



Detailansicht des Registereintrags

ROSTOCK PORT GmbH

Aktuell seit 11.06.2025 13:39:52

Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH)

Registernummer:	R003703
Ersteintrag:	22.03.2022
Letzte Änderung:	11.06.2025
Letzte Jahresaktualisierung:	11.06.2025
Tätigkeitskategorie:	Sonstiges Unternehmen
Kontaktdaten:	Adresse: Ost-West-Straße 32 18147 Rostock Deutschland Telefonnummer: +493813504004 E-Mail-Adressen: e.schuknecht@rostock-port.de management@rostock-port.de Webseiten: <u>www.rostock-port.de</u>

Hauptfinanzierungsquellen (in absteigender Reihenfolge):

Geschäftsjahr: 01/24 bis 12/24

Wirtschaftliche Tätigkeit

Jährliche finanzielle Aufwendungen im Bereich der Interessenvertretung:

Geschäftsjahr: 01/24 bis 12/24

10.001 bis 20.000 Euro

Vollzeitäquivalent der im Bereich der Interessenvertretung beschäftigten Personen:

Geschäftsjahr: 01/24 bis 12/24

0,50

Vertretungsberechtigte Person(en):

1. **Dr. Gernot Tesch**
Funktion: Geschäftsführer
2. **Jens Scharner**
Funktion: Geschäftsführer

Betraute Personen, die Interessenvertretung unmittelbar ausüben (2):

1. **Dr. Gernot Tesch**
2. **Jens Scharner**

Mitgliedschaften (12):

1. Deutsch-Schwedische Handelskammer
2. Deutsch-Finnische Handelskammer
3. Gesamtverband der versicherungsnehmenden Wirtschaft e.V.
4. Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e.V.
5. Industrie- und Handelskammer Rostock
6. Landesverband Hafenwirtschaft M-V e.V.
7. Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V.
8. Studiengesellschaft für Kombinierten Verkehr e.V.
9. Baltic Ports Organization
10. Verein zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs e.V.
11. German-Finnish Hydrogen interest group
12. Center for Transportation and Logistics neuer Adler e.V. (CNA e.V.)

Beschreibung der Tätigkeit sowie Benennung der Interessen- und Vorhabenbereiche

Interessen- und Vorhabenbereiche (19):

Allgemeine Energiepolitik; Energienetze; Erneuerbare Energien; Fossile Energien; Sonstiges im Bereich "Energie"; EU-Binnenmarkt; EU-Gesetzgebung; Cybersicherheit; Öffentliche Finanzen, Steuern und Abgaben; Stadtentwicklung; Öffentliches Recht; Sonstiges im Bereich "Staat und Verwaltung"; Güterverkehr; Personenverkehr; Schienenverkehr; Schifffahrt; Verkehrsinfrastruktur; Handel und Dienstleistungen; Wettbewerbsrecht

Die Interessenvertretung wird ausschließlich in eigenem Interesse selbst sowie durch die Beauftragung Dritter wahrgenommen.

Beschreibung der Tätigkeit:

Förderung der Wettbewerbsposition des Standortes Hafen Rostock.
Entwicklung, Errichtung und Überlassung von Flächen und Infrastruktur an Dritte.
Weiterentwicklung und Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Standort und M-V, insb. Eisenbahn- und Energiehafen Rostock z.B. Schnittstelle für multimodale Verkehre und Import von nachhaltigen Energieträgern.

Im Zuge dessen werden Austausch- und Informationsveranstaltungen organisiert, zu denen Mitglieder des Deutschen Bundestages, Abgeordnete sowie Vertreterinnen und Vertreter der Ministerien eingeladen werden, um diese von unseren Positionen zu überzeugen.

Konkrete Regelungsvorhaben (14)

1. Ertüchtigung Tiefwasserliegeplatz u.a. für LNG-Umschlag zur nationalen Energieversorgung

Beschreibung:

Die Rostock Port GmbH plant die Ertüchtigung des Liegeplatzes 05 zum Tiefwasserliegeplatz im Seehafen Rostock. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um einen Ersatzneubau des bereits vorhandenen Liegeplatzes mit Vertiefung des Hafenbeckens und Erneuerung der Kaikante als auch des Fingerpiers. Die Ertüchtigung des Liegeplatzes dient der Sicherstellung der nationalen Energieversorgung und bereitet gleichzeitig die Transformation zu einem grünen Energiehafen vor. Mit Vertiefung des Liegeplatzes können zukünftig die Ladekapazitäten der Transportschiffe vollausgeschöpft werden.

