt Natriumdampflampen am Ostseekai	nein	nein	5.000	8.842	Strom	4	1.514	3
				409.330	**216.732**		**95**	**13.076**	**31**

In Summe könnten bei Umsetzung aller Maßnahmen zur Energieeinsparung 216.732 kWh/a eingespart werden.
Da sich die Preise für Holzpellets zurzeit auf hohem Niveau befinden, ergibt sich momentan keine Wirtschaftlichkeit zur Umstellung auf Holzpellets. Die Maßnahme zur Umstellung der Dieselstapler auf Elektrostapler hat einen besonderen Stellenwert, da im Unternehmen zurzeit eine Vielzahl von Fahrzeugen mit Dieselantrieb im Einsatz sind. Alle Maßnahmen aus diesem Energieaudit befinden sich bereits in der Umsetzung. Lediglich der Ersatz des Biomassekessels wird weiter untersucht, da die hier betrachtete Alternative einer Holzpelletheizung nicht wirtschaftlich ist.

GUT ZU WISSEN:
Ökostrom-only bereits seit 2014: Für unseren Strom beziehen wir seit einigen Jahren vollständig Herkunftsnachweise. Im Jahr 2025 handelt es sich dabei um Zertifikate für Wasserkraft aus Nordeuropa. Für die Kennzeichnung unseres Strombezugs als Ökostrom ist die Stromkennzeichnung des Energieversorgers maßgeblich. Der darin ausgewiesene EEG-finanzierte Anteil erneuerbarer Energien wird ohne zusätzliche Herkunftsnachweise berücksichtigt. Für darüber hinausgehende Ökostrommengen sind entsprechende Herkunftsnachweise erforderlich. Wir erwerben dennoch Herkunftsnachweise für unseren gesamten Strombedarf und dokumentieren damit die Herkunft der entsprechenden Strommengen aus erneuerbaren Energien. Da der bundesweite Strommix bereits zu rund 50 Prozent aus erneuerbaren Energien besteht, wären Herkunftsnachweise theoretisch nur für die Hälfte unseres Verbrauchs erforderlich, um als Ökostrom zertifiziert zu sein. Wir erwerben jedoch seit vielen Jahren Herkunftsnachweise für 100 Prozent unseres Strombedarfs, um unseren Beitrag zu sauberer Energie konsequent sicherzustellen.

EXKURS SCOPE 3 – AUSBAU LANDSTROM

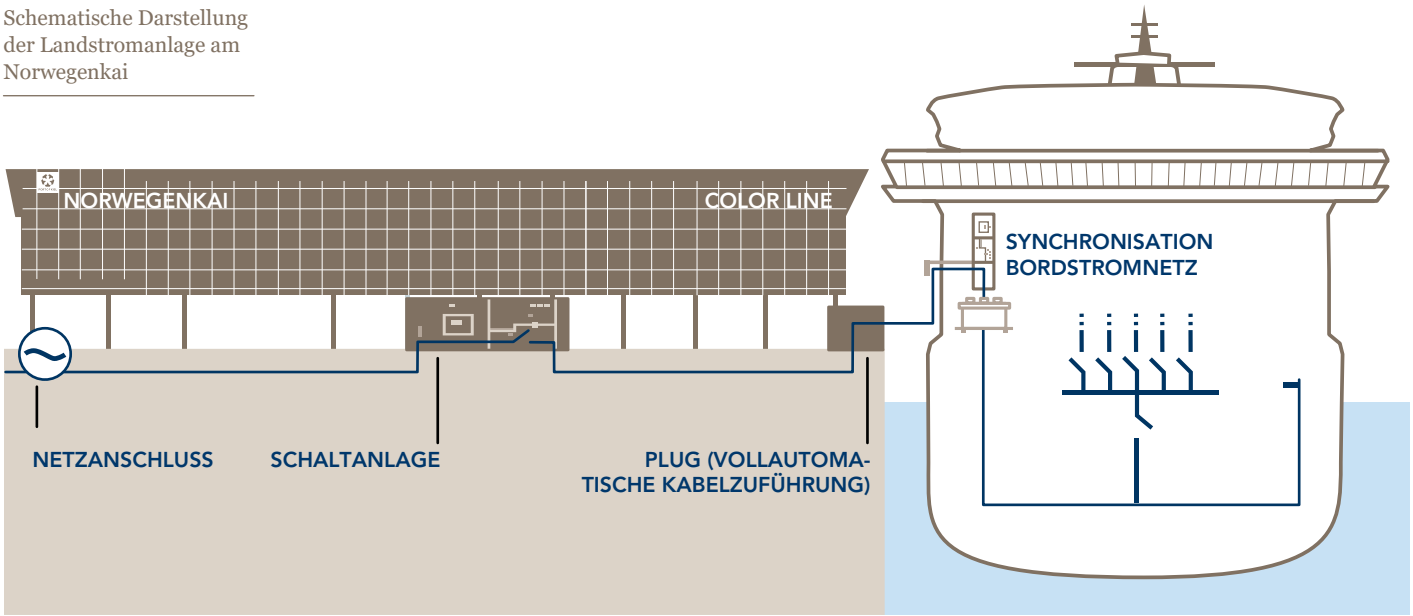
MEILENSTEIN 2019: 1. LANDSTROMANLAGE NORWEGENKAI

Seit 2011 beschäftigen wir uns bereits mit der Planung von Landstromanlagen. Die erste Landstromanlage ging beim PORT OF KIEL im Jahr 2019 am Norwegenkai ans Netz, wo die dort täglich anlegenden RoPax-Fähren der Color Line mit Strom aus dem vorgelagerten Netz versorgt werden und somit ihre Dieselgeneratoren während der Liegezeit ausstellen können.

Herzstücke der Anlage sind die Übergabestation von Land an das Schiff (PLUG) des Herstellers NG3 und die luftisolierte, metallgekapselte Mittelspannungsschaltanlage.

Die PLUG- Übergabestation ist mit einer speicherprogrammierten Steuerung ausgestattet, die mit der Schaltanlage der Landstation kommuniziert. Vollautomatisch werden alle notwendigen Schaltvorgänge ausgeführt, die vom Schiff über die Schnittstelle übermittelt wurden. Bevor die Stromübergabe von Land an das Schiff erfolgt, prüft das System die korrekten Stecker- und Kabelverbindungen. Ist dies erfolgt, wird die Landstromverbindung zugeschaltet. Das Schiff synchronisiert sich mit der Landstromanlage, die die Bordversorgung übernimmt.

Schematische Darstellung der Landstromanlage am Norwegenkai



Das Projekt wurde gefördert mit Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW).

SH Schleswig-Holstein Der echte Norden

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

EU.SH



Luftbild vom Terminal
am Norwegenkai



Übergabestation für die
Color Line, Norwegenkai



Landstromstecker Fähre
Color Line, Norwegenkai

MEILENSTEIN 2021: DUAL-USE-LANDSTROM-ANLAGE AM OSTSEEKAI

2018 begannen die konkreten Planungen der zweiten Landstromanlage am Ostseekai. Als Dual-Use-Landstromanlage sollte sie sowohl Kreuzfahrer am Ostseekai als auch die RoPax-Fähren am Schwedenkai mit Ökostrom während der Liegezeit versorgen. Die Anlage wurde 2020 für die Fähren der Stena Line fertiggestellt und 2021 wurde das erste Kreuzfahrtschiff durch die Landstromanlage am Ostseekai versorgt.

Stecker rein, Strom anschalten. Klingt einfach – aber so simpel ist es nicht. Um Schiffe mit Landstrom zu versorgen, bedarf es einiger baulicher und technologischer Entwicklung. Eigens für die Versorgung mit unterschiedlichsten Standards ausgerüsteter Schiffe internationaler Reedereien mit variierenden Anforderungen wurde eine innovative Technik entwickelt. Zu kalkulieren waren dabei die Strombedarfe der großen Schiffe während der Hafenliegezeit mit 3 bis 12 MW, was mit dem Bedarf kleiner Städte zu vergleichen ist. Dazu kommen die zwischen bord- und landseitigem Netz abweichenden Spannungen (6,6/10/11 kV) und Frequenzen (50/60 Hz) sowie die verfügbare Leistung des Netzbetreibers bei unterschiedlichen Leistungsanforderungen, besonders im Hinblick auf Lastspitzen und Kurzschlussstromanforderungen. Der auf 110-kV-Ebene aus dem Netz bezogene Strom kann nicht über eine einfache Kabelanbindung in das Schiff eingespeist werden, sondern muss über ein spezielles Umspannwerk, Transformatoren und Frequenzumwandler an die schiffsseitige Technik angepasst werden.

DAS PROJEKT „BLUE PORT KIEL: ERRICHTUNG EINER LANDSTROM/ANLAGE FÜR DIE GLEICHZEITIGE VERSORGUNG VON FÄHR- UND KREUZFAHRTSCHIFFEN AM OSTSEEKAI UND SCHWEDENKAI" WURDE GEFÖRDERT MIT MITTELN DER EUROPÄISCHEN UNION UND MIT MITTELN DER GEMEINSCHAFTSAUFGABE „VERBESSERUNG DER REGIONALEN WIRTSCHAFTSSTRUKTUR".

Kofinanziert von der Fazilität „Connecting Europe" der Europäischen Union

SH Schleswig-Holstein Der echte Norden

Wir fördern Wirtschaft EU.SH

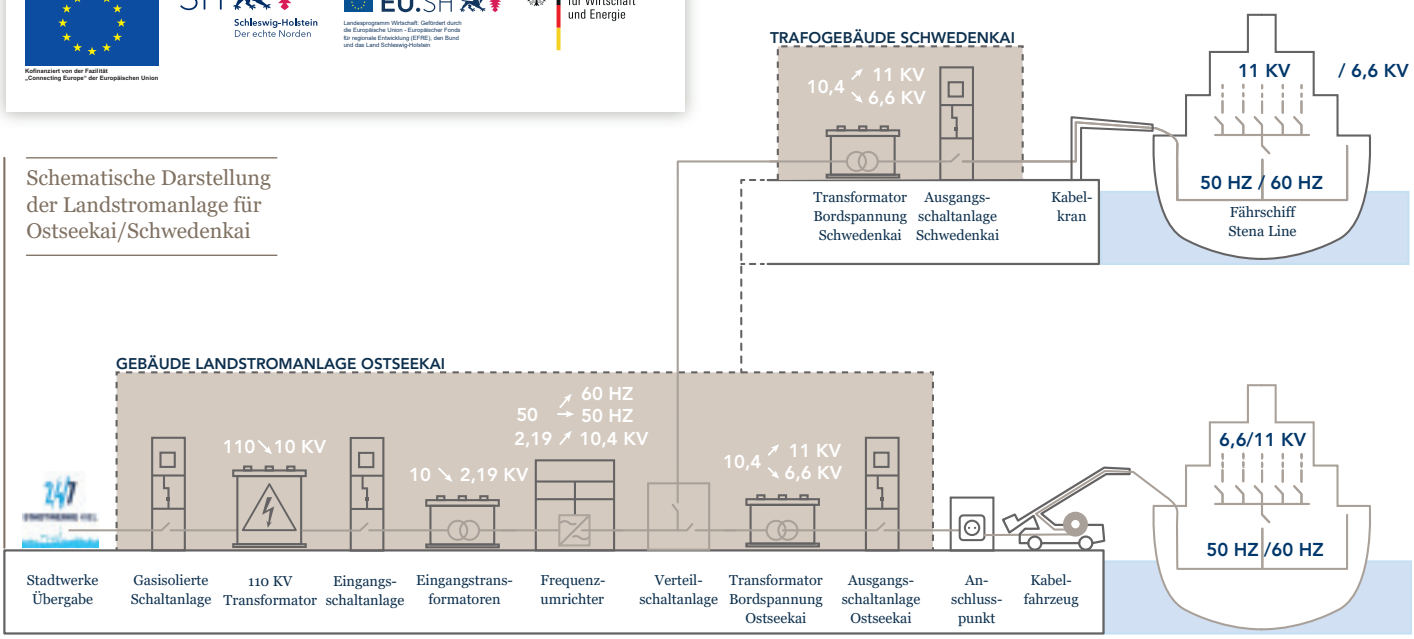
Landesprogramm Wirtschaft. Gefördert durch die Europäische Union - Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), den Bund und das Land Schleswig-Holstein

