

Antwort auf eine Kleine schriftliche Anfrage

- Drucksache 17/2282 -

Wortlaut der Anfrage der Abgeordneten Bernd-Carsten Hiebing und Karsten Heineking (CDU), eingegangen am 30.10.2014

Warum strebt der Ministerpräsident eine Partnerschaft des JadeWeserPorts mit Danzig an?

Der 2012 eröffnete JadeWeserPort weist große Wettbewerbsvorteile bezüglich Lage, logistischer Möglichkeiten und Flächenkapazität auf und schafft damit die Voraussetzungen, um Niedersachsen weiter als Logistikstandort zu etablieren.

Als östlichster Tiefwasserhafen Nordeuropas hat er das Potenzial, als Brückenkopf zu Großbritannien, Skandinavien, dem Baltikum und Russland zu fungieren. Die Basis für eine wirtschaftliche Belebung der Region Wilhelmshaven ist also gelegt. Es fehlt aber ist ein Konzept zur Vitalisierung des Wirtschaftsstandortes. Vor diesem Hintergrund sind der Besuch des Ministerpräsidenten Weil in Polen und sein Werben um eine Partnerschaft mit dem Hafen in Danzig zu bewerten (03.07.2014). Danzig positioniert sich zunehmend als Konkurrent zum größten deutschen Hafen Hamburg.

Das zumindest vorläufige Verbot der Elbvertiefung verhindert jedoch eine Angleichung der Verhältnisse. Im *Hamburger Abendblatt* vom 13.10.2014 äußerte sich Logistikexperte Professor Jan Ninnemann von der Hamburg School of Business Administration zum Hamburger Hafen folgendermaßen: „Alle (Aufträge) zu verlagern ist allein aus Kapazitätsgründen etwa in Wilhelmshaven nicht möglich. Nach welchen Prioritäten soll das geschehen? Auch eine Strategie, erst nach Wilhelmshaven zu fahren, Zubringerladung zu löschen und dann geleichtert nach Hamburg zu kommen, wäre für die Reedereien betriebswirtschaftlicher Unsinn.“

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

1. Welche Vorteile erhofft sich Ministerpräsident Weil von einer Zusammenarbeit mit Danzig, das bereits jetzt als Konkurrent zu Hamburg auftritt?
2. Was haben die Gespräche mit Vizeministerpräsident und Wirtschaftsminister Janusz Piechocinski konkret ergeben?
3. Was sind die polnischen Interessen bei einer möglichen Zusammenarbeit mit dem JWP?
4. Wie bewertet die Landesregierung die Tatsache, dass Danzig und Wilhelmshaven durch ihr gleichartiges Profil (es handelt sich jeweils um einen Tiefwasserhafen) die gleichen Kundengruppen ansprechen?
5. Wie bewertet die Landesregierung die Aussage Ninnemanns, es handle sich um „betriebswirtschaftlichen Unsinn“, Ladungen zu löschen und geleichtert weiterzufahren?
6. Teilt die Landesregierung die Einschätzung, dass, wenn dieses Argument für Hamburg gilt, es umso mehr für eine Zusammenarbeit mit dem deutlich weiter entfernt liegenden Hafen in Danzig gelten müsste?

(An die Staatskanzlei übersandt am 05.11.2014)

Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
- Z3-01424/0020/2282/JWP Danzig -

Hannover, den 02.12.2014

Die seit der Inbetriebnahme schwache Auslastung des JadeWeserPorts hat die Landesregierung bereits kurz nach dem Regierungswechsel veranlasst, ein Vermarktungskonzept zu entwickeln und umzusetzen, dessen Ziel es ist, zusätzlichen Umschlag für den JadeWeserPort zu generieren. Ergänzend sollte die Attraktivität der am JadeWeserPort geschaffenen Logistikzone erhöht werden. Gemeinsam mit Eurogate sollen insbesondere im deutschen und europäischen Hinterland Importeuren und Exporteuren die Vorteile Wilhelmshavens präsentiert und Konzepte für eine effiziente Lieferkette aufgezeigt werden, wozu neben den See- auch die Landtransporte gehören. Weiterhin sieht das Konzept eine Vernetzung von potenziellen Kunden und Reedern vor, um den Hafen bei den Reedern attraktiv für Anläufe zu machen.