Bundesrats-Drucksachennummer:

BR-Drs. 265/24 (Vorgang) [alle RV hierzu]

Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung der Verfügbarkeit von Wasserstoff und zur Änderung weiterer rechtlicher Rahmenbedingungen für den Wasserstoffhochlauf sowie zur Änderung weiterer energierechtlicher Vorschriften

Zuständiges Ministerium: BMWK (20. WP) [alle RV hierzu]

Betroffenes geltendes Recht:

LNGG [alle RV hierzu]; UVPG [alle RV hierzu]

Interessenbereiche:

Allgemeine Energiepolitik [alle RV hierzu]; Fossile Energien [alle RV hierzu];

Verkehrsinfrastruktur [alle RV hierzu]

2. Marktaktivierung der Wasserstoffmobilität

Beschreibung:

Dazu wird die Bundesregierung und ihre Organe über den Anpassungsbedarf mit Bezug zur Wasserstoffmobilität im Straßenverkehr informiert und bei Bedarf durch praxisnahe Formulierungsvorschläge unterstützt. Die Kommunikation erfolgt insbesondere in Form von Stellungnahmen sowie durch die Teilnahme an Diskussions- und Informationsveranstaltungen, zu denen regelmäßig auch Regierungsmitglieder und Abgeordnete eingeladen werden.

Bundesrats-Drucksachennummer:

BR-Drs. 265/24 (Vorgang) [alle RV hierzu]

Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung der Verfügbarkeit von Wasserstoff und zur Änderung weiterer rechtlicher Rahmenbedingungen für den Wasserstoffhochlauf sowie zur Änderung weiterer energierechtlicher Vorschriften

Zuständiges Ministerium: BMWK (20. WP) [alle RV hierzu]

Betroffenes geltendes Recht:

VwGO [alle RV hierzu]; FStrG [alle RV hierzu]; ROG 2008 [alle RV hierzu]

Interessenbereiche:

Sonstiges im Bereich "Energie" [alle RV hierzu]

3. **Ausbau der bestehenden Verkehrsinfrastruktur**

Beschreibung:

Stärkung der Standortbedingungen durch Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen des Rostocker Hafens, sodass sie den Erfordernissen des internationalen Wettbewerbs entsprechen.

Interessenbereiche:

Güterverkehr [alle RV hierzu]; Personenverkehr [alle RV hierzu]; Schienenverkehr [alle RV hierzu]; Schifffahrt [alle RV hierzu]; Verkehrsinfrastruktur [alle RV hierzu]

4. **Vereinheitlichung des Seelotswesens in Norddeutschland**

Beschreibung:

Basis für die Tarifgestaltung des deutschen Seelotswesens ist das Seelotsgesetz (SeelG). In ihm findet das historisch gewachsene Lotssystem mit seinen ausgeprägten regionalen Eigenheiten Eingang. Gemäß § 45 SeeLG unterteilen sich die Lotstarife in Lotsgeld und Lotsabgabe, um die Gesamtkosten für das deutsche Lotswesen abzudecken.

Zur Stärkung des Hafen- und Wirtschaftsstandorts Rostock sollte eine Vereinheitlichung der Lotsabgaben in Norddeutschland erfolgen, da immer noch eine Ungleichverteilung zwischen Ost und West herrscht.