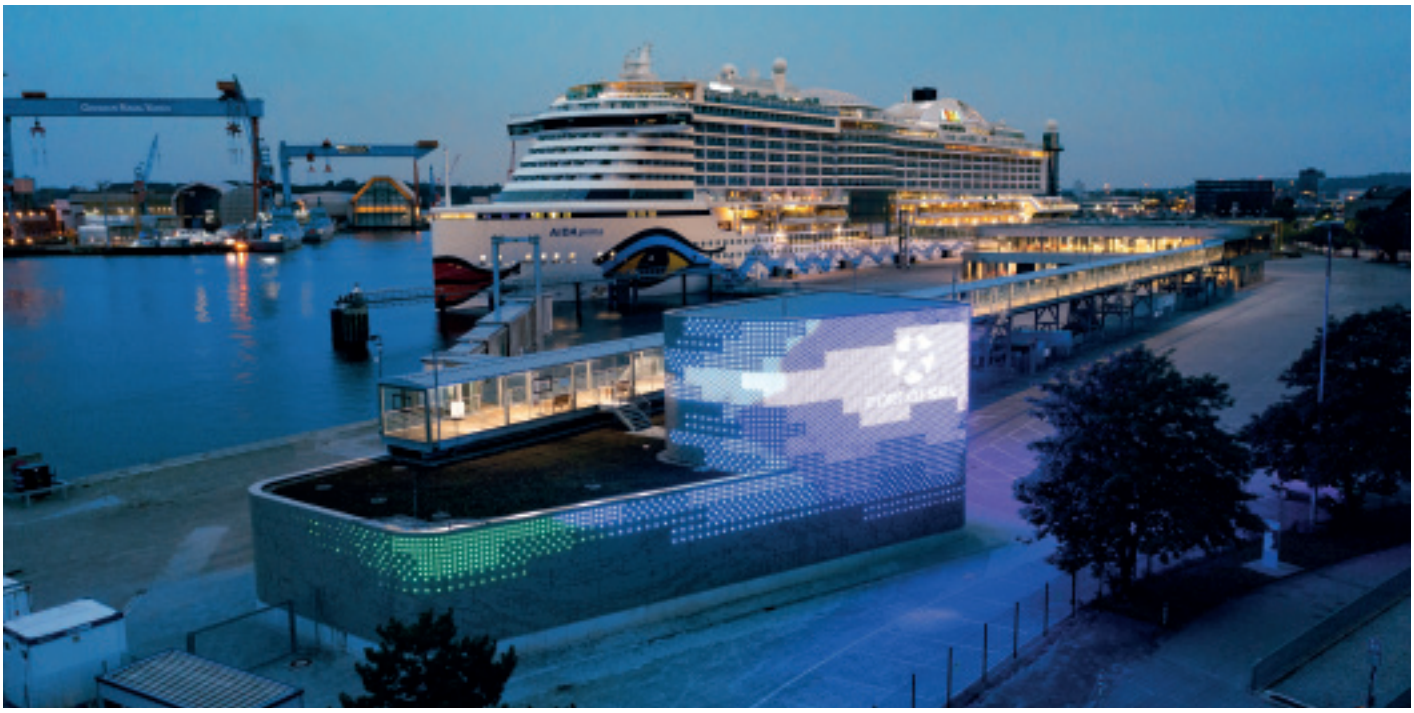
Bundesministerium für Wirtschaft und Energie





Schematische Darstellung der Landstromanlage für Ostseekai/Schwedenkai





Luftbild der Landstrom-anlage am Ostseekai



Unten: Luftbild Anlegen der Stena-Line-Fähre am Schwedenkai

Rechts: Kabelarm Fähre Stena Line, Schwedenkai



MEILENSTEIN 2023: LANDSTROMANLAGEN OSTUFERHAFEN

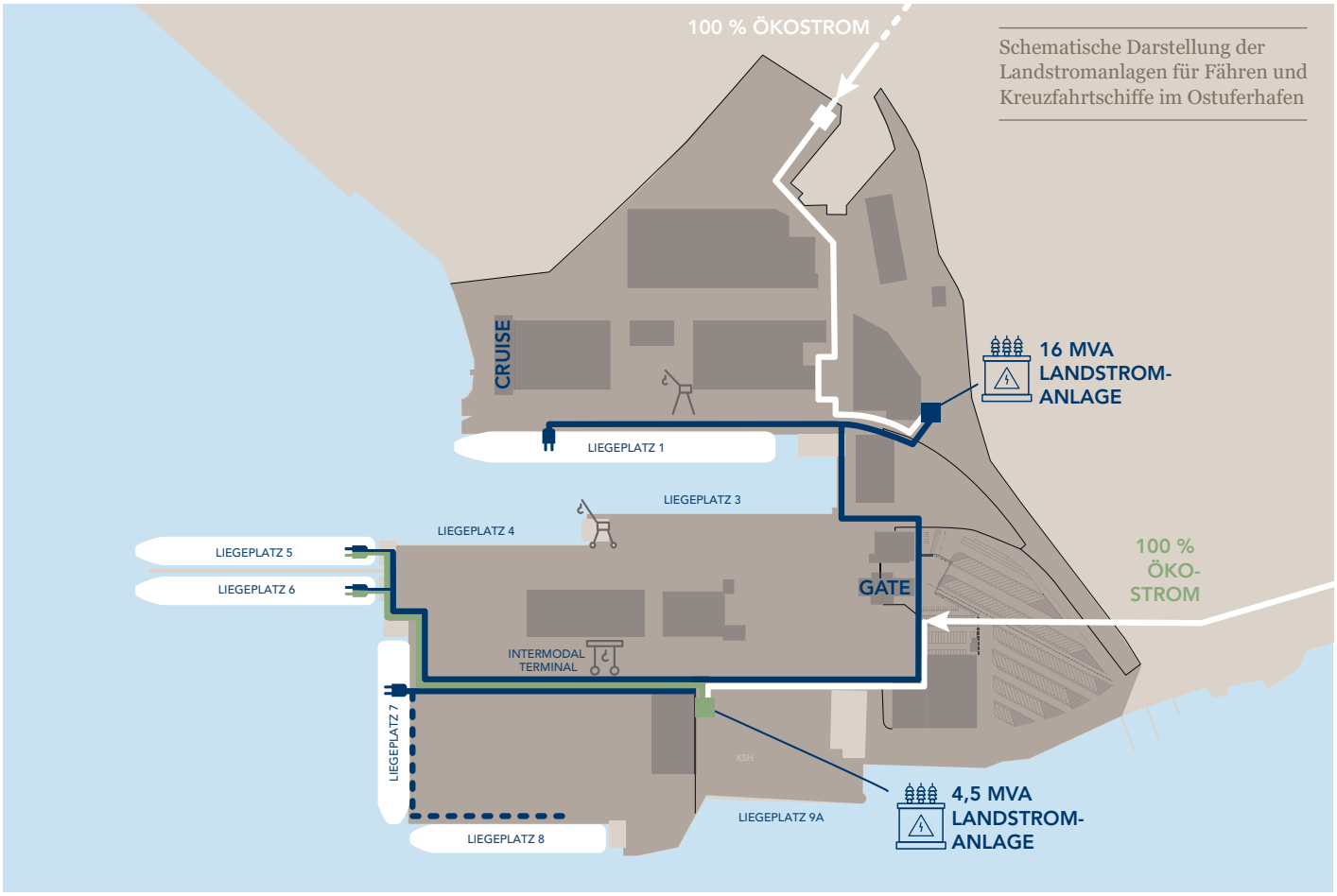
Die Planung der dritten und vierten Landstromanlage, diesmal im Ostuferhafen, wurde 2020 begonnen und der Bau wurde 2021 bis 2023 umgesetzt. Mit dem Bau dieser zwei weiteren Landstromanlagen, eine ausschließlich für RoRo-Fähren und eine Dual-Use-Landstromanlage für Fähren und Kreuzfahrer, wurden alle Liegeplätze im Ostuferhafen an das Netz angeschlossen. Dadurch können anlandende Schiffe während ihrer Liegezeiten ihren Bordstrombedarf über Landstrom decken und die damit verbundenen direkten Emissionen aus der bordeigenen Stromerzeugung vermeiden.

Das Bauprojekt am Ostuferhafen mit Umfang von 17 Millionen Euro umfasste zwei Landstromanlagen mit Kapazitäten für die parallele Versorgung von bis zu drei Seeschiffen gleichzeitig. Die erste der beiden Landstromanlagen ist für die Versorgung von einem Fähr- und einem Kreuzfahrtschiff konzipiert und bindet vier Liegeplätze an. Sie verfügt über eine Leistung von 16 MVA und kann Kreuzfahrt- und Fährschiffe mit einer Frequenz von 50 oder 60 Hz und einer Spannung von 6,6 kV oder 11 kV versorgen. Die zweite Landstromanlage mit einer 50-Hz-Netzfrequenz ist ausschließlich für RoRo-Schiffe konzipiert und versorgt zwei Liegeplätze mit einer Spannung von 6,6 kV oder 11 kV bis zu einer maximalen Leistung von 4,5 MVA.

Das Bauprojekt wurde realisiert durch die Förderung mit Finanzhilfen des Bundes nach Artikel 104b des Grundgesetzes und aus Landesmitteln gemäß § 44 der Landeshaushaltsordnung des Landes Schleswig-Holstein nach der Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Landstromanlagen in gewerblichen Häfen in Schleswig-Holstein.



Der schwenk- und drehbare Kabelarm verbindet einfach und schnell Fährschiffe mit dem Landstromanschluss an Land.



Schematische Darstellung der Landstromanlagen für Fähren und Kreuzfahrtschiffe im Ostuferhafen



Der Kabelwagen verbindet den Anschlusspunkt an Land flexibel mit dem Schiff.



16-MVA-Landstromanlage zur Versorgung von Fähr- und Kreuzfahrtschiffen im Ostuferhafen

MISSION ERFÜLLT: LANDSTROM AN ALLEN TERMINALS

Mit der Inbetriebnahme einer weiteren Landstromanlage für Kreuzfahrtschiffe am Ostseekai haben wir unsere Landstromstrategie bezüglich der Bereitstellung der Landstromanlagen im Jahr 2025 erfolgreich vollendet.

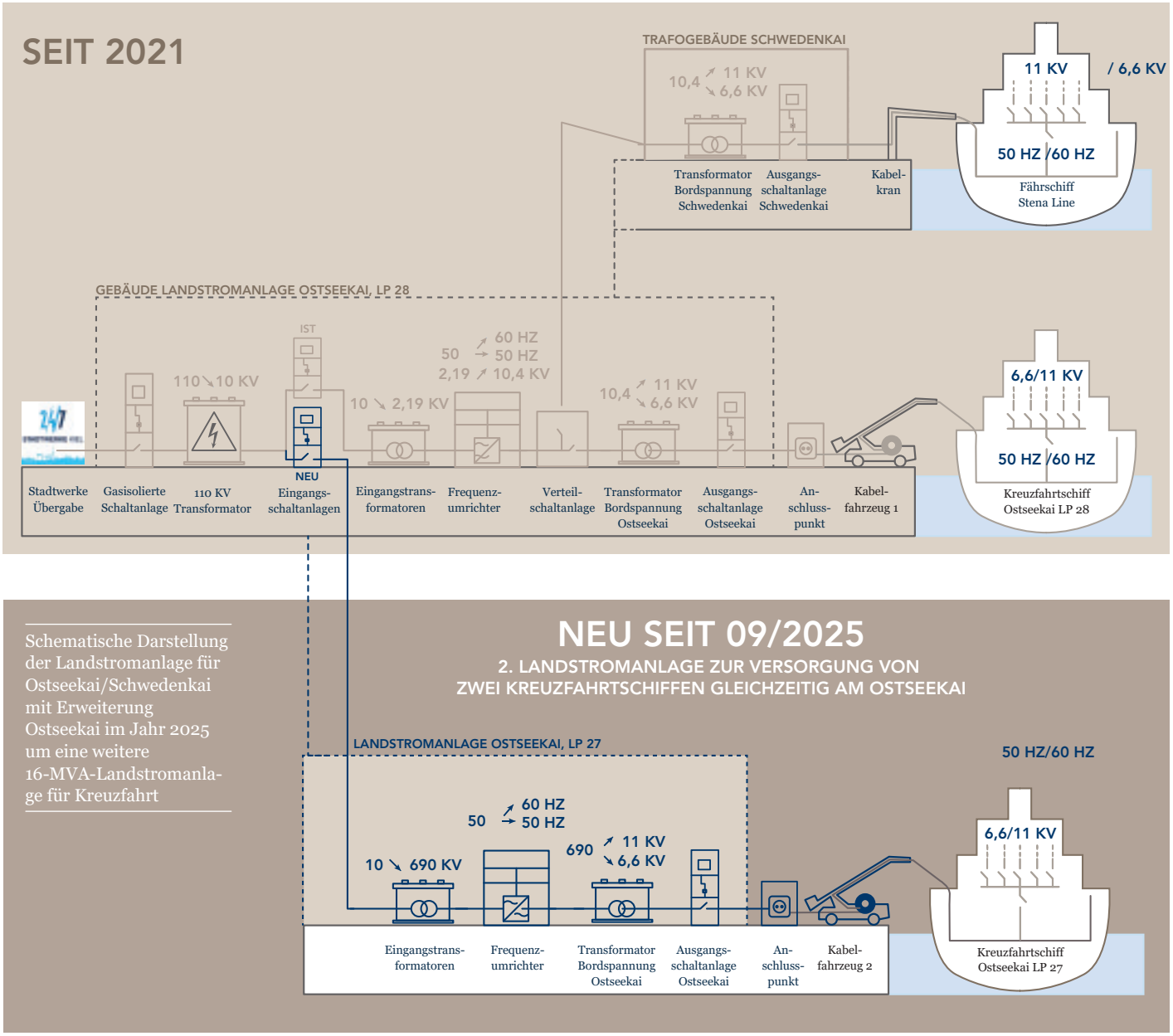
Die neue Anlage liefert seit 2025 Ökostrom an Kreuzfahrtschiffe am Liegeplatz 27. Dadurch wird die bestehende Landstromanlage von 2021 entlastet, die seither ausschließlich die Versorgung von Kreuzfahrtschiffen am Liegeplatz 28 sowie von Fährschiffen am Liegeplatz 24a übernimmt. Mit der zweiten Landstromanlage für Kreuzfahrtschiffe am Ostseekai ist nun die parallele Versorgung von zwei Kreuzfahrtschiffen möglich. Damit tragen wir der steigenden Nachfrage nach Landstrom während der Hafenliegezeit Rechnung und ermöglichen zusätzliche CO_2-Einsparungen während der Hafenliegezeit.

