

Das dritte Jahr in Folge über 30 Millionen Tonnen Fracht in Rostock

Mehr als drei Millionen Passagiere auf Fähren und Kreuzfahrtschiffen

Erneut und damit das dritte Jahr in Folge lag der Güterumschlag im Überseehafen Rostock über 30 Millionen Tonnen. „Mit 31,3 Millionen Tonnen Fracht wurde ein neuer Umschlagrekord erzielt und das Vorjahresergebnis um vier Prozent übertroffen“, so Dr. Gernot Tesch, Geschäftsführer des Hafenbetreibers ROSTOCK PORT. „Das Umschlagergebnis 2025 bestätigt die Leistungsfähigkeit der im größten Universalhafen an der deutschen Ostseeküste tätigen Unternehmen und Behörden. Rostocks Hafen ist ein wirtschaftlicher Leuchtturm für Stadt und Land.“

Nach Auskunft des Rostocker Hafen- und Seemannsamtes wurden im Jahr 2025 in den anderen Rostocker Häfen wie dem Fracht- und Fischereihafen sowie Chemiehafen weitere 1,8 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen. Somit gingen in der Hafenstadt Rostock im letzten Jahr insgesamt 33,1 Millionen Tonnen über die Kaikanten.

„Im vergangenen Jahr konnten mit insgesamt 3,2 Millionen Passagieren auf den Fähren und Kreuzfahrtschiffen im Überseehafen und Warnemünde rund 100.000 Reisende mehr begrüßt werden als im Vorjahr“, resümiert Jens Scharner, Geschäftsführer der ROSTOCK PORT GmbH. „Mit 2,6 Millionen Passagieren auf den drei Fährverbindungen von Scandlines, Stena Line und TT-Line nach Dänemark und Schweden gab es ein Plus von 30.000 Fährreisenden im Vergleich zum Vorjahr. Im Kreuzfahrthafen Warnemünde gingen 592.000 Passagiere (2024: 532.000) bei 165 Schiffsanläufen (2024: 148) von 35 Kreuzfahrtschiffen (2024: 37) an und von Bord. An 126 von 365 Tagen des Jahres 2025 legten Kreuzfahrtschiffe von 23 nationalen und internationalen Reedereien im Warnemünder Hafen an.“

Im Jahr 2025 wurden rund 33 Millionen Euro in die Infrastruktur des Überseehafens investiert. In diesem Jahr plant ROSTOCK PORT Investitionen von 60 Millionen Euro.

Umschlagergebnisse im Überseehafen

„Trotz der anhaltend schwachen Konjunkturlage spricht der erneute Umschlagrekord in Rostock für die über viele Jahre erfolgreich etablierten Verkehrskorridore und Logistikketten, aber auch die logistische Leistungsfähigkeit des Standortes. Das ist ganz klar ein gemeinsamer Erfolg des gesamten Rostocker Hafenclusters“, sagt Dr. Gernot Tesch.

Insgesamt gab es im Überseehafen Rostock im vergangenen Jahr 7.580 Anläufe von Fähr- und RoRo-, Tank-, Fracht- und Kreuzfahrtschiffen (2024: 7.577). Davon entfielen 5.850 Anläufe auf Fähr- und RoRo-Schiffe (2024: 5.857).

Der Schüttgutumschlag lag mit 5,9 Millionen Tonnen 16 Prozent über dem Vorjahr. Zuwachsraten konnten sowohl bei Baustoffen, Düngemitteln, Kohle, Futtermitteln als auch Ölsaaten erzielt werden. Mit einem Jahresergebnis von 2,4 Millionen Tonnen bleibt trotz Rückgängen Getreide die dominierende Schüttgutart im Überseehafen.

Der Umschlag von Flüssiggütern erreichte mit 7,9 Millionen Tonnen das hohe Vorjahresergebnis. Fast sechs Millionen Tonnen Rohöl wurden von Tankern über den Rostocker Ölhafen in die Pipeline nach Schwedt für die PCK-Raffinerie als Beitrag zur Versorgung Ostdeutschlands mit Tankstellenprodukten gepumpt.