Betroffenes geltendes Recht:

SeelotG [alle RV hierzu]

Interessenbereiche:

Schifffahrt [alle RV hierzu]; Verkehrsinfrastruktur [alle RV hierzu]

5. **Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der NIS-2-Richtlinie (NIS-2-Umsetzungs- und Cybersicherheitsstärkungsgesetz)**

Beschreibung:

Einbindung und Beteiligung der Wirtschaft und damit die Prüfung auf Praxiseignung eines Gesetzesvorhabens für den geeigneten Weg, um das gesetzgeberische Ziel der Cybersicherheit für Deutschland zu erreichen (Beibehaltung von § 58 Abs. 4 BSIG). Um wettbewerbsfähig am Markt agieren zu können, darf die unternehmerische Freiheit nicht durch nationale Vorgaben zum Komponenten- und Produkteinsatz in den Unternehmen eingeschränkt, entschleunigt oder durch Widersprüche zur vorhandenen Gesetzeslage behindert werden. Die Übernahme der NIS2-Richtlinie in deutsches Recht sollte ohne wesentliche Verschärfungen oder Erweiterungen erfolgen. Die Kommunikation erfolgt durch den ZDS.

Bundesrats-Drucksachennummer:

BR-Drs. 380/24 (Vorgang) [alle RV hierzu]

Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der NIS-2-Richtlinie und zur Regelung wesentlicher Grundzüge des Informationssicherheitsmanagements in der Bundesverwaltung (NIS-2-Umsetzungs- und Cybersicherheitsstärkungsgesetz)

Zuständiges Ministerium: BMI (20. WP) [alle RV hierzu]

Bundestags-Drucksachennummer:

BT-Drs. 20/13184 (Vorgang) [alle RV hierzu]

Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der NIS-2-Richtlinie und zur Regelung wesentlicher Grundzüge des Informationssicherheitsmanagements in der Bundesverwaltung (NIS-2-Umsetzungs- und Cybersicherheitsstärkungsgesetz)

Zuständiges Ministerium: BMI (20. WP) [alle RV hierzu]

Betroffenes geltendes Recht:

BSIG 2009 [alle RV hierzu]

Interessenbereiche:

Cybersicherheit [alle RV hierzu]

6. Gesetz zur Umsetzung der CER-Richtlinie**Beschreibung:**

Im Hinblick auf zukünftig zu implementierende Maßnahmen wird auch auf den Stand der Technik verweisen, somit auf die zukünftigen branchenspezifischen Resilienzstandards. Hierbei ist zwingend ein Bestandsschutz der bereits etablierten bzw. gesetzlich festgeschriebenen Sicherheitsmaßnahmen (z. B. ISPS-Code) unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit und Funktionalität zu berücksichtigen. Der Begriff "Resilienzplan" sollte daher konkreter definiert werden. Die Identifizierung und angemessene zeitliche Planung von notwendigen Maßnahmen (Berücksichtigung der betrieblichen Praxis, wie z. B. die Budgetplanung, Ausschreibungen, Genehmigungen, etc.) sollte in die Gesamtbetrachtung mit einbezogen werden.

Die Kommunikation erfolgt durch den ZDS.

Bundesrats-Drucksachennummer:

BR-Drs. 550/24 (Vorgang) [alle RV hierzu]

Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2022/2557 und zur Stärkung der Resilienz kritischer Anlagen

Zuständiges Ministerium: BMI (20. WP) [alle RV hierzu]

Bundestags-Drucksachennummer:

BT-Drs. 20/13961 (Vorgang) [alle RV hierzu]

Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2022/2557 und zur Stärkung der Resilienz kritischer Anlagen

Zuständiges Ministerium: BMI (20. WP) [alle RV hierzu]

Interessenbereiche:

Sonstiges im Bereich "Staat und Verwaltung" [alle RV hierzu]

7. Gesetzentwurf zur Änderung des Kohlendioxid Speichergesetzes (KSpG)

Beschreibung:

Aus der Sicht der Hafenwirtschaft erscheint nicht überzeugend, dass der Transport per Lkw, Schiff oder Schiene pauschal als unwirtschaftlich/nicht nachhaltig eingeordnet wird. Das Themenfeld "CO₂-Transport" wird auf Pipeline-Transporte verengt. U.E. sollte dem CO₂-Schiffs-/Schienentransport größere Aufmerksamkeit gewidmet werden, da Transporte über diese Verkehrsträger schneller umgesetzt werden können als Transporte durch Pipelines, die erst geplant, planfestgestellt u. gebaut werden müssen. Eine CO₂-Transportinfrastruktur wird zunächst auf dem Schiffs- u. Schienentransport, ergänzend auf Tankwagentransporten, basieren. Seehäfen bieten Infrastrukturen/Zwischenlager für die multimodalen Transportketten, denn sie sind Drehscheiben im Rahmen der Energiewende u. Logistikschnittstellen.(ZDS)