Mit dieser Anlage haben wir die gesetzliche Verpflichtung zur Bereitstellung von Landstrom für Passagierschiffe mit mehr als 5.000 BRZ in europäischen Häfen gemäß der AFIR-Verordnung (Alternative Fuels Infrastructure Regulation) bereits im Jahr 2025 erfüllt – und damit fünf Jahre vor ihrem offiziellen Inkrafttreten. Die Nutzung von Landstrom ermöglicht eine deutliche Reduzierung der Emissionen während der Hafenliegezeit und leistet damit einen wesentlichen Beitrag zur Verringerung der Scope-3-Emissionen entlang unserer Wertschöpfungskette.

SINCE 2025



Übersicht Landstromterminals im Kieler Hafen



Schematische Darstellung der Landstromanlage für Ostseekai/Schwedenkai mit Erweiterung Ostseekai im Jahr 2025 um eine weitere 16-MVA-Landstromanlage für Kreuzfahrt

Im Berichtszeitraum 2025 standen fünf Landstromanlagen am Norwegenkai, Schwedenkai/Ostseekai sowie im Ostuferhafen zur Verfügung, mit Kapazitäten zur parallelen Versorgung von bis zu sieben Schiffen (drei Kreuzfahrtschiffe und bis zu vier Fährschiffe).

Den Strom für unsere Landstromanlagen kaufen wir bedarfsgenau am Spotmarkt ein und sichern die ökologische Qualität durch den Erwerb entsprechender Herkunftsnachweise.

REEDEREI	ANLÄUFE 2025	PROZENTUALE NUTZUNG
Color Line	345	95 %
Stena Line	363	86 %
DFDS	306	noch nicht landstromfähig
Kreuzfahrtschiffe	187	51 %*
Gesamt	**1.201**	**58 %**

*3-monatiger Ausfall der Anlage wegen Umbau

Durch die Landstromnutzung der Fähr- und Kreuzfahrtschiffe im Jahr 2025 konnten rechnerisch 8.157 Tonnen CO_2 eingespart werden. Das entspricht ungefähr dem jährlichen Fußabdruck von über 1.000 Menschen in Deutschland. Rechnerisch ergeben sich daraus jährliche Einsparungen von 4,71 Tonnen SOx (Schwefeloxide), 52,47 Tonnen NOx (Stickoxide) und 1,96 Tonnen PM (Feinstaub).

Einblicke in die neue PowerCon-Anlage am Ostseekai











PORT OF KIEL

Das Projekt „BLUE PORT Kiel – Erweiterung der Landstrom- anlage am Ostseekai für die gleichzeitige Versorgung von Fähr- und Kreuzfahrtschiffen“ wird gefördert mit Finanzhilfen des Bundes und aus Landesmitteln des Landes Schleswig-Holstein nach der Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Landstromanlagen in gewerblichen Häfen in Schleswig-Holstein.

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

SH Schleswig-Holstein
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus

EXKURS SCOPE 3 – WAS MACHEN WIR SONST NOCH SO?

Über das Ziel der Senkung der eigenen Scope-1- und Scope-2-Emissionen hinaus engagieren wir uns zusätzlich auch über die direkt zu beeinflussenden Scope-3-Emissionen hinaus in weiteren Projekten.

Als PORT OF KIEL engagieren wir uns in verschiedenen nationalen und internationalen Forschungs- und Entwicklungsprojekten zur Emissionsreduzierung in der Schifffahrt. Der kontinuierliche Austausch mit Wissenschaft, Wirtschaft und Projektpartnern ermöglicht es uns, neue Technologien und innovative Ansätze frühzeitig zu bewerten und deren Potenzial für den nachhaltigen Hafenbetrieb zu nutzen:

Die **Getting to Zero Coalition** ist eine globale Initiative aus mittlerweile mehr als 90 Unternehmen, die im maritimen Sektor tätig sind. Sie verfolgt das Ziel, die Dekarbonisierung der Schifffahrt zu unterstützen und den Bau von emissionsfreien Seeschiffen bis 2030 unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit voranzutreiben. Durch den Zusammenschluss von Unternehmen entlang der gesamten Wertschöpfungskette hat das Konsortium ein großes Potenzial, marktfähige Lösungen für eine CO_2-freie Schifffahrt zu beschleunigen. Die Getting to Zero Coalition wurde im Herbst 2019 im Rahmen des Klimagipfels der Vereinten Nationen gegründet. Das Global Maritime Forum, die Friends of the Ocean Actions und das Weltwirtschaftsforum sind Teil der Koalition und die Koalition hat die Unterstützung von wichtigen Regierungen und zwischenstaatlichen Institutionen.

COMPAS, ein Horizon-Europe-Förderprojekt
Wir sind Mitglied eines Projektkonsortiums im Projekt „Comprehensive Monitoring of Port Air-emissions and Ships“ (COMPAS). Das Projekt hat zum Ziel, Real-Time-Monitoringsysteme für Schiffsemissionen zu entwickeln und diese in Hafenstandorten zu testen, um die Umsetzung von Emissionsgrenzwerten für Luftschadstoffe in Städten mit Wasserzugang sicherzustellen.

Das Projektkonsortium umfasst Forschungseinrichtungen, Häfen und Reedereien und erstreckt sich über mehrere Länder auf dem gesamten Kontinent. Das Projekt wurde Anfang 2026 als förderfähig ausgewählt und nach erfolgter Projektunterzeichnung durch alle Projektbeteiligten wird das Projekt ab Oktober 2026 über vier Jahre umgesetzt.

Clean Ports & Logistics
Das Projekt „Clean Ports & Logistics“ beschäftigt sich mit dem alternativen Energieträger Wasserstoff. Es umfasst ein Projektkonsortium aus Hafenstandorten, Logistikunternehmen, Energieproduzenten und Forschungseinrichtungen, die sich mit der Frage beschäftigen, welche Fahrzeugtypen und Anwendungsszenarien in Häfen für die Anwendung von Wasserstoffantrieben infrage kommen.

Hierfür werden verschiedene Terminalprozesse modelliert unter Berücksichtigung der auf dem Terminal durchgeführten Prozesse und eingesetzten Geräte. Es wird analysiert, ob der Einsatz von Wasserstoffantrieben für die Anwendungsfälle umsetzbar ist oder ob andere alternative Antriebe effektiver sind. Zusätzlich zu dem theoretischen Modellieren wird auch ein praktisches Wasserstofftestfeld auf dem Gelände des Hamburger Hafens eingerichtet, auf dem reale Geräte auf Wasserstoffantrieb umgerüstet und getestet werden.
Die Ergebnisse dieser Tests werden auf andere Hafenstandorte soweit möglich generalisiert und dann verteilt, damit andere Hafenstandorte die Ergebnisse in die eigene Umstellungsanalyse übertragen können und kein eigenes Wasserstofftestfeld etablieren müssen.

Am Projekt COMPAS beteiligte Länder



H2Deri@BSP

Das Projekt Interreg Baltic Sea Region „H2Deri@BSP“ ist ein Förderprojekt, das das Ziel hat, Zero-Emission-Treibstoffe in der maritimen Wirtschaft zu etablieren. Es soll erforschen, wie Wasserstoffderivate in Häfen des Baltikums eingesetzt werden können und welche Rahmenbedingungen dafür von den Häfen beachtet werden müssen. Dabei soll ein Bunkerhandbuch entwickelt werden, welches für alle Häfen im baltischen Raum angewandt werden kann und somit die Einführung von alternativen Kraftstoffen im baltischen Raum beschleunigen kann. Auch die Kommunikation mit der Öffentlichkeit wird in dem Projekt betrachtet, um die Gemeinschaft bei dem Einsatz von alternativen Kraftstoffen von Anfang an mitzunehmen und so Widerstand und Ängsten in der Bevölkerung vorbeugen zu können. Das Konsortium umfasst einen Zusammenschluss aus Akteuren in der maritimen Wirtschaft, darunter Häfen und Forschungseinrichtungen.

DLR-internes Forschungsprojekt Emissionsfreier Hafen

Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt beschäftigt sich aktuell mit der digitalen Modellierung von Häfen im Kontext von Emissionsquellen. Ziel des Projektes ist es, einen Hafenstandort mit all seinen Emissionsquellen in einem Modell darzustellen, um dann einzelne Emissionsquellen modifizieren und über das Modell entsprechende Auswirkungen auf die Hafenemissionen modellieren zu können. Der Hafenstandort soll so befähigt werden, Entscheidungen treffen zu können in Bezug auf verwendete Energiequellen, die langfristig zu einer Verbesserung der Hafenemissionen führen können. Diese Betrachtung geschieht auch unter Berücksichtigung von wirtschaftlichen Faktoren. Langfristig soll so ein emissionsfreier Hafen möglich werden.

Mehr Information hierzu:



Holland America Line auslaufend bei Laboe

WEITERE MAßNAHMEN ZUR REDUZIERUNG UNSERER CO_2-EMISSIONEN

Umstellung auf Elektroantriebe im PORT OF KIEL

Im Hafen schreitet der Ausbau der E-Mobilität sowohl intern als auch extern weiter voran. Ökostrom ist am einfachsten verfügbar und vergleichsweise kostengünstig. Mittelfristig werden andere Antriebsarten hinzukommen. Als Hafen mit regionalem und internationalem Güterumschlag und Passagierreiseverkehren blicken wir stets über den eigenen Hafenzaun hinaus – beispielsweise bei Entwicklungen der Zulieferverkehre und Reisenden. Eine zentrale Frage, die wir uns stellen, lautet: Was kann auf dem Hafengelände umgestellt werden, um die CO_2-Emissionen kontinuierlich weiter zu reduzieren? Unsere eigenen Pkw- und Umschlagsfahrzeuge werden zunehmend auf Elektroantriebe umgestellt, und auch im Straßenverkehr werden in den nächsten Jahren immer mehr E-Lkw zu sehen sein. Über unsere Intermodalterminals werden regelmäßig Güter von Kiel aus zu Destinationen innerhalb Deutschlands und europaweit verladen. Mit diesen Maßnahmen tragen wir aktiv zur Reduktion der CO_2-Emissionen bei.



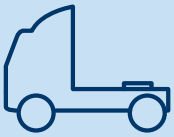
E.MOBIL-FLOTTE

Unsere eigene Pkw-Flotte ist zunehmend elektrisch und auch im privaten Sektor setzen sich Elektrofahrzeuge immer mehr durch. Und so werden wir neben unseren eigenen Poolfahrzeug-Ladestellen an verschiedenen Standorten öffentliche Ladesäulen einrichten.



E.STAPLER

Wir stellen unsere Staplerflotte Zug um Zug um. Dabei kommt es sogar zu Effizienzsteigerungen, denn ein E-Stapler ersetzt 1,5 Dieselstapler, da sie weniger wartungsintensiv sind und eine geringere Standzeit haben.



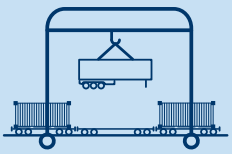
E.ZUGMASCHINEN

Wir sind mit mehreren Herstellern im Gespräch, um auch hier möglichst zeitnah umzustellen.
Die Umstellung unserer RoRo-Maschinen für die Schiffsbe- und -entladung auf emissionsärmere Antriebe ist leider noch nicht so weit fortgeschritten.
2026 haben wir nun den ersten elektrischen Tugmaster als Testfahrzeug erhalten.



E.LKW

Bis 2030 wird jeder zweite gekaufte Lkw einen elektrischen Antrieb haben. Darauf bereiten wir uns bereits heute vor, mit einer Schnellladesäuleninfrastruktur an unseren Hafenterminals, um Elektro-Lkw während ihrer verhältnismäßig kurzen Standzeit aufladen zu können.



KOMBINIERTER VERKEHR

Über unsere Kieler Terminals des Kombinierten Verkehrs werden regelmäßig Trailer, Wechselbrücken und Container von und zu Destinationen innerhalb Deutschlands und europaweit verladen. Wir möchten zusätzliche Zuganbindungen fördern, um möglichst viele Verkehre von der Straße auf die Schiene umzulenken.