Mit 711.000 Tonnen lag der Umschlag von Stückgütern etwa 56.000 Tonnen über dem Vorjahr. Starke Zuwachsraten verzeichnete der Umschlag von Windkraftanlagen und -flügeln, Krananlagen und Zink.

Bei der rollenden Ladung, den Fähr- und RoRo-Gütern, konnte trotz schwacher Konjunktur das Vorjahresniveau von 16,5 Millionen Tonnen um 350.000 Tonnen auf 16,85 Millionen Tonnen gesteigert werden. Die Zahl der auf den Fähr- und RoRo-Verbindungen von und nach Nordeuropa beförderten Lkw-/Trailer-Einheiten stieg um 11.000 auf 528.000 Einheiten. Der Umschlag von Papier erhöhte sich in einem schwierigen Marktumfeld um beachtliche 144.000 Tonnen auf 522.000 Tonnen.

Der Fährreiseverkehr nahm auch im vergangenen Jahr weiter zu. Die Anzahl der zwischen Nordeuropa und Rostock beförderten Pkw und Wohnmobile erhöhte sich auf 660.000. Die Beförderung von Eisenbahnwaggons von und nach Trelleborg verzeichnete baustellenbedingt einen Rückgang: von 21.800 im Jahr 2024 auf 20.000 im vergangenen Jahr.

Der Ansatz von ROSTOCK PORT, die Angebotspalette durch die Ansiedlung eines Hafenterminals für den Automobilumschlag auszuweiten, hat sich als stabilisierend und wachstumsfördernd für den Fähr- und RoRo-Verkehr erwiesen. Der Im- und Export von Neufahrzeugen nahm insbesondere durch die Ansiedlung des Automobillogistikers Autolink zu, von 122.000 im Jahr 2024 (2023: 32.000) auf 132.000 Fahrzeuge im letzten Jahr.

Der Anteil rollender Fracht am Gesamtumschlag des Überseehafens Rostock betrug 54 Prozent. Die ausgewogene Verteilung zwischen dem Umschlag von rollender Ladung und Schütt-, Flüssig- und Stückgütern ist ein Markenzeichen des Universalhafens.

Kombinierter Verkehr (KV) auf stabilem Niveau

Der Umschlag intermodaler Einheiten lag entgegen der Marktentwicklung in anderen Schienengüter-Segmenten auf einem stabilen Niveau. Der Terminalbetreiber Rostock Trimodal (RTM) bewegte im vergangenen Jahr etwa 110.000 Ladeeinheiten. „Damit bleibt der kombinierte Verkehr ein zuverlässiges Transportmittel und kann trotz der unverändert schwierigen wirtschaftlichen Situation und gestiegener Trassenpreise sowie einer Vielzahl an Baumaßnahmen im gesamten deutschen Bahnnetz das Vorjahresergebnis fast erreichen (2024: 112.000 Ladeeinheiten). „Mittel- und langfristig blicken wir weiter positiv auf den wachsenden Bedarf an Intermodallösungen und haben den dafür erforderlichen Kapazitätsausbau im Hafen angeschoben“, sagt Dr. Gernot Tesch. Die derzeit fünf unter den Portalkränen befindlichen Gleise werden bis zum zweiten Quartal 2026 auf eine kranbare Länge von jeweils 680 Metern ausgebaut.

Mit dem alljährlichen großen Fahrplanwechsel verkehren wöchentlich 49 Kombiverkehrszüge von und nach Verona (19) und Padua (8) in Italien, Bratislava (5) in der Slowakei, Oradea (2) in Rumänien sowie Karlsruhe (3), Dresden (5), Herne (6) und Halle (1) in Deutschland. Zudem werden weitere Abfahrtsverdichtungen auf einzelnen Verbindungen im ersten Halbjahr erwartet.

Projekte und Investitionen

Gleisverlängerung auf dem KV-Terminal

Im Frühjahr 2025 erfolgte der Baustart zur Verlängerung der Gleisanlage auf 680 Meter im KV-Terminal. Ein zentrales Bauprojekt ist neben der zu verlängernden Gleisanlage der Ausbau des Kranbahnbalkens mit Schieneneinrichtung für die Portalkräne. Die Baumaßnahme wird im laufenden Betrieb durchgeführt.

