

Antwort auf eine Kleine schriftliche Anfrage

- Drucksache 17/2983 -

Wortlaut der Anfrage der Abgeordneten Karl-Heinz Bley, Bernd-Carsten Hiebing (CDU), eingegangen am 12.02.2015

Wie geht es weiter am JadeWeserPort? - Was tut die Landesregierung?

Nach dem Scheitern der Reedereifusion P3 und diversen Reisen des Wirtschaftsministers in ferne Länder zur Vermarktung des JadeWeserPorts scheint für den Tiefwasserhafen nun ein wenig Licht am Horizont zu sehen zu sein.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

1. Was tut die Landesregierung, um eine bessere Auslastung des JadeWeserPorts zu erreichen?
2. Gibt es aktuell Gespräche mit der Betreiberfirma Eurogate?
3. Sind der Landesregierung Überlegungen der Firmen Eurogate und Maersk bekannt, Schiffsverkehrsrouten im Containerverkehr etwa von Hamburg zum JadeWeserPort umzulenken, um eine bessere Auslastung des JadeWeserPorts zu erreichen?
4. Hat die Landesregierung den Firmen Eurogate und Maersk nach dem Scheitern der Fusion P3 zumindest nahe gelegt, Routen zu ändern, um neben einem positivem Zeichen auch eine bessere Auslastung für den JadeWeserPort zu erreichen?
5. In Fachkreisen hält sich die Vermutung, der Vertrag mit der Betreibergesellschaft Eurogate lege Mindestumschlagsmengen für die ersten Betriebsjahre fest. Gibt oder gab es eine vertragliche Vereinbarung über bestimmte Mindestumschlagsmengen in einem bestimmten Betriebszeitraum?
6. Gibt oder gab es vertragliche Vereinbarungen über eventuelle Schadensersatzleistungen des Hafensbetreibers für den Fall, dass bestimmte Umschlagsmengen in bestimmten Zeiträumen nicht erreicht werden? Wenn ja, wie sehen bzw. sahen diese Vereinbarungen aus, und an wen sind in welcher Höhe Zahlungen geleistet worden?
7. Gab es zu der Frage von Mindermengen seit Anfang 2013 Gespräche, gerichtliche oder außergerichtliche Einigungen oder Vereinbarungen mit dem Betreiber? Wenn ja, welcher Art waren diese, und welchen Inhalt hatten sie?
8. Hat die Landesregierung im Rahmen solcher Gespräche, gerichtlicher oder außergerichtlicher Einigungen oder Vereinbarungen irgendwelcher Zugeständnisse gemacht, die sich auf die zuvor vereinbarte Verpflichtung zu minimalen Umschlagsmengen oder die aus einer Unterschreitung resultierenden Zahlungsverpflichtungen auswirken?
9. Gibt es andere vertragliche Verpflichtungen der Unternehmen Eurogate/Maersk über die Anzahl der zu errichtenden Verladebrücken? Wenn ja, wie sehen sie aus?
10. Sieht die Landesregierung angesichts der geringen Umschlagsmengen die Geschäftsgrundlage des Betreibervertrages mit dem Hafensbetreiber noch als gegeben an?
11. Angesichts der nach wie vor insgesamt guten konjunkturellen Lage in Deutschland und der guten Auslastung der Häfen Hamburg und Bremerhaven kann die gesamtwirtschaftliche Lage kaum eine Begründung für die schlechte Auslastung des JadeWeserPorts sein. Bei verfügbaren Kapazitäten in den Nachbarhäfen wird sich aber ein potenzieller Kunde (eine Reederei) nur für den JadeWeserPort entscheiden, wenn ein Wechsel im Hinblick auf finanzielle und sonstige Rahmenbedingungen interessant ist. Hat sich die Landesregierung davon überzeugt,

dass der Betreiber den Reedereien im Verhältnis zu den Kosten der umliegenden Terminals attraktive Angebote macht?

12. Welche Perspektiven sieht die Landesregierung bezüglich einer besseren Auslastung des JadeWeserPorts?

(An die Staatskanzlei übersandt am 24.02.2015)

Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
- Z3-01424/0020/2983/JWP -

Hannover, den 27.03.2015

Das neue 2M-Netzwerk der beiden weltgrößten Containerreedereien Maersk Line und MSC läuft seit Mitte Februar den JadeWeserPort mit zwei Asiidiensten pro Woche an. Dies sind die Linien AE 1/Shogun von und nach Sri Lanka, Singapur, China, Japan sowie AE 5/Albatros von und nach Südkorea, China, Malaysia. Auf dem AE 5/Albatros-Dienst fahren die größten Schiffe der beiden Reedereien. Es gibt zudem einen zusätzlichen Dienst von Maersk Line, den ME 1, der Wilhelmshaven seit Ende Februar mit Häfen in den Vereinigten Arabischen Emiraten, Indien, Oman und Saudi Arabien verbindet. Hinzu kommen entsprechende Feederdienste in den Nord-Ostsee-Raum.

Zudem soll nicht nur Transshipment - das Umladen von Großcontainerschiffen auf kleinere Feeder-schiffe und umgekehrt - stattfinden, sondern es sollen auch Container per Bahn ins Hinterland transportiert werden. Deutsche Verloader nutzen zunehmend das Container Terminal. So lässt BASF einmal wöchentlich Container per Bahn nach Wilhelmshaven transportieren.

Ein substanzieller Umschlag verbunden mit einer deutlich erhöhten Anlaufrequenz der Schiffe und regelmäßig genutzter Hinterlandverbindungen kann auch anderen Reedereien und Reederei-Allianzen die Leistungsfähigkeit des Hafens demonstrieren. Regelmäßige Bahnverkehre sind zudem ein wichtiger Anreiz auch für weitere Verloader, da sie bestehende Zugverbindungen kosteneffizient mitnutzen können.