KONKRETE INFORMATIONEN ZUR UMSTELLUNG UNSERER FLOTTE AUF ELEKTROANTRIEB

Pkw

Wir stellen die Fahrzeugflotte unserer Unternehmensgruppe schrittweise im Rahmen von Neuanschaffungen auf Elektroantrieb um. Im Berichtszeitraum 2025 waren 20 Elektrofahrzeuge Teil unserer weitestgehend geleasten Dienstflotte, was rund 38 Prozent entspricht.

GESELLSCHAFT	E-PKW 2025	GESAMTE PKW-FLOTTE 2025 (INKL. DIENSTWAGEN)	PROZENTUALER ANTEIL
PORT OF KIEL	15	41	37 %
PORT OF KIEL Stevedoring	5	11	45 %
Gesamt	**20**	**52**	**38 %**

Umschlagsgeräte

Die Flotte der Umschlagsgeräte unserer Unternehmensgruppe umfasste im Jahr 2025 116 Umschlagsgeräte, wovon 18 aktuell bereits elektrisch betrieben werden.

FAHRZEUGTYPEN	HAFENUMSCHLAGSFAHRZEUGE PORT OF KIEL STEVEDORING		
	DIESELBETRIEBEN	ELEKTRISCH BETRIEBEN	GESAMT
Stapler	49	14	63
Tugmaster	31	0	31
Reachstacker	6	0	6
Umschlagsbagger	1	0	1
Translifter	10	0	10
Kehrmaschine	1	4	5
Gesamt	**98**	**18**	**116**

Aufgrund der Marktverfügbarkeit und einer großen und viel genutzten Flotte haben wir frühzeitig mit der Umstellung auf elektrisch betriebene Stapler begonnen: Von den 63 unternehmenseigenen Staplern waren im Jahr 2025 14 elektrisch betrieben, was einem Anteil von 22 Prozent entspricht. Jährlich können so im Hafenumschlag bis zu 317 Tonnen CO_2 eingespart werden. Für die Umstellung anderer Fahrzeugtypen auf nachhaltige Antriebe sind wir darauf angewiesen, dass der Markt beziehungsweise die Hersteller leistungsfähige und wirtschaftlich tragbare elektrische Alternativen anbieten. In aktivem Austausch mit den relevanten Herstellern identifizieren wir praktikable Lösungen, um die Flotte Schritt für Schritt auf emissionsfreie Technologien umzustellen.

Und wie funktioniert die Umstellung auf Elektroantriebe unter dem Gesichtspunkt der Resilienz?

Als kritische Infrastruktur müssen wir auch bei Stromausfällen oder anderen Störungen jederzeit handlungsfähig bleiben. Deshalb ist eine vollständige Umstellung aller Umschlagsgeräte aktuell nicht möglich; die sukzessive Elektrifizierung erfolgt stets unter Berücksichtigung unserer betrieblichen Resilienz. Ziel ist es, möglichst alle sich täglich in Benutzung befindlichen Umschlagsgeräte auf elektrische Antriebe umzustellen und eine stille dieselbetriebene Reserve vorzuhalten. Mit diesem Vorgehen können Nachhaltigkeitsbemühungen und Resilienz in Einklang erfolgen. Im Rahmen einer internen Prüfung wurde der Anteil an diesel-

betriebenen Umschlagsgeräten an der Gesamtflotte berechnet, den es für ein Aufrechterhalten des täglichen Hafenbetriebs in Sondersituationen bräuchte. Dieser deckt sich mit der stillen Reserve an Fahrzeugen, die nicht täglich im Gebrauch sind. Damit könnte bei einer knapp 50-prozentigen Umstellung der Umschlagsgeräteflotte eine Einsparung von bis zu 95 Prozent der CO_2-Emissionen aus diesem Bereich erreicht werden.

FAHRZEUGTYP	UMSCHLAGSGERÄT FÜR DEN TÄGLICHEN HAFENBETRIEB	MAXIMALES POTENZIAL ZUR ELEKTRIFIZIERUNG	JÄHRLICHE EINSPARUNGEN IN CO_2
Stapler	30	14	355 Tonnen
Tugmaster	28	15	386 Tonnen
Reachstacker	1	1	122 Tonnen
Gesamtflotte	**59**	**30**	**863 Tonnen**

Grundlage für die Berechnung sind die Durchschnittsverbräuche der verschiedenen Umschlagsmaschinen im Hafen, basierend auf den Betankungen aus dem Jahr 2025. Durch die hohe Spezialisierung der Fahrzeuge befindet sich nicht jedes Umschlagsgerät in ständiger Nutzung.

Und wie geht es weiter?
Im Jahr 2025 wurde der Bau von acht E-Ladestellen mit je 400 kW für Lkw und Nutzfahrzeuge im öffentlichen Bereich des Ostuferhafens in Auftrag gegeben, die im Jahr 2026 in Betrieb gehen sollen. Ab 2027 kommen vier weitere am Norwegenkai hinzu.

Neben Staplern sollen im Jahr 2026 eine erste elektrisch betriebene Zugmaschine und im Jahr 2027 ein elektrischer Reachstacker folgen. Sie wären die ersten ihrer Art in europäischen Häfen. Neben der schrittweisen Flottenumstellung setzen wir auch auf stetige Konsolidierung der Umschlagsgeräte anhand von Bedarfen, um die Einsatzfähigkeit von Geräten zu vergrößern.

Des Weiteren wurde der Bau von öffentlichen Pkw-Schnellladesäulen am Norwegenkai und Schwedenkai beauftragt. Die Umsetzung soll im ersten Quartal des Jahres 2027 erfolgen. Ab dem Zeitpunkt ist es dann auch für unsere Kunden, Mitarbeitenden sowie für die allgemeine Öffentlichkeit möglich, auf den Flächen des PORT OF KIEL Elektrofahrzeuge zu laden.



E-Lkw-Ladestation von ENGIE Vianeo auf dem Hafenvorfeld des Ostuferhafens

SCHIFFSANTRIEBE DER ZUKUNFT

Mit dem Ausbau unserer Landstrominfrastruktur schaffen wir bereits heute die Voraussetzungen für einen emissionsärmeren Schiffsbetrieb während der Hafenliegezeit. Gleichzeitig ist Landstrom nur ein Baustein auf dem Weg zu einer klimafreundlichen Schifffahrt. Um die Emissionen auch während der Fahrt nachhaltig zu reduzieren, gewinnen alternative Antriebstechnologien und emissionsärmere Energieträger zunehmend an Bedeutung. Als PORT OF KIEL verfolgen wir diese Entwicklungen aktiv und unterstützen die Transformation der maritimen Wirtschaft, indem wir technologische Innovationen begleiten und und die Grundlagen für deren zukünftigen Einsatz im Hafen legen.



LNG-ANTRIEB
Die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Betankungen haben wir mit Lloyd's Register bereits 2022 geschaffen, 2023 wurde in Kiel erstmals ein Kreuzfahrtschiff in einem deutschen Hafen mit flüssigem Erdgas versorgt. Seitdem bunkern in Kiel regelmäßig Schiffe LNG.



SCHIFFSANTRIEBE DER ZUKUNFT
Neue Technologien und alternative Energieträger eröffnen vielfältige Möglichkeiten, die Schifffahrt künftig emissionsärmer zu gestalten. Hier einige Beispiele, wohin die Entwicklung geht.



COLOR HYBRID
Die von Batterien angetriebene Fähre der Color Line kombiniert ein dieselmechanisches und ein dieselelektrisches Antriebssystem miteinander, das sparsamer ist als konventionelle Systeme.

Mit dem Lloyd‘s Register haben wir bereits im Jahr 2022 die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Bebunkerung mit alternativen Kraftstoffen in unserem Hafen geschaffen. Seitdem dürfen grundsätzlich alle Schiffe in unserem Hafen LNG, Methanol, Ammoniak oder Wasserstoff in einem Schiff-zu-Schiff- Bebunkerungsprozess tanken. Sie müssen dazu lediglich eine anlaufspezifische Genehmigung beim Hafenamt beantragen. Seit 2023 tanken während der Kreuzfahrtsaison an jedem zweiten Wochenende Kreuzfahrtschiffe in unserem Hafen LNG. Perspektivisch wird auch Methanol-Bebunkerung hinzukommen, erste Anfragen befinden sich aktuell in der Umsetzung.



DUAL-FUEL-METHANOL-FÄHRE
Die „Stena Germanica“ ist eine der größten Fähren der Welt und die erste mit Dual-Fuel-Methanolantrieb. Verglichen mit anderen Treibstoffen verringert sich so der Ausstoß von Schadstoffen wesentlich.



INTUITION CLASS
Die „MS Relax“ nutzt bis Ende Oktober 2026 in Kiel Bio-LNG, ergänzt um circa 20 Prozent MGO, aus operativen Gründen. Auch die „Mein Schiff Flow“ wird ab Barcelona durchgängig Bio-LNG einsetzen. Damit nimmt die InTUItion Class eine Vorreiterrolle in der Kreuzfahrt ein.



STENA ELEKTRA
Stena Line plant, auf der Route Göteborg–Frederikshavn noch vor dem Jahr 2030 zwei batterieelektrische Schiffe einzusetzen, die weltweit ersten fossilfreien RoPax-Fähren ihrer Größe.

MEHR ZUM THEMA SCHIFFS-ANTRIEBE LESEN:

INSTALLATION VON PV-ANLAGEN

Einen Teil unseres Strombedarfs decken wir durch unternehmenseigene Photovoltaikanlagen. So erhöhen wir den Anteil erneuerbarer Energien an unserer Stromversorgung und reduzieren die damit verbundenen Treibhausgasemissionen. Zum Ende des Berichtszeitraums 2025 deckten unsere unternehmenseigenen Photovoltaikanlagen eine Fläche von 6.249 Quadratmetern ab. Das entspricht etwa der Größe eines Fußballfeldes. Insgesamt konnten so 530.430 kWh Solarstrom produziert werden, die zum großen Teil als Eigenverbrauch verwendet werden konnten. Dies entspricht rund 14 Prozent des gesamten Strombedarfs der Unternehmensgruppe. Restmengen wurden in das vorgelagerte Netz eingespeist.



Photovoltaikanlage Gebäude 15 und Gate im Ostuferhafen







Von links: Landgang Norwegenkai, Halle 4 Flughafen, Remise und Schuppen 5 Ostuferhafen

DIE STROMGEWINNUNG DURCH ALTERNATIVE ENERGIE ZUR EIGENNUTZUNG IST EIN ZENTRALER BAUSTEIN UNSERER BLUE-PORT-STRATEGIE.



Photovoltaikanlage Landgang Ostseekai

PV-ANLAGEN PORT OF KIEL

Terminal:	**Ostuferhafen**	**Ostseekai**	**Schwedenkai**	**Norwegenkai**	**Flughafen**
Location:	Gebäude 15/Gate/Remise/ Schuppen 5/Schuppen 6	Landgang Lp 28	Landgang Lp 24	Landgang Lp 21	Halle 4
Dachausrichtung:	S/W	OSO/WNW	OSO/WNW	OSO/WNW	O/W
Fläche PV-Module:	473 m²/500 m²/750 m²/ 1.513 m²/1.513 m²	rund 500 m²	rund 500 m²	rund 500 m²	916 m²
Gesamtleistung:	61 kWp/74 kWp/108 kWp 322 kWp/322 kWp	99 kWp	99 kWp	99 kWp	200 kWp
Nutzungsmodell:	Eigenverbrauch und Netzeinspeisung	Eigenverbrauch	Eigenverbrauch	Eigenverbrauch	Eigenverbrauch und Netzeinspeisung

UMGANG MIT RESSOURCEN

Umgang mit der Ressource Wasser
Teil einer verträglichen Hafenwirtschaft ist auch ein sorgsamer Umgang mit der schützenswerten Ressource Wasser. Diverse nationale und internationale Regularien bestimmen gesetzliche Verpflichtungen zum Schutz der Ressource Wasser wie unter anderem die Richtlinie 2000/59/EG über Hafenauffangeinrichtungen, die zur Verbesserung der Verfügbarkeit und Inanspruchnahme von Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände beitragen soll. Auch die MSRL (Richtlinie zum Schutz der Meeresumwelt), abgeleitet aus dem Blaubuch der Europäischen Union aus dem Jahr 2007, soll die nachhaltige Nutzung der europäischen Meere fördern und die Meeresökosysteme schützen und erhalten. Als Hafenbetreiber nehmen wir unsere besondere Verantwortung, die Kieler Förde und die Ostsee vor Verunreinigungen zu schützen, sehr ernst.

Einleitung von Schiffsabwässern in das lokale städtische Entwässerungsnetz:
Wie bereits auf Seite 45 beschrieben, haben wir als Hafen unsere erste Schiffsabwässeranlage im Jahr 2017 am Ostseekai gebaut, über die Schiffe ihre Schiffsabwässer entsorgen können, die der städtischen Abwasseraufbereitungsanlage zugeführt und nicht im Meer entsorgt werden (siehe Details zur Schiffsabwässeranlage auf Seite 46 und Informationen zum Abfallbewirtschaftungsplan siehe Anhang auf Seite 84).

