

## **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 Ostseeanbindung
- 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 Infrastruktursystems 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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