Bundesrats-Drucksachennummer:

BR-Drs. 266/24 (Vorgang) [alle RV hierzu]

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Kohlendioxid-Speichergesetzes

Zuständiges Ministerium: BMWK (20. WP) [alle RV hierzu]

Bundestags-Drucksachennummer:

BT-Drs. 20/11900 (Vorgang) [alle RV hierzu]

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Kohlendioxid-Speichergesetzes

Zuständiges Ministerium: BMWK (20. WP) [alle RV hierzu]

Betroffenes geltendes Recht:

KSpG [alle RV hierzu]

Interessenbereiche:

Allgemeine Energiepolitik [alle RV hierzu]

8. Entwurf einer Zweiten Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm

Beschreibung:

Der Entwurf zur Änderung der TA Lärm steht deutlich im Widerspruch zu der vom Bundeskabinett am 22. März 2024 verabschiedeten Nationalen Hafenstrategie. Das in der Strategie enthaltene und von allen beteiligten Bundesressorts abgestimmte und mitgetragene strategische Ziel „Förderung von Flächenvorsorge und -entwicklung“ sehen wir damit als potenziell gefährdet an.

Die inhaltliche Hervorhebung von Umschlaganlagen für den Kombinierten Verkehr bedeutet Auslegungsschwierigkeiten und Rechtsunsicherheiten – einerseits durch den unbestimmten Rechtsbegriff „öffentliches Interesse“ und andererseits durch die Aufzählung insbesondere ausnahmefähiger Anlagen oder Flächen. Diese beziehen jedoch relevante Bereiche von Hafengebieten, die nicht direkt diesen Anlagen zuordbar sind, nicht mit ein.(ZDS)

Referentenentwurf:

Referentenentwurf einer zweiten Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (20. WP) (Vorgang) [alle RV hierzu]

Datum der Veröffentlichung: 30.05.2024

Federführendes Ministerium: BMUV (20. WP) [alle RV hierzu]

Interessenbereiche:

Güterverkehr [alle RV hierzu]; Stadtentwicklung [alle RV hierzu]

9. **Einführung des Verrechnungsmodells beim Erhebungsverfahren für die Einfuhrumsatzsteuer**

Beschreibung:

Bei der Einfuhr von Gütern nach Deutschland verursacht das in Deutschland aktuell angewandte Verfahren zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer eine unnötige Bindung von Liquidität und damit erhöhte Kosten für Importeure, die in den EU-Nachbarstaaten nicht anfallen. Zwar haben Bund und Länder mit dem Fristenmodell einen wichtigen Schritt zur Annäherung getan. Doch nur durch ein Verrechnungsmodell können Kosten für Wirtschaft und Verwaltung weiter gesenkt und der Anreiz für Importeure gestärkt werden, deutsche Flug- und Seehäfen zu nutzen. Logistikzentren sowie Niederlassungen von Dienstleistern und Unternehmen würde das Verrechnungsmodell neue Anreize bieten, sich hierzulande anzusiedeln. Mit dem Verrechnungsmodell können öffentl. Einnahmen und die Ökobilanz von Güterströmen optimiert werden. (ZDS)

Betroffenes geltendes Recht:

UStG 1980 [alle RV hierzu]

Interessenbereiche:

EU-Binnenmarkt [alle RV hierzu]; Handel und Dienstleistungen [alle RV hierzu]; Öffentliche Finanzen, Steuern und Abgaben [alle RV hierzu]; Wettbewerbsrecht [alle RV hierzu]

10. **Referentenentwurf einer Verordnung über Mitteilungen zu beitragspflichtigen Ladungen nach dem HNS-Gesetz**

Beschreibung:

Zur Umsetzung des HNS-Übereinkommens 2010 soll ein HNS-Fonds eingerichtet werden. Dieser speist sich aus von den Empfängern von HNS, das als Massengut auf See transportiert und in einem Hafen gelöscht worden ist, zu entrichtenden Beiträgen. Beitragspflichtig ist die Person, die das HNS-Massengut tatsächlich entgegengenommen hat („physischer Empfänger“). Physischer Empfänger ist danach die Person, welche die beitragspflichtige Ladung, die in Häfen und an Umschlagplätzen gelöscht wird, tatsächlich entgegennimmt, mithin Seehafenbetriebe in Vertragsstaaten. Der ZDS setzt sich für die Aussetzung der HNS-Gesetzgebung ein, denn Seehafenbetriebe sind lediglich mit dem Umschlag innerhalb der Lieferkette betraut und haben kein eigenes wirtschaftliches Interesse an den Ladungsgütern als Empfänger. (ZDS)

Vom IV eingegebener Referentenentwurfstitel:

Referentenentwurf einer Verordnung über Mitteilungen zu beitragspflichtigen Ladungen nach dem HNS Gesetz

Datum des Referentenentwurfs: 06.09.2024

Federführendes Ministerium: Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) (20. WP) [alle RV hierzu]

Interessenbereiche:

11. **Referentenentwurf eines Gesetzes zur Anpassung des nationalen Rechts an die Reform des Gemeinsamen Europäischen Asylsystems**

Beschreibung:

Der Entwurf sieht für § 65 Aufenthaltsgesetz folgenden Text vor: "Der Unternehmer eines Hafens (...) ist verpflichtet, auf dem Gelände des Hafens (...) geeignete Unterkünfte zur Unterbringung von Ausländern, die nicht die Einreisevoraussetzungen (...) erfüllen, bis zum Vollzug der grenzpolizeilichen Entscheidung über die Einreise bereitzustellen." Der ZDS bittet um Überarbeitung des Gesetzesentwurfes: Die wenigsten der 51 Häfen mit

Grenzübergangsstellen bedienen

Passagierverbindungen ins Nicht-EU-Ausland. Die Anzahl illegaler Einreisen an deutschen Seehäfen

dürfte nur einen Bruchteil illegaler Einreisen darstellen. Der ZDS regt ferner an, den Begriff "Hafenunternehmer" genauer zu definieren. Hafenflächen sind knapp und eignen sich weder betrieblich noch rechtlich für die Unterbringung. (ZDS)

Bundestags-Drucksachennummer:

BT-Drs. 20/13963 (Vorgang) [\[alle RV hierzu\]](#)

Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des nationalen Rechts an die Reform des Gemeinsamen Europäischen Asylsystems (GEAS-Anpassungsgesetz)

Zuständiges Ministerium: BMI (20. WP) [\[alle RV hierzu\]](#)

Betroffenes geltendes Recht:

AufenthG 2004 [\[alle RV hierzu\]](#)

Interessenbereiche:

Öffentliches Recht [\[alle RV hierzu\]](#)

12. **Nachprüfung der Anwendung des EU-Beihilferechts auf maritime Transport- und Wertschöpfungsketten**

Beschreibung:

Deutsche Hafenbetriebe konkurrieren global mit internationalen Umschlag-, Schifffahrts- und Logistikunternehmen. Auf Grundlage der EU-Leitlinien für die Seeschifffahrt werden Schifffahrtsunternehmen im Gegensatz zu sonstigen Marktteilnehmern massiv und marktverzerrend subventioniert, insbesondere durch die Tonnagebesteuerung. Die Tonnagebesteuerung führt v. a. bei ertragsstarken Reedereien zu einer unverhältnismäßig niedrigen Steuerbelastung. Der ZDS bittet die Bundesregierung, auf eine zeitnahe Nachprüfung der EU-Beihilfeleitlinien für den Seeverkehr, die trotz einschneidender Veränderungen der Schifffahrtsmärkte seit 2004 nicht angepasst worden sind, durch die EU-Kommission, sowie auf eine ausgewogene Anwendung des Beihilferechts in Deutschland hinzuwirken. (Stn ZDS, 18.07.2024)

Betroffenes geltendes Recht:

EStG [\[alle RV hierzu\]](#)

Interessenbereiche:

EU-Gesetzgebung [\[alle RV hierzu\]](#); Wettbewerbsrecht [\[alle RV hierzu\]](#)

13. **Vorschlag für eine Verordnung zur Festlegung des Zollkodex der Union und zur Einrichtung der Zollbehörde der Europäischen Union**

Beschreibung:

Der Vorschlag für eine Verordnung zur Festlegung des Zollkodex soll dazu dienen, die Zollverfahren für vertrauenswürdige Wirtschaftsbeteiligte zu vereinfachen, die Überwachung der Lieferketten zu verbessern und illegalen Handel zu bekämpfen. Der Verordnungsvorschlag sieht vor, die vorübergehende Verwahrung bei zugelassenen Empfängern von derzeit 90 Tagen auf 3 bis maximal 6 Tage zu verkürzen. Aus Sicht der Seehafenwirtschaft ist diese Verkürzung des Zeitrahmens jedoch weder praktikabel noch handhabbar. Die Hafenwirtschaft erwartet hier eine flexible Lösung, um negative Auswirkungen auf die Wirtschaft insgesamt zu vermeiden. Auch für den Warenverkehr zwischen Einrichtungen der vorübergehenden Verwahrung sollten wie im bisherigen UZK (Artikel 148 Abs. 5) Regelungen getroffen werden. (Stn ZDS 23.04.2025)

Interessenbereiche:

EU-Binnenmarkt [alle RV hierzu]; EU-Gesetzgebung [alle RV hierzu]; Güterverkehr [alle RV hierzu]; Handel und Dienstleistungen [alle RV hierzu]

14. **Digitales Einreise- und Ausreisensystem (Entry-Exit-System, EES)**

Beschreibung:

Das EES soll das Außengrenzen-Management verbessern und die Sicherheit des Schengen-Raums stärken, indem Identitätsbetrug verringert und die Identifizierung von Visumüberschreitungen erleichtert wird. Ferner können dank des Systems Grenzkontrollen automatisiert werden. Die Grenzbehörden können dann die Daten von Drittstaatsangehörigen, welche die Grenzen überschreiten, schrittweise im System erfassen. Die gesetzgeberischen Formalitäten würden auf EU-Ebene derzeit mit Hochdruck und hoher Priorität vorangetrieben. Der Hafenstandort Rostock ist durch die Kreuzschifffahrt von dem Thema betroffen. Die Einführung (Flächen, IT-Struktur) muss mit dem Bundesinnenministerium abgestimmt werden. Die Kommunikation erfolgt durch den ZDS.

Interessenbereiche:

Personenverkehr [alle RV hierzu]; Schifffahrt [alle RV hierzu]; Verkehrsinfrastruktur [alle RV hierzu]

Angaben zu Aufträgen (0)

Die Interessenvertretung wird nicht im Auftrag ausgeübt.

Zuwendungen oder Zuschüsse der öffentlichen Hand

Geschäftsjahr: 01/24 bis 12/24

Zuwendungen oder Zuschüsse über 10.000 Euro (2):

1. **Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Die Oberbürgermeisterin**

Deutsche Öffentliche Hand – Kommune

Neuer Markt 1, 18055 Rostock

Betrag: 4.730.001 bis 4.740.000 Euro

Infrastruktur

LFI HAF-20-0003 Neubau Liegeplatz 31/32

2. **Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Die Oberbürgermeisterin**

Deutsche Öffentliche Hand – Kommune

Neuer Markt 1, 18055 Rostock

Betrag: 4.580.001 bis 4.590.000 Euro

LFI HAF-19-0001 Verkehrsertüchtigung 2. BA

Schenkungen und sonstige lebzeitige Zuwendungen

Geschäftsjahr: 01/24 bis 12/24

Gesamtsumme:

0 Euro

Mitgliedsbeiträge

Geschäftsjahr: 01/24 bis 12/24

Gesamtsumme:

0 Euro

Jahresabschluss/Rechenschaftsbericht

Geschäftsjahr: 01/24 bis 12/24

[2025_05_27_Jahresabschluss-2024_RP.pdf](#)