Im Berichtszeitraum 2025 wurden über die Hafenflächen des PORT OF KIEL insgesamt 30.922 Kubikmeter Schiffsabwässer an unseren Innenstadt-Terminals entsorgt.



Schutz vor Verunreinigungen durch landseitige Hafenaktivitäten:
Durch Hafenumschlagsaktivitäten besteht immer ein Risiko von auftretenden Verunreinigungen der angrenzenden Wasserflächen, sei dies durch ein auftretendes Leck in einzelnen Umschlagsgütern oder aber durch Korrosion von Hafeninfrastrukturflächen oder anstehenden Baumaßnahmen in Wassernähe.

Durch regelmäßige Wartungsarbeiten und Kontrollfahrten wollen wir mögliche Verunreinigungen frühzeitig erkennen und den Austritt schädlicher Substanzen möglichst verhindern. Damit tragen wir dazu bei, das Risiko von Gewässerbelastungen in der Kieler Förde zu verringern. Sollte dennoch ein Austritt auftreten, greifen klare Melde- und Notfallprotokolle, die unter anderem das schnelle Hinzuziehen der Feuerwehr und anderer zuständiger Stellen vorsehen, um Umweltschäden zu begrenzen.

Im Berichtszeitraum 2025 gab es zwei größere Vorkommnisse mit Ölaustritt auf die Hafenflächen, bei denen die Feuerwehr sowie professionelle Flächenreinigung hinzugezogen wurden. Alle nicht standardisierten Anfragen zu Gewässerschutz werden durch unsere Gewässerschutzbeauftragte bearbeitet und entsprechend beschieden.



Umgang mit der Ressource Abfall

Auch der Umgang mit Abfällen zählt zu den wichtigen Themen, mit denen wir uns zum Schutze der Umwelt auseinandersetzen. Wir unterstützen, gesetzlichen Vorgaben folgend, die Reedereien konsequent bei der Entsorgung des schiffsseitig generierten Abfalls. Die Ostsee ist gemäß MARPOL-Übereinkommen seit 1998 als Abfallsondergebiet ausgewiesen. Das bedeutet, dass die Entsorgung von Schiffsabfällen in diesem Fahrtgebiet untersagt ist. Dies macht eine sorgfältige Planung der Abfallannahme und die Ausarbeitung eines Abfallmanagementplans notwendig. Berücksichtigung bei der Annahme von schiffsgeneriertem Abfall finden dabei die in den MARPOL-Anhängen I bis VI definierten Abfallarten. Die Schiffsleitungen melden dabei vor jedem Anlauf die Abfallarten und Entsorgungsmengen an. Bei der Entsorgung von Schiffsmüll, aber auch von im Firmenbetrieb anfallendem Haus- und Sondermüll sowie recycelbaren Abfällen, arbeiten wir ausschließlich mit zertifizierten Entsorgungsfachbetrieben zusammen. Weitere Informationen zum Umgang mit der Ressource Abfall sowie einen Verweis auf unseren aktuellen Abfallbewirtschaftungsplan finden Sie im Anhang dieses Berichts.

Das Recycling der im Hafenbetrieb anfallenden Abfälle erfolgt gemäß Abfallbewirtschaftungsplan durch beauftragte regionale Entsorgungsunternehmen. Die Abholung, Aufbereitung, Verwertung und das Recycling erfolgt über Dienstleister, daher liegen uns keine direkten Informationen zum tatsächlichen Recyclinggrad und zur weiteren Verwendung der Wertstoffe vor.

Im Jahr 2025 haben wir nun mit einem lokalen Entsorgungsdienstleister ein Pilotprojekt etabliert, bei dem Kreuzfahrtschiffen der Recyclinganteil des Entsorgungsprozesses noch einmal näher betrachtet werden soll, um zu eruieren, ob eine weitere Optimierung des Recyclingprozesses innerhalb des Entsorgungsprozesses möglich ist. Die Ergebnisse werden mit Abschluss der laufenden Kreuzfahrtsaison 2026 erwartet und dann entsprechend bewertet.

Im Bereich Bauschutt haben wir hingegen direkte Informationen: Anfallender Bauschutt aus Infrastrukturprojekten auf der Hafenfläche wird, wo technisch und operativ möglich, mithilfe von Dienstleistern in der Eigenwiederverwertung in recycelter Form genutzt (RCI-Material). Im Jahr 2024 wurden darüber hinaus knapp 42.000 Tonnen an Recyclingbeton erworben, die auf dem Erweiterungsgelände am Ostuferhafen (ehemals Gemeinschaftskraftwerk Kiel) entstanden waren und dort im Rahmen der Hafenerweiterung als Baumaterialien weitergenutzt werden.

MARPOL

Das im Rahmen der IMO geschlossene MARPOL-Übereinkommen 73/78 definiert in Annex I, II, IV, V und VI bestimmte Seegebiete als „Special Area/Sondergebiet", in denen aufgrund ihrer ozeanografischen und ökologischen Verhältnisse besondere Vorschriften zur Vermeidung von Umweltverschmutzung erforderlich sind und die so einen erhöhten Schutzstatus genießen. Bereiche, die dieses Abkommen abdeckt, sind: Ölverunreinigung (seit 1983), Müllentsorgung (seit 1989), Luftverschmutzung (seit 2006), Schiffsabwässer (seit 2013). Aufgrund dieses Abkommens gelten für die Ostsee unter anderem bereits Grenzwerte, die einen maximalen Schwefelanteil von 0,1 Prozent im Kraftstoff erlauben. Ebenfalls müssen Kreuzfahrtschiffe bereits ihre gesamten Abwässer vollständig in den Häfen entsorgen können.

Für alle Themen, die sich mit der korrekten Abfallentsorgung beschäftigen, ist unsere Abfallbeauftragte verantwortlich. Sie nimmt sich aller weiteren abfallrelevanten Fragen außerhalb der im Abfallbewirtschaftungsplan geregelten Standardabläufen an und bewertet und beantwortet diese entsprechend den geltenden Vorschriften.

Unterstützung von Zero-Waste-Initiativen

Neben der korrekten Entsorgung von Abfällen ist es auch unser Ziel, wo es geht, Müll im PORT OF KIEL zu vermeiden oder in den Kreislauf zurückzuführen. So sind wir Mitglied in der Steuerungsgruppe der Zero-Waste-Initiative der Landeshauptstadt Kiel und haben die Stadt Kiel 2020 mit unseren Ideen unterstützt, die erste Zero Waste City Kiel zu werden. Ein konkretes Projekt, welches aus den Zero-Waste-Initiative hervorgegangen ist, ist das Projekt der Lebensmittelspenden von in Kiel anlegenden Kreuzfahrtschiffen an die Kieler Tafel. Die Kieler Tafel e.V. ist ein gemeinnütziger Verein, der überzählige Lebensmittel im Handel einsammelt und an bedürftige Mitmenschen verteilt. Der Kundenstamm der Kieler Tafel umfasst circa 1.400 Haushalte. Im Jahr 2021 musste der Kundenstamm der Kieler Tafel aufgrund der Rückgänge der Spendenmengen eingefroren werden, obwohl die Anzahl an Bürger*innen, die auf solche Hilfen angewiesen sind, ständig weiter wächst. Die Gründe für ein geringeres Spendenaufkommen sind aus Abfallsicht zwar zu begrüßen: Durch die Digitalisierung plant der Lebensmittelhandel seit der Corona-Zeit bedarfsgerechter. Diese Umstellung wirkt sich aber auch auf die

Kieler Tafel aus, denn überschüssige Lebensmittel für die Nutzer*innen der Kieler Tafel sind seither knapp geworden. Das Projekt „Lebensmittel retten von Kreuzfahrtschiffen“ wurde deshalb umso wichtiger, da es dazu beiträgt, die Lücke zu füllen und gleichzeitig noch weiterverwendbare Lebensmittel vor der unnötigen Entsorgung zu bewahren.

Vor der ersten Lebensmittelspende von Kreuzfahrtschiffen an die Kieler Tafel mussten noch einige Formalien mit dem Veterinäramt und dem Hauptzollamt geklärt werden, da die Ausfuhr von Gegenständen von einem Kreuzfahrtschiff der Einfuhr aus einem Drittland nach Deutschland entspricht. Dies wurde von uns und der Kreuzfahrtreederei AIDA Cruises in Zusammenarbeit mit den zuständigen Ämtern sowie der lokalen Politik geklärt, sodass im September 2024 die erste Spende von Obst, Gemüse und Backwaren an die Kieler Tafel erfolgen konnte.

In 2024 wurden bei sechs Anläufen insgesamt 720 Kilogramm Lebensmittel von Kreuzfahrtschiffen an die Kieler Tafel gespendet. Der Prozess konnte durch die wiederholten Spenden 2024 standardisiert werden, sodass ab der Kreuzfahrtsaison 2025 kontinuierlich von allen Kiel anlaufenden Schiffen an die Kieler Tafel gespendet werden kann. Im Jahr 2025 wurden so 2.316 Kilogramm Lebensmittel und 331 Liter Getränke an die Kieler Tafel gespendet. Seit 2026 engagieren sich inzwischen drei große Kreuzfahrtreedereien für die Weitergabe überschüssiger Lebensmittel in Kiel: AIDA Cruises spendet mit allen regelmäßig in Kiel eingesetzten Schiffen der Flotte (aktuell AIDAprima, AIDAluna, AIDAbella und AIDAnova). TUI Cruises und Costa Crociere spenden seit Juli bzw. August künftig ebenfalls mit ihren Schiffen bei uns im PORT OF KIEL.

Die Bilanz kann sich sehen lassen: In dieser Saison konnten zum Stand der Redaktion bereits mehr als 3 Tonnen Brot, Backwaren und andere Lebensmittel über diese drei Reedereien hinweg an die Kieler Tafel weitergegeben werden.

Die Initiative zeigt, wie durch die enge Zusammenarbeit von Reedereien, Hafen und sozialen Einrichtungen wertvolle Lebensmittel sinnvoll weiterverwendet und gleichzeitig Menschen in der Region unterstützt werden können.

2.316 kg
Lebensmittel
und 331 l Getränke allein 2025

WENIGER LEBENSMITTELABFÄLLE. MEHR WIRKUNG FÜR DIE REGION.



Lebensmittelspende durch AIDA Cruises seit 2024



Spenden an die Kieler Tafel durch TUI Cruises seit 2026

PORT OF KIEL GEWINNT 2025 DREI NACHHALTIGKEITSPREISE

Unsere hartnäckigen Bemühungen zum Thema Nachhaltigkeit wurden in den vergangenen Jahren mehrfach mit entsprechenden Preisen ausgezeichnet:

Deutscher Nachhaltigkeitspreis
Für unsere Landstromstrategie wurden wir im Dezember 2025 beim 18. Deutschen Nachhaltigkeitspreis in der Kategorie „Verkehrsinfrastruktur“ ausgezeichnet. Als einer der Vorreiter bei der Umsetzung der Landstromversorgung für Seeschiffe weltweit haben wir unsere Landstrominfrastruktur im Jahr 2025 vollständig ausgebaut. Damit können wir bis zu sieben Schiffe gleichzeitig mit Landstrom versorgen und erfüllen die Anforderungen der AFIR-Verordnung bereits fünf Jahre vor dem vorgeschriebenen Zeitpunkt. Insgesamt haben wir über 50 Millionen Euro in den Ausbau der Landstrominfrastruktur investiert – unterstützt durch Fördermittel von Land, Bund und Europäischer Union. In der Begründung der Fachjury für unsere Auszeichnung hieß es: „In einer Branche, in der Häfen traditionell große Emittenten sind, gelingt es dem PORT OF KIEL diese Aufgaben mit seiner BLUE-PORT-Strategie vorbildlich anzugehen: Er investiert konsequent in Landstromversorgung, saubere Energiequellen, Elektromobilität und digitale Prozesse – und formt so den Weg zu einer umweltverträglicheren Verkehrsinfrastruktur.“

Ferry Shipping Award
Ebenfalls haben wir im November 2025 im schwedischen Malmö eine Auszeichnung für unsere Landstromstrategie erhalten. Beim European Ferry Port Summit wurde der PORT OF KIEL als Bester Fährhafen mit dem „Ferry Shipping Award“ ausgezeichnet.

Fair Play Award – Sonderpreis für Innovation & Nachhaltigkeit
Für unser Engagement im Bereich nachhaltiger Hafenentwicklung wurden wir im März 2025 mit dem Sonderpreis „Innovation & Nachhaltigkeit“ als Kreuzfahrthafen ausgezeichnet. Verliehen wurde die Auszeichnung von der Kreuzfahrtinitiative in Hamburg. Gewürdigt wurden insbesondere unsere konsequente Umsetzung der Landstromversorgung, die enge Zusammenarbeit mit Reedereien und lokalen Unternehmen sowie unsere übergeordnete Nachhaltigkeitsstrategie BLUE PORT.