Im Rahmen der Umsetzung dieses Vermarktungskonzepts hat Ministerpräsident Weil - auf Anregung der JadeWeserPort-Gesellschaften - im Verlauf seiner Polenreise am 04.07.2014 dem polnischen Wirtschaftsminister Piechocinski und der damaligen polnischen Infrastrukturministerin Bienkowska vorgeschlagen, Kooperationsmöglichkeiten zwischen dem Containerterminal Wilhelmshaven und dem ebenfalls auf den Containerumschlag setzenden Hafen von Danzig auszuloten. Die Gesprächsteilnehmer verständigten sich darauf, zunächst die Kooperationsmöglichkeiten auf Arbeitsebene der beteiligten Ministerien bzw. zwischen den Hafengesellschaften direkt zu überprüfen. Erste Kontakte haben diesbezüglich bereits stattgefunden. Konkrete Ergebnisse gibt es zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht.

Die überwiegende Anzahl der Großcontainerschiffe, die kontinentaleuropäische Häfen an der Nordsee anlaufen, laufen in der Regel zunächst Antwerpen oder Rotterdam und anschließend einen deutschen Nordseehafen an. Ein nicht unbeträchtlicher Teil der Container wird in einem dieser Häfen auf kleinere Feederschiffe umgeschlagen und in den Nord-Ostseeraum weitertransportiert (sogenanntes Transshipment).

Der JadeWeserPort wurde seinerzeit im Wesentlichen als Transshipmenthafen für diese Aufgabe konzipiert. Trotz der ausgewiesenen Vorteile dieses Hafens für Transshipmentverkehre läuft Maersk Line derzeit mit einem Asien-Europa-Dienst den Hafen Danzig direkt an. Diese Mengen könnten auch in Wilhelmshaven gelöscht und auf Feederschiffen weitertransportiert werden. Insofern kann man hinsichtlich dieses einen Dienstes von einer Konkurrenzsituation sprechen. Direktanläufe mit Großcontainerschiffen in die Ostsee sind jedoch bislang die Ausnahme.

Der Hafen Danzig übernimmt für den osteuropäischen Raum eine wichtige Verteilfunktion, sowohl für den Weitertransport auf See als auch insbesondere ins Hinterland. Der JadeWeserPort hat großes Interesse an einer Vernetzung mit dem Hafen Danzig über neue Containerlinienverbindungen, insbesondere als Ergänzung zu den bestehenden Direktanläufen. Hauptkunden des Danziger Hafens wie auch des JadeWeserPort sind im Übrigen Maersk Line und Seago. Aber auch beim Weitertransport von Gütern ins Hinterland wäre eine Zusammenarbeit sinnvoll, etwa für den Aufbau von direkten Bahnverbindungen nach Polen. Von einer Kooperation erhofft man sich zudem einen Zuwachs an Know-how.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Siehe Vorbemerkung.

Zu 2:

Siehe Vorbemerkung.

Zu 3:

Siehe Vorbemerkung.

Zu 4:

Siehe Vorbemerkung.

Zu 5:

Die Ausarbeitung von Anlaufkonzepten ist Aufgabe der Reedereien. Eine Beurteilung des Einzelfalls ist für die Landesregierung schwer möglich, ohne sämtliche Details zu kennen, die den jeweiligen betriebswirtschaftlichen Entscheidungen zugrunde liegen. Im Übrigen hält Prof. Dr. Frank Ordemann von der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften in der im Auftrag des WWF Deutschland erstellten Studie „Szenario für eine Seehafenkooperation im Bereich des Containerverkehrs“ aus dem Jahr 2013 genau dieses Modell, dass Großcontainerschiffe zunächst Wilhelmshaven anlaufen, um geleichtert nach Hamburg weiterzufahren, für sinnvoll. Insofern ergibt sich offenbar auch für die Wissenschaft in dieser Frage kein einheitliches Meinungsbild. Daher kann eine solche Konzeption im Einzelfall durchaus sinnvoll sein.

Zu 6:

Nein. Wie sich aus der Vorbemerkung und der Antwort zu Frage 5 ergibt, ist die Konkurrenzsituation des JadeWeserPort zu Hamburg eine andere als zu Danzig.

Olaf Lies