Die beschriebene Grundauslastung führt dazu, die vorhandenen Arbeitsplätze am Terminal zu sichern.

Insofern teilt die Landesregierung die Einschätzung, dass es Licht am Horizont für den JadeWeserPort gibt.

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

Zu 1:

Die Vermarktung des Container Terminals bei den Reedern ist in erster Linie Aufgabe der Eurogate-Gruppe. Mit der Schaffung einer eigenen Vermarktungsorganisation, der Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG, hat die Landesregierung jedoch eine Stelle implementiert, die neben der Vermarktung der Logistikzone im Hafengroden den Verladern im Hinterland konkrete Vorteile einer Verladung über den JadeWeserPort darlegt. Das konkrete Umschlagspotenzial wird den Containerreedereien aufgezeigt, um mehr Umschlag am Hafen zu generieren. Diese Aufgabe übernimmt die Gesellschaft in enger Abstimmung mit der Eurogate-Gruppe. Die gemeinsamen Bemühungen werden von der JadeWeserPort Realisierungs-GmbH & Co. KG als Hafeninfrastukturgesellschaft und dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr bei Bedarf unterstützt. Es gab und gibt zahlreiche Kontakte auf Ministeriebene mit einzelnen Reedereien, die in ihren jeweiligen Reederei-Allianzen federführend sind.

Zu 2:

Ja.

Zu 3:

Ja, der Landesregierung sind Überlegungen der Firmen Eurogate und Maersk bekannt, um eine bessere Auslastung des JadeWeserPorts zu erreichen.

Zu 4:

Die Routenfestlegung und damit die Auswahl einzelner Häfen erfolgt durch die international agierenden Reedereien. Ein unmittelbarer Einfluss der Landesregierung besteht nicht. Gleichwohl können und werden den Reedereien entsprechende Vorschläge unterbreitet. Bereits beim Ministerbesuch am 4. Juli 2013 bei Maersk in Kopenhagen, als sich das P3-Netzwerk noch in der Planung befand, wurden entsprechende Vorschläge unterbreitet und waren Thema bei regelmäßigen Kontakten vor und nach dem Scheitern von P 3.

Zu 5:

Ja.

Zu 6:

Es gibt vertragliche Vereinbarungen über Zahlungen im Falle einer Unterschreitung der Mindestumschlagsmenge. Die Details dazu sind im Betreibervertrag geregelt, der der Vertraulichkeit unterliegt. Mindestumschlagsmengen und Höhe der Strafzahlungen stellen wettbewerbsrelevante Daten dar. Diese sind der Öffentlichkeit nicht zugänglich, da sie maßgeblich die Kostenstruktur des Unternehmens vorgeben, sich daraus folglich Rückschlüsse auf die Kostensituation des Unternehmens und damit auf seine Wettbewerbsfähigkeit gegenüber Terminals anderer Betreiber in der Nordrange schließen lassen. Insofern besteht ein erhebliches, wiederholt geäußertes wirtschaftliches Interesse, dass diese Daten nicht an Wettbewerber gelangen können. Es handelt sich mithin um Geschäftsgeheimnisse. Eine Offenlegung kann auf diesem Wege nicht erfolgen, da eine entsprechende Landtagsdrucksache auch Wettbewerbern der Eurogate-Gruppe zugänglich wäre. Dies würde schutzwürdige Interessen der Eurogate-Gruppe verletzen.

Zu 7 und 8:

Angesichts der sich bereits im ersten Betriebsjahr deutlich unter den Erwartungen gebliebenen Umschlagsmengen ergab die vertraglich vereinbarte Berechnungsformel für die Höhe der pro nicht umgeschlagenen Container zu zahlenden Entgelte einen das Kompensationsziel mehrfach überschreitenden Wert. Der Betreibervertrag sah für diesen Fall eine Neuverhandlung der vertraglichen Entgelte vor. Die zwischen der Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG und der JadeWeserPort Realisierungs-GmbH & Co. KG getroffene Einigung wurde am 10.02.2014 als sogenanntes Addendum II notariell beurkundet. Die entsprechenden Verhandlungen wurden außerhalb und unabhängig vom Mediationsverfahren zwischen den beiden Gesellschaften geführt. Die Höhe der pro nicht umgeschlagenen Container zu zahlenden Entgelte war auch nicht Teil des dem Mediationsverfahren vorausgehenden Rechtsstreits.

Das Addendum II zum Betreibervertrag ist wie dieser Geschäftsgeheimnis von Eurogate. Aus den bereits unter der Antwort zu Frage 6 genannten Gründen können zu den Details keine näheren Angaben gemacht werden.

Zu 9:

Die Verpflichtung zur Aufstellung einer bestimmten Anzahl von Containerbrücken durch die Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG ergibt sich aus dem Betreibervertrag und aus der sich auf diese beziehende Mediationsvereinbarung. Im Endausbau sind 16 Containerbrücken aufzustellen. Die Details der vertraglichen Regelung sind Geschäftsgeheimnis von Eurogate. Aus den bereits unter der Antwort zu Frage 6 genannten Gründen können zu den Details keine näheren Angaben gemacht werden.

Zu 10:

Ja.

Zu 11:

Ja. Die im ersten Satz der Vorbemerkung zur eigentlichen Frage enthaltene These teilt die Landesregierung jedoch nicht.

Zu 12:

Es gibt laufende Gespräche mit verschiedenen Containerreedereien mit dem Ziel, auch andere Reedereien und Allianzen als 2M für regelmäßige Anläufe des JadeWeserPort zu bewegen. Konkrete Ergebnisse liegen aktuell noch nicht vor.

Olaf Lies