Deutscher Nachhaltigkeitspreis als Auszeichnung für unsere Landstromstrategie



Übergabe Ferry Shipping Award an Umweltmanagerin Lisa Sarodnick



Übergabe des Sonderpreises an Paul Schnitzer und Eva Arning



FÜR DIE UMWELT,
FÜR KIEL & DIE OSTSEE.



KAPITEL 5. PORT OF KIEL. AIRPORT KIEL.



Flughafen Kiel-Holtenau – Regionalflughafen mit Zukunft: Als Teil der PORT OF KIEL-Gruppe sorgt der Airport Kiel für eine leistungsfähige regionale Luftverkehrsinfrastruktur und stärkt damit die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Kiel.



Luftbild Flughafen Kiel-Holtenau

Innovation, Infrastruktur und nachhaltige Luftmobilität

Mit dem Flughafen Kiel ergänzt die PORT OF KIEL-Gruppe ihr Leistungsportfolio um den Verkehrsträger Luft. Gemeinsam mit dem Seehafen entsteht so ein integrierter Infrastrukturstandort, der unterschiedliche Mobilitäts- und Logistikbedarfe in der Region verbindet.

Der Flughafen übernimmt dabei wichtige Funktionen für die Allgemeine Luftfahrt, den Geschäftsreiseverkehr, die Flugausbildung sowie für hoheitliche und öffentliche Einsätze, beispielsweise durch Behörden oder Rettungsdienste. Seine unmittelbare Nähe zum Seehafen und zur Landeshauptstadt Kiel stärkt die Anbindung der Region und bietet kurze Wege zwischen den verschiedenen Verkehrsinfrastrukturen.

Mit Blick auf die zukünftigen Anforderungen der Luftfahrt entwickeln wir die Infrastruktur des Flughafens schrittweise weiter. Dabei berücksichtigen wir insbesondere Energieversorgung und Emissionsreduzierung. Geplant sind unter anderem der Ausbau der Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Luftfahrzeuge sowie die weitere Nutzung erneuerbarer Energien durch Photovoltaikanlagen auf den Hallendächern. Damit schaffen wir schrittweise die Voraussetzungen für neue Technologien und emissionsärmere Formen des Luftverkehrs am Standort.

Im Unterschied zum Seehafen liegen die Schwerpunkte unserer Aktivitäten am Flughafen sowohl auf der Reduzierung betrieblicher Emissionen als auch auf der Weiterentwicklung der Infrastruktur. Ziel ist es, den eigenen Flughafenbetrieb schrittweise emissionsärmer zu gestalten und zugleich die Voraussetzungen für den künftigen Einsatz alternativer Antriebe und Kraftstoffe zu verbessern. Dazu gehört auch der Ausbau der eigenen Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien.

Nachhaltigkeit mit wirtschaftlicher Verantwortung

Wir entwickeln den Flughafen Kiel nachhaltig und zugleich wirtschaftlich verantwortungsvoll weiter. Voraussetzung für weitergehende ökologische Investitionen ist ein langfristig wirtschaftlich tragfähiger Flughafenbetrieb. Investitionen in Nachhaltigkeitsmaßnahmen erfolgen daher schrittweise und auf Grundlage wirtschaftlich belastbarer Entscheidungen. So verbinden wir ökologische Zielsetzungen mit einer verantwortungsvollen Unternehmensentwicklung.

Im Mittelpunkt stehen die Modernisierung der bestehenden Infrastruktur sowie konkrete Maßnahmen zur Verringerung des Energieverbrauchs und der Emissionen des eigenen Flughafenbetriebs. Ein Beispiel ist die Umstellung der Wärmeversorgung eines Gebäudes auf eine Wärmepumpe, die als Maßnahme aus dem Energieaudit hervorgegangen ist. Dadurch wird am Standort heute nur noch eine Halle mit einer Ölheizung versorgt.

Für 2025 wurden die dem Flughafen zurechenbaren Emissionen separat betrachtet. In Scope 1 entstanden 23,52 Tonnen CO_2, während 7,26 Tonnen CO_2 für Scope 2 ausgewiesen wurden. Hier wirkten sich die Photovoltaik-Eigenproduktion sowie die Zuordnung der Stromverbräuche vermieteter Bereiche aus. Die Werte des Kieler Flughafens sind derzeit noch in der Gesamtbilanz der SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG enthalten.

Gleichzeitig richten wir den Blick nach vorn: Mit der weiteren Modernisierung der Infrastruktur schaffen wir schrittweise die Voraussetzungen für zukünftige Anforderungen der Luftfahrt und setzen dabei auf Lösungen, die ökologisch sinnvoll, technisch umsetzbar und wirtschaftlich tragfähig sind.

WARUM ENTSTEHEN DIE GRÖßTEN EMISSIONEN IN SCOPE 3?

Die Emissionsstruktur eines Flughafens unterscheidet sich grundlegend von der eines Seehafens. Denn: Die wesentlichen Treibhausgasemissionen des Flughafens Kiel entstehen nicht im unmittelbaren Flughafenbetrieb, sondern innerhalb der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette (Scope 3).

Dazu zählen insbesondere:
- Flugbetrieb der Luftfahrzeuge (größter Emissionsanteil)
- An- und Abreise von Passagieren, Flugschüler*innen und Mitarbeitenden
- Lieferketten
- Externe Dienstleistungen

Da wir als Flughafen die Infrastruktur bereitstellen, die Luftfahrzeuge jedoch von Flugschulen, Unternehmen, Vereinen oder privaten Haltern betrieben werden, liegen diese Emissionen überwiegend außerhalb unseres direkten Einflussbereichs.

UNSER BEITRAG

Wir schaffen bereits heute die infrastrukturellen Voraussetzungen, damit künftig emissionsärmere Technologien wie Elektroflugzeuge, Sustainable Aviation Fuels (SAF) oder alternative Kraftstoffe am Flughafen eingesetzt werden können.



ZUKUNFTSFÄHIGE INFRASTRUKTUR FÜR DIE LUFTFAHRT

Kiel als Standort für nachhaltige Luftmobilität

Der Flughafen Kiel entwickelt seine Infrastruktur kontinuierlich weiter, um den zukünftigen Anforderungen der Luftfahrt gerecht zu werden. Dabei verfolgen wir einen technologieoffenen Ansatz und berücksichtigen die Entwicklungen der Branche bei unseren Investitionsentscheidungen.

Als Betreiber schaffen wir die infrastrukturellen Voraussetzungen dafür, dass neue Technologien und alternative Energieträger künftig am Standort genutzt werden können. Dazu zählen beispielsweise Sustainable Aviation Fuels (SAF), elektrisch betriebene Luftfahrzeuge sowie weitere alternative Antriebskonzepte, soweit sie sich im Luftverkehr etablieren.

Technologische und regulatorische Entwicklungen beobachten wir fortlaufend, um den Flughafen bedarfsgerecht weiterzuentwickeln.

Bereits heute investieren wir in Maßnahmen, die den Flughafen langfristig zukunftsfähig aufstellen. Dazu gehört unter anderem die Vorbereitung einer leistungsfähigen Trafostation als Grundlage für den späteren Ausbau von Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Luftfahrzeuge.

Mit der Inbetriebnahme des neuen Instrumentenlandesystems (ILS CAT I) im Jahr 2025 haben wir zudem die Betriebssicherheit erhöht und die Verfügbarkeit des Flughafens insbesondere bei anspruchsvollen Wetterbedingungen verbessert.

Auch der Ausbau erneuerbarer Energien ist Teil unserer Weiterentwicklung. Durch Photovoltaikanlagen auf den Hallendächern erhöhen wir den Anteil selbst erzeugter erneuerbarer Energie am Standort.

Symbolillustration: Perspektiven einer eletktrifizierten Luftfahrt und erforderlicher Ladeinfrastruktur.

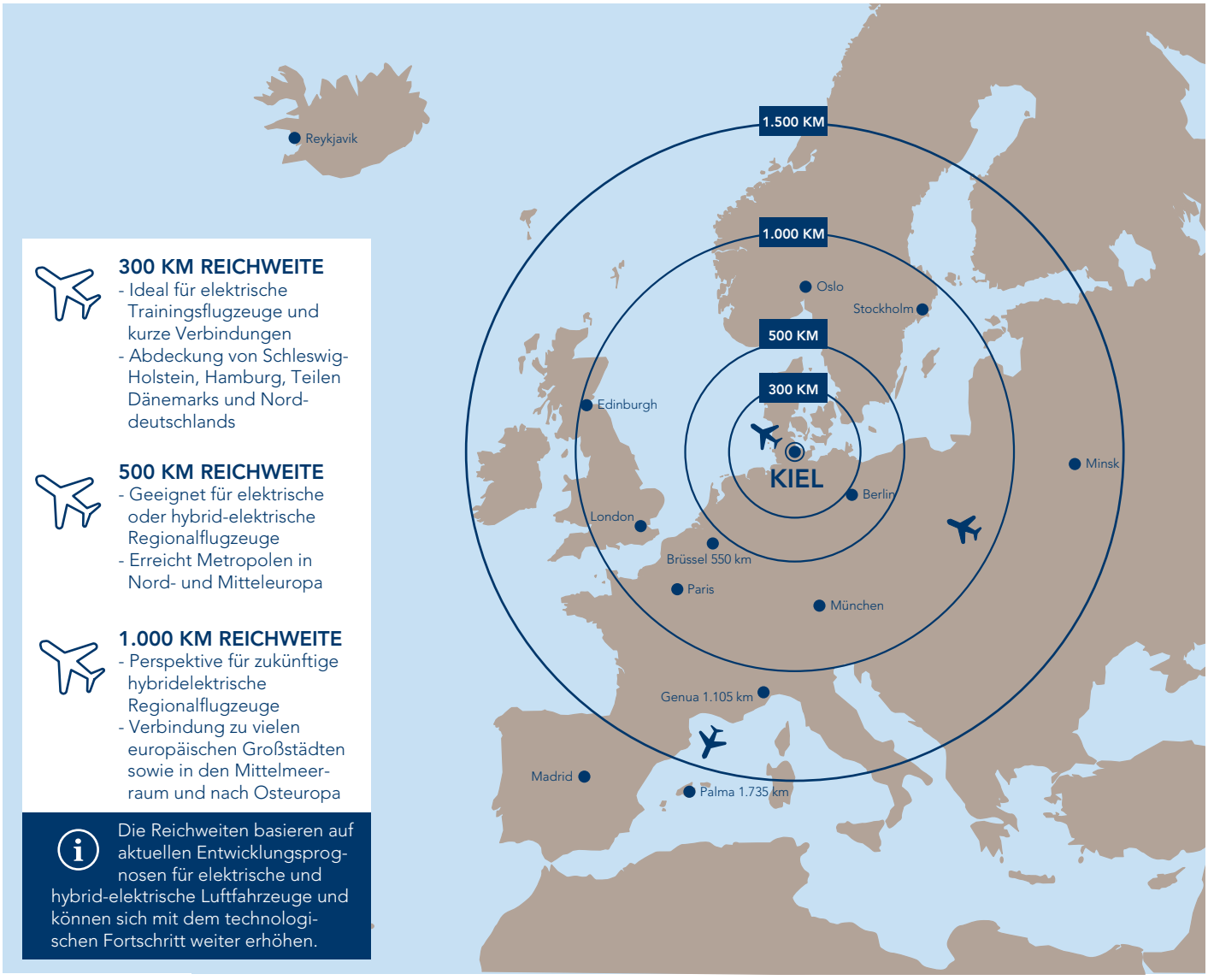


Zukunft der Elektrofliegerei
Die Luftfahrt befindet sich in einem tiefgreifenden Transformationsprozess hin zu emissionsärmeren Antriebstechnologien. Während alternative Kraftstoffe und Wasserstoff insbesondere für den Langstreckenverkehr perspektivisch an Bedeutung gewinnen, wird sich die Elektrifizierung zunächst in der Allgemeinen Luftfahrt, der Flugausbildung sowie im regionalen Luftverkehr etablieren.

Erste elektrisch angetriebene Luftfahrzeuge sind bereits für den Flugbetrieb zugelassen, weitere elektrische und hybride Entwicklungen werden in den kommenden Jahren erwartet. Damit entstehen auch für Regionalflughäfen neue Anforderungen an die Energieversorgung, Ladeinfrastruktur und Betriebsabläufe. Gleichzeitig eröffnet diese Entwicklung die Möglichkeit, sich frühzeitig als Innovationsstandort für Luftmobilität zu positionieren.

Für den Flughafen Kiel ergeben sich daraus insbesondere Chancen im Bereich der Flugausbildung, der Allgemeinen Luftfahrt sowie perspektivisch für regionale Flugverbindungen mit elektrischen und hybridelektrischen Luftfahrzeugen. Darüber hinaus bietet der Standort gute Voraussetzungen für Forschungs- und Demonstrationsprojekte sowie die Erprobung neuer Infrastruktur- und Betriebskonzepte. Als regionaler Verkehrsflughafen kann Kiel damit einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung nachhaltiger Luftfahrt leisten und gleichzeitig seine Wettbewerbsfähigkeit langfristig stärken.
Eine besondere strategische Bedeutung ergibt sich aus der geografischen Lage Kiels.