„Rostock ist zuversichtlich, durch seine überdurchschnittlich gute Ausstattung mit Eisenbahninfrastruktur, aber auch durch gezielte Kapazitätserweiterungsmaßnahmen in Verbindung mit den laufenden Investitionen von DB InfraGo (ehemals DB Netz) am Aufbau grüner Transportketten und zur Verkehrsverlagerung beitragen zu können“, so Dr. Gernot Tesch.

EU-Fördervorhaben „Rail-IT-MoS“

Im Rahmen des EU-Fördervorhabens „Rail-IT-MoS“, dessen Investitionsvolumen über die gesamte Projektlaufzeit von 2023 bis 2025 im Überseehafen Rostock rund sieben Millionen Euro betrug, hat ROSTOCK PORT die Sanierung von Bahn- und Weichenanlagen auf dem Fähr- und RoRo-Terminal abgeschlossen.

Weiterhin wurde zur Optimierung des Fährpassagierverkehrs an Liegeplatz 64 eine neue Fahrstuhlanlage errichtet und in Betrieb genommen. Damit wurde die Erreichbarkeit der Eisenbahnfähren der Reederei Stena Line für ein barrierefreies Reisen zwischen Rostock und Trelleborg erheblich verbessert.

Eine weitere Teilmaßnahme zur Flächenerweiterung bzw. -optimierung westlich der Kaihalle 9a war die Fertigstellung einer etwa 7.000 Quadratmeter großen Asphaltfläche innerhalb des RoRo-Terminals. Zudem wurden neue Flutlichtmasten errichtet. Darüber hinaus wurde die RoRo-Rampe am Liegeplatz 62 von 28 auf 31 Meter verbreitert. Bis Sommer 2026 ist für den Liegeplatz 63 noch der Bau eines zusätzlichen Dalgens geplant.

Zur Erweiterung und Verbesserung der Informations- und Kommunikationstechnologien im Überseehafen erfolgte eine Modernisierung des Nord-Gates für den automatischen Check-In und -Out von Lkw und Trailern verbunden mit einer kombinierten Netzwerktechnik (Wireless Local Area Network - WLAN und Wireless Wide Area Network - WWAN) auf dem Fähr- und RoRo-Terminal.

Abriss Gangway-Anlage

Auf dem Fährterminal wurde mit dem Abriss der alten Gangway-Anlage am Liegeplatz 67 begonnen. Die Anlage ist seit Jahren außer Betrieb und ohne Funktion. Vor der Demontage und dem Abbruch wurden umfangreiche Artenschutzmaßnahmen durchgeführt.

Verkehrserüchtigung südlich des Hafenbeckens A

Im Rahmen des Fördervorhabens zur Verkehrserüchtigung zweiter Abschnitt wurde noch im vergangenen Jahr südlich des Hafenbeckens A auf einer Fläche von rund zehn Hektar mit umfangreichen Abrissmaßnahmen alter Hallenkomplexe begonnen. Diese werden in drei Bauabschnitten bis voraussichtlich Ende 2026 realisiert und durch umfangreiche Artenschutzmaßnahmen flankiert.

Nach der Beräumung stehen die an das Fähr- und RoRo-Terminal angrenzenden Flächen der weiteren Hafenentwicklung zur Verfügung. Das Gesamtvorhaben wird ebenfalls im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der wirtschaftsnahen Infrastruktur gefördert. Das Gesamtvolumen des Vorhabens beläuft sich auf etwa 15 Millionen Euro.

Neubau der Liegeplätze 33 und 34

Vor etwas mehr als einem Jahr wurde der Bauauftrag zum Neubau der Liegeplätze 33 und 34 ausgelöst. Auf einer Länge von etwa 400 Metern werden damit die beiden letzten Liegeplätze aus den 1960er Jahren auf der Ostseite von Pier II grundhaft erneuert. Mit einer Wassertiefe von 12,50 Meter und Flächenbelastbarkeit von fünf Tonnen pro Quadratmeter entsprechen die Ausbauparameter im Wesentlichen denen der neu gebauten Liegeplätze 31 und 32.

