

Regionale Stärke als globaler Vorteil – Die Container-Schifffahrt in der Ostsee als strategisches Instrument in unsicheren Zeiten

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Vertreterinnen und Vertreter der maritimen Wirtschaft, die globalen Lieferketten, auf denen unser Geschäft beruht, stehen unter erheblichem Druck: politische Unsicherheiten, logistische Engpässe, volatile Märkte.

Ich möchte heute mit Ihnen darüber sprechen, wie **die Ostsee als regionaler Logistikraum zur strategischen Absicherung, Effizienzsteigerung und nachhaltigen Positionierung** unserer Branche beitragen kann – gerade im Bereich der **Container-Schifffahrt**.

1. Geopolitische Unsicherheiten verändern die Spielregeln

Die Weltwirtschaft hat sich in wenigen Jahren drastisch verändert:

- im Ostasien-Verkehr sind die Container-Routen (militärische Unsicherheiten im südchinesischen Meer (Taiwan) und im Roten Meer) sehr unsicher.
- die Abhängigkeit von Asien führt zu Engpässen bei Schiffsraum und Umlaufzeiten.
- globale Akteure agieren zunehmend geostrategisch – Handelsrouten sind keine neutrale Infrastruktur mehr, sondern Instrumente politischer Macht.
- strategische Handelshemmnisse (Ausfuhrverbote/Zölle) (USA/China) beeinträchtigen den globalen Warenaustausch massiv.
- regelbasierte Handelsbeziehungen (WTO) werden ignoriert, bzw. in Frage gestellt.
- eine globale Neuaufteilung der Welt wird angestrebt (Jalta 2.0)

Die Antwort darauf kann nicht nur in Diversifikation und Risikoabsicherung bestehen – sondern in der gezielten Stärkung europäischer, regionaler und robuster Transportnetzwerke.

2. Die Ostsee – Europas multimodaler Containerraum

Die Ostsee ist kein Nebenmeer – sie ist ein wirtschaftlicher Binnenraum mit hoher Dichte an Produktion, Konsum und Logistik.

Fakten:

- 8 EU-Staaten + Norwegen mit direkter Ostseebindung
- Über 200 Häfen, viele davon containerfähig

- Rund 15 % des EU-Seehandelsvolumens laufen über die Ostsee

Die Wachstumsdynamik ist da:

- Polen, Baltikum und Skandinavien investieren stark in Hafen- und Hinterlandanbindung,
 - **Bedeutung des Containerterminals Swinemünde für den Baltic-Raum**
 - Stärkung Polens als Logistik- und Umschlagszentrum im Baltic-Raum
 - Steigerung der Fähigkeit, größere Verkehrsströme über See abzufertigen
 - Möglichkeit Containerverkehre von konkurrierenden Seehäfen umzulenken, sowohl im internationalen Linienverkehr als auch Containertransporte zwischen den Ostseehäfen.
 - Chancen über eine verbesserte Hinterlandanbindung und Intermodalität durch die Nutzung des bereits vorhandenen, gut ausgebauten Infrastruktursystem Wasserstraße und der in Planung befindlichen Straßen- und Schienenanbindungen.
- aber auch Hamburg, Danzig, Klaipėda, Göteborg – sind im Umbruch Richtung „intelligenten Hubs“

→ **Frage:** Wie können Reeder und Terminalbetreiber diese Dynamik konkret nutzen?

3. Short-Sea-Shipping: Wirtschaftlich, politisch und ökologisch attraktiv

Die Container-Feeder- und Kurzstreckenverkehre in der Ostsee bieten gleich mehrere Vorteile:

A. Wirtschaftlich:

- Kürzere Umlaufzeiten, verlässliche Turnaround-Zeiten
- Effiziente Verbindungen zwischen wachsenden Märkten (z. B. Baltikum–Deutschland)
- Geringere Abhängigkeit von internationalen Slot-Märkten und Engpasshäfen

B. Logistisch:

- Entlastung überlasteter Straßen- und Schienennetze
- Direkte Anbindung kleiner und mittlerer Terminals mit Potenzial für Zuwachs

C. Nachhaltig:

- Pro TEU deutlich geringere CO₂-Bilanz gegenüber Lkw

- Short-Sea-Shipping profitiert von EU-Klimazielen – Fördermittel, Regulierungsbonus, Imagegewinn

4. Investitionsfelder für Hafen- und Terminalbetreiber

Infrastruktur modernisieren

- Kaianlagen und Umschlagtechnik auf kleine und mittlere Schiffe anpassen
- Landstrom und grüne Energieversorgung implementieren

Digitale Integration vorantreiben

- Track & Trace, automatisierte Terminalsteuerung
- Integration mit Bahn- und Lkw-Verkehren

Neue Partnerschaften etablieren

- Regionale Kooperationen statt Konkurrenzdenken
- Clusterbildung mit Reedereien, Hafenbetrieben, Intermodalakteuren

Fördermittel nutzen

- EU-Finanzierung über CEF, TEN-T und Green Ports Programme
- Nationale Programme zur CO₂-Reduktion und Digitalisierung

5. Reedereien: Chancen durch strategisches Routing

Reedereien sehen sich einem hohen Preisdruck und geopolitischen Risiko ausgesetzt.

Regionale Routen bieten:

- Mehr Steuerbarkeit und Redundanz
- Planbare Fahrzeiten, reduzierte Liegezeiten
- Marktzugang zu mittelgroßen Häfen mit steigendem Volumen
- Ausbau eigener Short-Sea-Netzwerke = Unabhängigkeit vom Deepsea-Zwang

Beispiel: Eine Reederei mit Fokus auf dem Ostseeraum kann bei geopolitischen Störungen schneller umsteuern – und gewinnt mittelständische Kunden, die auf regionale Stabilität setzen.

6. Der Baltic-Raum als Antwort auf globale Volatilität

In einer Welt, in der große Korridore zunehmend instabil werden, liegt die Chance in der **Verlässlichkeit regionaler Netze**.

Die Ostsee bietet:

- **eine hohe Dichte an Märkten und Häfen,**
- **nachhaltig starke und kreative ökonomische Potentiale,**
- **eine innovative Forschungs- und Bildungslandschaft**
- **zunehmend nachhaltige Infrastruktur,**
- und **eine politische Stabilität**, die Investitionen planbar macht.

Jetzt ist die Zeit, diese Potenziale aktiv zu nutzen – durch konkrete Projekte, durch mutige Kooperationen und durch eine strategische Neuausrichtung unserer regionalen Logistiklandschaft.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit – ich freue mich auf den Austausch!

Dr. Jürgen Lange

Hamburger Sozialforschungsgesellschaft e.V.

Stralsund, 15. Oktober 2025