Verbindung schafft Zukunft
Als Tor zum Ostseeraum und nach Skandinavien bestehen günstige Voraussetzungen für zukünftige regionale Flugverbindungen über kurze Distanzen. In Verbindung mit dem Seehafen,



den wissenschaftlichen Einrichtungen und den wirtschaftlichen Beziehungen in den Ostseeraum kann der Flughafen langfristig Teil eines grenzüberschreitenden, nachhaltigen Mobilitätsnetzes werden. Dadurch ergeben sich neue Entwicklungsperspektiven sowohl für die regionale Wirtschaft als auch für den Innovationsstandort Kiel. Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass der wirtschaftliche Handlungsspielraum eines Regionalflughafens begrenzt ist. Umfangreiche Vorabinvestitionen in neue Infrastruktur sind daher nicht darstellbar. Die Entwicklung der Elektrofliegerei muss sich konsequent am tatsächlichen Markthochlauf orientieren. Investitionen sind schrittweise und modular umzusetzen und jeweils darauf zu prüfen, ob sie wirtschaftlich tragfähig sind und einen konkreten Nutzen für den Flugbetrieb bieten. Dieses Vorgehen minimiert wirtschaftliche Risiken und ermöglicht es, technologische Entwicklungen flexibel aufzugreifen, sobald sich diese am Markt etablieren.

Unsere Crew vor Ort

Ohne unsere 14 Mitarbeitenden vor Ort wäre ein sicherer und zuverlässiger Flugbetrieb nicht möglich. Mit einer durchschnittlichen Betriebszugehörigkeit von 7,9 Jahren verfügt unser Team über viel Erfahrung und wertvolles Fachwissen. Gleichzeitig stellen uns das Durchschnittsalter von 50,2 Jahren und der noch geringe Frauenanteil vor wichtige Aufgaben für die zukünftige Personalentwicklung.

Nachwuchsgewinnung, Vielfalt und insbesondere der langfristige Wissenstransfer rücken deshalb stärker in den Fokus. Positiv hervorzuheben ist die Arbeitssicherheit: In den Berichtsjahren wurden keine Arbeitsunfälle verzeichnet. Auch die Fehlzeitenquote lag 2025 mit 3,15 Prozent auf einem niedrigen Niveau. Die Kolleg*innen vor Ort werden fleißig von den Kolleg*innen der Gesellschafterin unterstützt. Egal ob Personal, Technik oder IT.

STRATEGISCHER MEILENSTEINPLAN

PHASE 1
Grundlagen schaffen

- Analyse der zukünftigen Anforderungen an Energieversorgung, Ladeinfrastruktur und Betriebsabläufe
- Sicherstellung ausreichender Netzkapazitäten und Entwicklung eines modular erweiterbaren Infrastrukturkonzepts
- Aufbau strategischer Kooperationen mit Hochschulen, Forschungseinrichtungen, Unternehmen und Luftfahrtakteuren
- Berücksichtigung zukünftiger technologischer und regulatorischer Entwicklungen bei allen Planungen

PHASE 2
Infrastruktur entwickeln

- Aufbau einer bedarfsgerechten Lade- und Energieinfrastruktur für elektrische Luftfahrzeuge und unterstützende Bodenprozesse
- Integration intelligenter Energie- und Lastmanagementsysteme
- Schaffung der technischen Voraussetzungen für zukünftige Ausbaustufen
- Entwicklung des Flughafens als Demonstrations- und Erprobungsstandort für nachhaltige Luftfahrttechnologien

PHASE 3
Anwendungen etablieren

- Umsetzung von Pilotprojekten in der Flugausbildung und der Allgemeinen Luftfahrt.
- Ausbau von Forschungs- und Entwicklungsprojekten mit regionalen und internationalen Partnern
- Vorbereitung auf zukünftige regionale Flugverbindungen im Ostseeraum und nach Skandinavien
- Stärkung der Vernetzung mit dem Seehafen sowie den Wissenschafts- und Wirtschaftsstandorten der Region

PHASE 4
Nachhaltige Luftmobilität etablieren

- Bedarfsorientierter Ausbau der Infrastruktur entsprechend der Marktentwicklung
- Integration elektrischer und hybridelektrischer Regionalverkehre, sobald diese wirtschaftlich tragfähig betrieben werden können
- Positionierung des Flughafens Kiel-Holtenau als Innovationsstandort für Luftfahrt und regionaler Knotenpunkt im Ostseeraum
- Kontinuierliche Überprüfung der Wirtschaftlichkeit aller Ausbauschritte sowie Anpassung an technologische und regulatorische Entwicklungen

STRATEGISCHES ZIEL

Unser Ziel ist es, den Flughafen Kiel schrittweise zu einem Innovationsstandort für nachhaltige Luftmobilität weiterzuentwickeln, ohne die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Flughafens zu überfordern. Investitionen erfolgen modular und orientieren sich konsequent an der technologischen Entwicklung, der tatsächlichen Nachfrage sowie der wirtschaftlichen Tragfähigkeit. Auf diese Weise können Chancen der Elektrifizierung genutzt, wirtschaftliche Risiken begrenzt und die Standortvorteile Kiels als Bindeglied zwischen Norddeutschland und Skandinavien langfristig gestärkt werden.

SCHRITT FÜR SCHRITT IN RICHTUNG NACHHALTIGE LUFTMOBILITÄT

Die Transformation der Luftfahrt ist ein langfristiger Prozess, bei dem unterschiedliche Technologien ineinandergreifen. Für den Flughafen Kiel bedeutet das, frühzeitig die notwendigen Voraussetzungen zu schaffen und gleichzeitig offen für neue Entwicklungen zu bleiben.

Deshalb beobachten wir Markt und Technologien kontinuierlich und entwickeln unsere Infrastruktur bedarfsgerecht weiter. Elektrische und hybride Antriebe sowie nachhaltige Flugkraftstoffe (SAF) bilden dabei zentrale Perspektiven für einen zunehmend emissionsärmeren Regionalflugverkehr.



ROADMAP – Zukunft der nachhaltigen Luftmobilität

HEUTE

MARKTBEOBACHTUNG
Kontinuierliche Beobachtung von Technologien, Märkten und Regulierung

PLANUNG LADEINFRASTRUKTUR
Bedarfsanalyse und Konzeption der Ladeinfrastruktur

TRAFOSTATION
Ausbau der elektrischen Infrastruktur als Grundlage für leistungsfähiges Laden

ELEKTROFLUGZEUGE
Einsatz von vollelektrischen Luftfahrzeugen im Regionalverkehr und in der Ausbildung

HYBRIDFLUGZEUGE
Integration hybrider Antriebssysteme für mehr Reichweite und Einsatzmöglichkeiten

SUSTAINABLE AVIATION FUEL
Nutzung nachhaltiger Flugkraftstoffe (SAF) zur weiteren Reduzierung von CO_2-Emissionen

Schritt für Schritt die Luftfahrt von morgen ermöglichen. Gemeinsam. Verantwortungsbewusst. Zukunftsorientiert.

ANHANG.

Ergänzende Informationen, Kennzahlen und methodische Erläuterungen zum Nachhaltigkeitsbericht

ABFALLBEWIRTSCHAFTUNGSPLAN

Der Abfallbewirtschaftungsplan des PORT OF KIEL informiert umfassend über den Umgang mit Schiffsabfällen und Ladungsrückständen sowie über die vorhandenen Möglichkeiten zur Annahme und Entsorgung in unseren Hafenteilen.

Die jeweils aktuelle Fassung des Abfallbewirtschaftungsplans steht auf unserer Website unter www.portofkiel.com/tarife-ab.html zur Verfügung. Über den nebenstehenden QR-Code gelangen Sie direkt zu den weiterführenden Informationen.

LINK ZUM ABFALLBEWIRT-SCHAFTUNGSPLAN DES PORT OF KIEL:

KREUZFAHRTPASSAGIERE 2025 – NORDEUROPA

HAFEN	KREUZFAHRT-PASSAGIERE	PRIMÄR-QUELLE
Southampton	> 3.000.000	Associated British Ports
Hamburg	1.416.715	Hamburg Port Authority
Kiel	1.106.505	PORT OF KIEL
Kopenhagen	866.500	Copenhagen Malmö Port

Quellen und Links:

Southampton Link:
https://www.abports.co.uk/news-and-media/latest-news/2025/more-cruise-records-broken-for-sector-leader-southampton-in-2025/

Hamburg Link: https://www.hamburg-port-authority.de/de/aktuelles-presse/default-861d7275a00fa4a8f8ef24c79c27a53f-4

Kiel Link: https://www.portofkiel.com/news-reader-en/annual-press-conference-2.html

Kopenhagen Link: https://news.cmport.com/pressreleases/strong-cruise-performance-in-2025-and-positive-outlook-for-2026-3429470

OSTUFERHAFEN IM WANDEL DER ZEIT

1983 HDW stellt Schiffbau am Ostuferhafen ein

1984 Landeshauptstadt Kiel erwirbt Werftgelände und überträgt Bewirtschaftung auf Hafen- und Verkehrsbetriebe

1985 Grundsteinlegung für Ostuferhafen und Nutzungskonzept als Mehrzweckhafen

1986-88 **1. Bauabschnitt:** Liegeplatz mit RoRo-Rampe, Gleisanschluss und Vorstaufläche. Ansiedlung Cellpap

1989-92 **2. Bauabschnitt:** Installation 2. RoRo-Anlage für Bore Line. Vergrößerung der Vorstaufläche, Cellpap errichtet 2. Lagerhalle

1993-95 **3. Bauabschnitt:** Schaffung zweier zusätzlicher Liegeplätze mit Vorstaufläche

1999-02 **4. Bauabschnitt:** 11,6 Hektar Erweiterungsfläche

2003 Zentrales Sicherheitsgate

2004 ISPS-Zertifizierung, BTKI übernimmt Cellpap, Übernahme KLH-Hallen

2006 Kauf Ortopediafläche, Bau Schuppen 3 und Gate

2009 Kauf Hafenmobilkran

2011 Kauf Papierschuppen 1, 2 und Remise

2012 Eröffnung Scanninggate

2013 Kombiterminal mit RTG, Bau Schuppen 4, RoRo 1, Kreuzfahrtliegeplatz 1

2014 Eröffnung Kreuzfahrtterminal an Liegeplatz Nr. 1

2014-16 **5. Bauabschnitt** Bau Schuppen 5, Altpapierlagerplatz, Kombifläche hinter Schuppen 5

2016 Bau Schuppen 6 und 8

2017 Bau Schuppen 12 (Eröffnung Januar 2018), Erweiterung Schuppen 6

2018 Bau Schuppen 7

2019 Vorstaufläche 1 (Abriss Schuppen 34-36 GeAG)

2021-29 Beginn 6. Bauabschnitt: Flächenerweiterung ehemaliges GKK-Kraftwerksgelände, Galvano

2022 Erweiterung RoRo 5 & 6, Sanierung Kombiplatz

2024 Landstrom im Ostuferhafen, Gebäude 15 wird Dispatchoffice, Truckerhotel, Schuppen 6: Verschließung und neue Sohle

2025 Vorstaufläche 2 (Abriss Schuppen 31-33 GeAG), Schuppen 8 Umbau, Bau Schuppen 10

2026 Eröffnung öffentliche E-Ladesäulen für Lkw und Nutzfahrzeuge (ENGIE)

2029 Voraussichtliche Fertigstellung **6. Bauabschnitt**

DATENÜBERSICHT

Stand der Erstellung: 20.03.2026

KAPITEL 2 – DATEN & FAKTEN

KENNZAHLEN BESCHREIBUNG	KG 2025	KG 2024	STEVEDORING 2025	STEVEDORING 2024	FLUGHAFEN 2025	FLUGHAFEN 2024
Flächengrößen						
Büroflächen gesamt in m²	23.635				2.826	
Büroflächen an Dritte vermietet in m²	18.470				2.491	
Terminalflächen in m²	14.680				-	
Hallenflächen in m²	86.170				9.616	
Umschlag gesamt						
Umschlagsleistung in Tonnen	7.964.384	7.600.966				
davon Massengüter	1.401.570	1.348.467				
davon Stückgut	6.562.814	6.282.499				
davon Fährverkehr	6.523.374	6.225.030				
Ladungseinheiten	226.293	217.091				
Passagiere gesamt	2.771.180	2.738.500				
davon Fähre	1.616.625	1.631.815				
davon Kreuzfahrt	1.106.505	1.052.667				
davon Sonstiges	48.050	54.018				
Anzahl Anläufe gesamt	1.316	1.327				
davon Anzahl Anläufe Kreuzfahrt	187	184				
Intermodal als Einheiten	8.529	13.248				