Die Bauzeit wird rund zwei Jahre betragen, die Baukosten sind mit knapp 20 Millionen Euro veranschlagt. Das Vorhaben wird im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der wirtschaftsnahen Infrastruktur vom Land Mecklenburg-Vorpommern gefördert und wird im Jahr 2026 abgeschlossen.

Erneuerung der Kranbahn am Liegeplatz 24

Über mehrere Bauabschnitte erneuert ROSTOCK PORT für rund zwei Millionen Euro die Kranbahn am Liegeplatz 24. Der erste Bauabschnitt wurde 2025 abgeschlossen.

Neubau Tiefwasserliegeplatz 5 im Ölhafen

Im Juni 2022 wurde der Auftrag zur Planung eines Tiefwasserliegeplatzes im östlichen Bereich des Rostocker Ölhafens vergeben. Ziel ist es, auf Basis qualifizierter und beschleunigter Planungen zeitnah eine Baugenehmigung zu erhalten, um Liegeplatz 5 für zukünftige Energieimporte zu ertüchtigen und über Rostock ausreichend nachhaltige Energien sicher bereitstellen zu können. Das Genehmigungsverfahren wird derzeit in enger Abstimmung mit der Planfeststellungsbehörde im Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern vorbereitet und in Kürze offiziell eingeleitet. Der Baubeginn ist für das Jahr 2026 vorgesehen“, erklärt Jens Scharner.

Die Bauzeit wird auf rund zwei Jahre geschätzt. Nach Fertigstellung wird das Hafenbecken des Ölhafens an die bereits auf 16,50 Meter vertiefte Wendeplatte mit gleicher Wassertiefe angebunden. Da die Baumaßnahme überwiegend im Bestand des heutigen Hafenbeckens erfolgt, kann der Eingriff in die Natur auf ein Minimum reduziert werden.

Ertüchtigung der Fenderanlage von Liegeplatz 3 im Ölhafen

Seit dem Jahr 2023 ist der Liegeplatz 3 im Ölhafen für die Versorgung der Raffinerie PCK Schwedt außerplanmäßig und dauerhaft stark beansprucht. Die Ertüchtigung der Fenderanlage wurde im laufenden Schiffsbetrieb durchgeführt, um den intensiven Umschlagbetrieb weiter gewährleisten zu können. Das Vorhaben kostete rund 1,4 Millionen Euro.

Flächenvorsorge für die Hafenentwicklung / B Plan Fläche 34

Die Nachfrage nach Flächen in unmittelbarer Nähe zur Kaikante übersteigt das vorhandene Angebot weiterhin deutlich. Für eine der letzten größeren Flächen im Sondergebiet Hafen, wird derzeit der Bebauungsplan für die zwischen Öl- und Chemiehafen befindliche Fläche 34 aufgestellt. Die erfolgreichen Ansiedlungen und Erweiterungen zahlreicher im Hafen etablierter Unternehmen waren nur möglich, weil in der Vergangenheit vorausschauend Flächenreserven geschaffen wurden. Dieser Flächenvorrat ist aus der Hafenentwicklungsperspektive nahezu aufgebraucht.

Angesichts der aktuellen Herausforderungen und Chancen, insbesondere im Zusammenhang mit der Energiewende und der Transformation weiter Teile der Industrie, ist es unerlässlich, die Bereitstellung hafenaffiner Flächen zu intensivieren. Nur so kann die langfristige Entwicklung des Hafens sicher-

gestellt werden. Dies geschieht aktuell durch die Neuaufstellung des Regionalen Raumentwicklungsplan (RREP) durch den Planungsverband Rostock, bei dem in den östlich und westlich des Hafens gelegenen Flächen Erweiterungsmöglichkeiten in Form von Vorranggebieten ausgewiesen werden sollen.

Im inzwischen zweiten Entwurf wurde dabei gemeinsam mit dem Planungsverband, der Hanse- und Universitätsstadt Rostock, den Umweltverbänden und ROSTOCK PORT ein Kompromiss erarbeitet, der aus Sicht der Hafenwirtschaft zwar erhebliche betriebswirtschaftliche Herausforderungen für eine effektive Hafennutzung beinhaltet, aber trotz der Einschränkungen einen wichtigen Schritt in die richtige Richtung darstellt. „Nun gilt es, diesen Schritt zeitnah in der finalen Fassung des Raumentwicklungsprogrammes zu bestätigen, dabei noch leichte Korrekturen für ein besser funktionierendes Hafenlayout einzuarbeiten und diese ohne Einschränkungen kurzfristig bei der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zu übernehmen. Weiterhin werden wir diesen Prozess inhaltlich und kommunikativ mit unseren Partnern begleiten und weiter vorantreiben“ so Jens Scharner.

Energiehafen Rostock: Wasserstoffproduktion und Import grüner Energieträger

Im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie von ROSTOCK PORT treibt das Unternehmen Dekarbonisierungsprojekte sowie neue Geschäftsmodelle im Bereich Wasserstoff und beim Import grüner Derivate voran. Diese Aktivitäten sind ein zentraler Baustein auf dem Weg zur Klimaneutralität des Standorts.

„Unsere strategischen Projekte umfassen die Beteiligung an der rostock EnergyPort cooperation GmbH, die Ertüchtigung der Infrastruktur für grüne Energieträger, den Neubau des Liegeplatzes 5, sowie die Bereitstellung von Flächen für den Import und die Lagerung regenerativ erzeugter Energieträger“, erklärt Jens Scharner. „Damit streben wir eine Vorreiterrolle als Energieknotenpunkt für die Verteilung von Wasserstoff an, um Kohlendioxidemissionen und Umweltbelastungen nachhaltig zu reduzieren.“

Kreuzfahrtsaison 2026 startet Ende März mit *AIDAdiva*

„Mit dem Anlauf der *AIDAdiva* am 29. März beginnt die Warnemünder Kreuzfahrtsaison 2026. Für das kommende Jahr wurden bisher 162 Anläufe von 35 Kreuzfahrtschiffen von 20 nationalen und internationalen Kreuzfahrtreedereien angemeldet. Beispielsweise wird die Rostocker Reederei AIDA

Cruises mit *AIDAdiva* und *AIDAmar* 65 Reisewechselanläufe in ihrem Basishafen Warnemünde absolvieren", so Dr. Gernot Tesch.

Im neuen Jahr laufen drei Kreuzfahrtschiffe erstmals die Warnowmündung an: *Evrima* der Reederei Ritz-Carlton Yacht Collection am 18. Juli, *Senic Eclipse II* der Reederei Scenic Ocean am 21. August und *Seven Seas Grandeur* der Reederei Regent Seven Seas Cruises am 23. August.

Von den 162 Anläufen wurden 95 als Passagierwechsel- und 67 als Transit-anläufe angemeldet. Die Kreuzfahrtsaison 2026 endet voraussichtlich am 29. Dezember mit dem Anlauf der *Spirit of Adventure* der englischen Reederei Saga Cruises.

„2025 war ein erfolgreiches Jahr für den Kreuzfahrttourismus und -hafen Rostock-Warnemünde: Bei 165 Anläufen von 35 Schiffen starteten oder besuchten 592.000 Kreuzfahrtgäste Rostock und die Region. Bei 75 Anläufen griffen die Schiffe auf sauberen Landstrom zurück – insgesamt 2,2 Millionen Kilowattstunden wurden verbraucht. An 126 von 365 Tagen im Jahr pulsierte der Hafen vom Kreuzfahrttourismus und war ein lebendiges Zeugnis für Warnemündes Rolle als Tor zur Ostsee“, resümiert Jens Scharner.

Statistik Überseehafen Rostock 2025

Hauptgutart	2024 (t)	2025 (t)	Entw. in %	Anteil in %
Fähr- & RoRo-Güter	16.500.000	16.850.000	+2 %	54 %
Flüssiggüter	7.900.000	7.880.000	0 %	25 %
Schüttgüter	5.050.000	5.880.000	+16 %	19 %
Stückgüter	655.000	710.000	+9 %	2 %
Gesamt	30.105.000	31.320.000	+4 %	100 %

Weitere Informationen: www.rostock-port.de