KAPITEL 3 – PERSONALKENNZAHLEN TEIL 1

KENNZAHLEN BESCHREIBUNG	KG 2025	KG 2024	STEVEDORING 2025	STEVEDORING 2024	FLUGHAFEN 2025	FLUGHAFEN 2024
Weiterbildungen						
Ausgaben für Weiterbildungen pro Mitarbeitenden	616 €	375 €	332 €	340 €	1.775 €	554 €
Port Academy (Anzahl Kurse) gesamt PORT OF KIEL	62	58				
Mitarbeitende gesamt						
Anzahl (Köpfe) gesamt	250	240	131	123	14	15
davon Vollzeit	134	133	110	102	6	6
davon Teilzeit	39	36	6	7	5	6
davon Aushilfen/Werkstudierende	63	55	3	2	3	3
davon Auszubildende	14	16	12	12	-	-
davon Frauen	88	77	14	14	2	2
davon Männer	162	163	117	109	12	13
Führungskräfte	15	17	8	6	2	2
davon Männer	12	14	5	4	2	2
davon Frauen	3	3	3	2	-	-
Saisonkräfte	30	40	-	-	-	-
Anzahl Hochschulabschluss	45	41	3	2	4	4
Anzahl Ausbildung (inkl. Meister/Techniker)	116	115	67	71	7	9
Anzahl angelernt/Abschluss unbekannt	89	84	61	50	3	2
Gehaltsstrukturen/Gender Pay Gap in % gesamt	5,5 %		-9,9 %		10,5 %	
kaufmännisch	13,1 %		8,6 %			
gewerblich	16,8 %		-7,2 %			

KAPITEL 3 – PERSONALKENNZAHLEN TEIL 2

KENNZAHLEN BESCHREIBUNG	KG 2025	KG 2024	STEVEDORING 2025	STEVEDORING 2024	FLUGHAFEN 2025	FLUGHAFEN 2024
Benefits Mitarbeitende						
Anzahl BGM-Angebote	24	22	16	26	0	0
Fahrradleasing (Anzahl Leasingverträge)	36	33				
Hansefit (Aktive Mitglieder)	64	51				
Hansefit (Anzahl Check-Ins)	1.576	1.112				
Obstkorb in Tonnen	1,46	1,46				
Fluktuation in %	9,97 %	13,82 %	9,34 %	14,81 %	13,19 %	6,90 %
Krankenstand in %	5,90 %	5,65 %	12,97 %	13,82 %	2,80 %	3,15 %
Arbeitsunfälle Anzahl	9	7	13	18	-	-
Fehltage infolge von Arbeitsunfällen	87	34	239	342	-	-
Unfallquote (Anz./VZÄ auf 1.000 MA = Unfälle je 1.000 MA)	49	37	102	151	-	-
Betriebszugehörigkeit in Jahren	8,8	8,3	7,2	7,3	7,9	10,5
Durchschnittsalter	45,5	44,3	41,1	41,0	50,2	50,7
Nationalitäten	9	11	8	7	3	2
Mitarbeitendenzufriedenheit						
Mitarbeitendenzufriedenheit gesamt PORT OF KIEL (Skala 1-5)	3,72					
Anz. vorgenommener Maßnahmen/Handlungsfelder gesamt PORT OF KIEL	78					
Anz. umgesetzter/durchgeführter Maßnahmen gesamt PORT OF KIEL	67					
Anz. laufender Maßnahmen gesamt PORT OF KIEL	11					
Umsetzungsquote gesamt PORT OF KIEL	86 %					

KAPITEL 4 – ENERGIE, LANDSTROM & E.MOBILITÄT

KENNZAHLEN BESCHREIBUNG	KG 2025	KG 2024	STEVEDORING 2025	STEVEDORING 2024	FLUGHAFEN 2025	FLUGHAFEN 2024
Photovoltaikanlagen m²	6.249	6.249	-	-	916	916
Produzierter Strom über Photovoltaik in kWh	530.430	425.740	-	-	219.271	114.230
Energieverbrauch						
Strom Immobilien in kWh	2.950.814	2.655.771	55.714	49.214	0	103.146
Strom Fuhrpark in kWh	19.711	-	30.499	27.473	0	0
Fernwärme Immobilien in kWh	525.128	819.795	14.735	22.376	0	0
Heizölverbrauch Immobilien in Liter	35.584	33.247	28.901	17.379	8.115	8.115
Gasverbrauch Immobilien in Liter	71.700	73.062	-	-	3.613	7.915
Diesel-/Benzinverbrauch Fuhrpark	208.422	194.792	486.318	454.514	8.099	9.138
Treibhausgasemissionen*						
Scope 1 in tCO_2	1.860	1.748			24	26
Scope 2 in tCO_2	240	262			7	16
Landstromanschlussquote in %						
Norwegenkai	95	94				
Schwedenkai	86	87				
Ostuferhafen	0	0				
Kreuzfahrt inklusive Integrationstest	51	64				
Eingesparte Schiffsemissionen in Tonnen						
Fähren						
CO_2	5.717	5.785				
SOx	2,92	2,6				
NOx	0	0				
PM	1,17	1,04				
Kreuzfahrten						
CO_2	2.440	4.571				
SOx	1,79	1,98				
NOx	52,47	57,86				
PM	0,79	0,87				
E-Ladeinfrastruktur						
Pkw-Ladepunkte	11	11				
Lkw-Ladesäulen	0	0				
E-Fuhrpark						
E-Pkw	15	..	5			
E-Stapler	12	12	14			
E-Tugmaster	0	0	0			
E-Reachstacker	0	0	0			
E-Umschlagsbagger	0	0	0			

*Die im Energieaudit auf Seite 53 ausgewiesenen CO_2-Emissionen unterscheiden sich aufgrund der zugrunde liegenden Berechnungsmethodik von den Ergebnissen unserer Treibhausgasbilanz (Scope 1 und 2) im Anhang dieses Berichts.

KAPITEL 4 – ABWÄSSER- & ABFALLMENGEN

KENNZAHLEN BESCHREIBUNG	GEMESSEN IN (EINHEIT)	GESAMT 2025	GESAMT 2024
Abwässermengen	m³	30.922	20.717
Abfallmengen PORT OF KIEL gesamt - auf Basis der Meldung der Entsorgungsunternehmen*			
Abfall zur Verwertung	t	-	2.980,50
Abfall zur Verwertung	m³	-	7.339,60
Abfälle aus der Kanalreinigung	t	-	1,84
Abwasser/Fäkalschlamm	m³	30.929,00	29.981,00
Altreifen	t	12,75	8,38
Aluminium	t	0,89	2,62
andere Brennstoffe	t	0,26	0,07
andere Lösemittel und Lösemittelgemische	t	0,01	-
andere organische Lösungsmittel, Waschflüssigkeiten	t	0,08	-
Aufsaug- und Filtermaterialien	t	2,91	5,61
Baustoffe auf Gipsbasis mit Ausnahme derjenigen, die unter 17 08 01 fallen	t	0,85	-
Bauschutt, unbelastet	t	-	24,40
Beton	t	0,05	-
biologisch abbaubare Abfälle	t	11,62	-
Biologisch abbaubare Küchen- und Kantinenabfälle	t	-	297,00
Biologisch abbaubare Küchen- und Kantinenabfälle	m³	341,50	-
Bleibatterien	t	1,71	0,13
Dämmmaterial	t	4,60	-
Eisen und Stahl	t	0,82	4,57
Elektronikschrott	t	0,20	0,70
Farb- und Lackabfälle	t	0,24	0,16
gebrauchte elektrische und elektronische Geräte, die gefährliche Bauteile enthalten [..]	t	0,67	1,28
gefährliche Stoffe enthaltende Gase in Druckbehältern	t	0,01	0,01
gem. Bau- und Abbruchfälle	t	59,99	70,34
Gemische aus Beton, Ziegeln, Fliesen und Keramik mit Ausnahme derjenigen, die unter 17 01 06 fallen	t	1,00	-
gemischte Siedlungsabfälle	t	803,36	-
gemischte Siedlungsabfälle	m³	6.397,38	-
gemischte Verpackungen	t	1.821,77	-
Glas	t	2,58	-
Glas, Kunststoff und Holz, die gefährliche Stoffe enthalten oder [..] verunreinigt sind	t	0,94	-
Holz	t	0,55	0,05
Holz (A1 bis A3)	t	28,19	4,40
Holz A IV, Glas und Kunststoff mit schädl. Verunreinigungen	t	19,92	-
Kabel mit Ausnahme derjenigen, die unter 17 04 10 fallen	t	1,16	0,65
Kabel, die Öl, Kohlenteer oder andere gefährliche Stoffe enthalten	t	-	0,11
Laborchemikalien, die aus gefährlichen Stoffen bestehen	t	0,10	0,02
Metallabfälle, die durch gefährliche Stoffe verunreinigt sind	t	1,00	-
Metalle	t	60,44	24,16
nichtchlorierte Maschinen-, Getriebe- und Schmiermittel	t	-	5,12
ölhaltige Abfälle	t	0,80	0,24
ölhaltige Abfälle - Sludge, Schweröle, Marpolöle	t	1.868,82	1.685,00
Papier, Pappe, Karton	t	107,77	88,85
Papier, Pappe, Karton	m³	622,10	1.143,05
Schlämme aus der Abwasserbehandlung	m³	-	42,00
Schlämme aus der betriebseigenen Abwasserbehandlung	t	-	1,40
Schlämme aus der betriebseigenen Abwasserbehandlung (Fettschicht)	m³	-	60,00
Schlämme aus der betriebseigenen Abwasserbehandlung (Fettschicht)	Behälter	25,00	-
Speiseabfälle	t	822,98	805,50
Speiseabfälle	m³	-	1,94
Speiseöle und -fette	m³	-	37,12
Speiseöle und -fette	Behälter	69,00	-
Sperrmüll	t	18,63	10,00
Technische sonstige Elastomere	t	2,05	-
Verpackungen aus Metall	t	7,30	-
Verpackungen, die Rückstände gefährlicher Stoffe enthalten	t	7,30	0,36

*Die Abfallmengen werden entsprechend den Angaben der jeweiligen Entsorgungsunternehmen in unterschiedlichen Einheiten (Tonnen oder Kubikmetern) ausgewiesen. Eine einheitliche Umrechnung erfolgt zurzeit nicht, da diese von der jeweiligen Abfallart und deren spezifischer Dichte abhängig ist.

IMPRESSUM.

Herausgeber | **Publisher** SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG, Schwedenkai 1, 24103 Kiel, T +49 431 9822-0, portofkiel.com, marketing@portofkiel.com **Fotografen** | **Photographers** Titel: PORT OF KIEL; AIDA Cruises: S. 75 links; Adobe Stock: 37 unten; Color Line: S. 68 unten Rendering; KI-generiert mit ChatGPT OpenAI: S. 37 oben, 80; Tom Körber: S. 4, 7, 22, 28, 34, 35 rechts oben und beide unteren, 40, 49, 51, 64, 72, 78, 83; Peter Lühr: S. 13 mit KI-Bildbearbeitung: ChatGPT; Meyer Werft: S. 68 oben; PORT OF KIEL: S. 6, 8, 14, 16, 17, 18, 19, 21, 23, 26, 35 links oben, 36, 39, 43-45, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 62, 67, 68 links, 69, 70-71, 76, 77; Shutterstock G_O_S: S. 47; Stena Line: S. 69 oben links und unten; TUI Cruises: S. 75 rechts;
Grafiken | **Charts** PORT OF KIEL: S. 10-11, 12-13, 16 auf Basis https://www.atmosfair.de/de/kompensieren/flug und Auskunft AIDA und TUI, 20, 25, 27 auf Basis der Befragung von Passagieren und Crews durch das Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa im Jahr 2023 in Kiel, 33, 39, 42 auf Basis der Daten von Lairm Consult, 46, 51-52, 54, 56, 59, 61, 81; Mentimeter-Abfrage: 31; Projekt COMPAS: S. 63

Materialien | **Materials** Das für Umschlag und Inhalt unseres PORT REPORTS verwendete ungestrichene Naturpapier „Circle Offset Premium White“ besteht zu 100 Prozent aus Altpapier (Recyclingfasern) und ist mit dem Blauen Engel, dem EU Ecolabel sowie dem FSC®-Siegel zertifiziert. Die beim Druckprozess und bei der Auslieferung entstehenden CO_2-Emissionen werden durch die ClimatePartner-Druckerei „Schmidt & Klaunig“ erfasst und durch finanzielle Unterstützung von nachhaltigen Maßnahmen kompensiert. Im Falle des PORT REPORTs unterstützt der PORT OF KIEL das Projekt „Klimaschutzprojekt und Meeresschutz, 1 Tonne CO_2 und 10 Kilo Plastik weltweit.“ www.climatepartner.com Tracking ID:11070-2609-1001

Druckprodukt mit finanziellem
Klimabeitrag
ClimatePartner.com/11070-2609-1001

GEDANKEN.
IMPULSE
IDEEN.

Raum für Notizen.



PORT OF KIEL

FIRST TRADE FIRST TRAVEL

N 54° 19′ E10° 8′

KIEL.
GERMANY.

Welcome to our landing page:
www.portofkiel.com

SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG, Schwedenkai 1, 24103 Kiel, Germany, info@portofkiel.com