

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung mit Antwort**

Anfrage der Abgeordneten Hillgriet Eilers und Gabriela König (FDP), eingegangen am 20.05.2014

**Wie bewertet die Landesregierung den Streit zwischen dem JadeWeserPort-Betreiber „Eurogate“ und dem niedersächsischen Hafenminister Olaf Lies anlässlich einer Textnachricht (SMS) des Ministers?**

Olaf Lies, Hafenminister von Niedersachsen ([http://www.nwzonline.de/wesermarsch/wirtschaft/ich-bin-auch-hafenminister\\_a\\_8,2,3061914621.html](http://www.nwzonline.de/wesermarsch/wirtschaft/ich-bin-auch-hafenminister_a_8,2,3061914621.html)), absolvierte in der 17. Kalenderwoche mit Vertretern des Unternehmens Eurogate eine Chinareise zur Vermarktung des JadeWeserPorts. Während Minister Lies ein positives Resümee ([http://www.mw.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation\\_id=5459&article\\_id=124056&psmand=18](http://www.mw.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=5459&article_id=124056&psmand=18)) nach der Reise zog, ist der Betreiber des JadeWeserPorts über Minister Lies „empört“ (NWZ vom 28.04.2014). Laut dpa vom 24.04.2014 erklärt Minister Lies, dass der JadeWeserPort den Vertretern der beiden größten Reedereien von China bis zur Reise des Hafenministers unbekannt gewesen sei. Den Vorsitzenden der Eurogate-Gruppen-geschäftsführung veranlasste dies zu folgender Bemerkung: „Das ist der größte Bullshit, den ich in meinem Leben gehört habe.“ Eurogate geht sogar so weit, dass der Hafenbetreiber dem Hafenminister mit der Veröffentlichung eigener Reiseeindrücke „droht“ und eine Richtigstellung einfordert (<http://www.ndr.de/regional/niedersachsen/oldenburg/jadeweserport1073.html>). Obwohl die Landesregierung am 25.04.2014 betont, dass sie „nach wie vor voll und ganz zu dem Projekt“ steht, wirft das Verhalten des Ministers, das laut NDR zu einem „massivem Zerwürfnis“ zwischen Hafenbetreiber und Hafenminister geführt hat, Fragen und Zweifel auf.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

1. Wie konnte es zwischen Minister Lies, der Pressestelle des Wirtschaftsministeriums und dem Hafenbetreiber Eurogate mit der von Herrn Minister Lies an seine Pressestelle verschickten SMS zu dem Missverständnis zum Schaden des JadeWeserPorts kommen?
2. Wie lautet die SMS im Wortlaut, die zu dem von den Medien aufgegriffenen „massiven Zerwürfnis“ geführt hat?
3. Wann und wie oft haben welche Reedereien aus China den JadeWeserPort besucht, und war dies Minister Lies vor der Chinareise bekannt?
4. War Minister Lies in der 17. Kalenderwoche bekannt, dass Eurogate seit Jahren mit chinesischen Reedereien im Gespräch ist und „China Shipping“ erst im April 2014 den JWP besucht hat?
5. Woher hat Minister Lies die Erkenntnis, dass die chinesischen Reedereien, obwohl sie seit Jahren mit Eurogate in Gesprächen sind, vor seinem Gespräch keine Kenntnis von der Hinterlandanbindung hatten?
6. Hat sich Minister Lies vor dem Treffen mit den Reedereien mit Eurogate über die Gesprächsstrategie und Kenntnisstand abgestimmt, oder hat er das Gespräch ohne Rücksicht auf die bisherigen Bemühungen des JWP-Betreibers geführt?
7. Ist der Landesregierung bekannt und, falls ja, seit wann, dass Eurogate im Raum der ASEAN-Staaten und auch im chinesischen Raum versucht, weitere Reeder für den JWP zu gewinnen?
8. Ist der Landesregierung bekannt, dass Eurogate hierfür extra ein Imagevideo und Präsentationen/Broschüren erstellt hat und diese auch an die potenziellen Kunden/Partner weitergegeben hat?

9. Ist der Landesregierung bekannt, dass z. B. auch die landeseigenen Gesellschaften „JLZ“ und „NGlobal“ sowie Landesinitiativen im Ausland den JWP beworben haben und in den überreichten Darstellungen auch die besonderen Vorzüge im Bereich der Hinterlandanbindung erwähnt wurden?
10. Welche in den Eurogate-Präsentationen in den Bereichen „Port infrastructure“, „Hinterland connections - road“, „Hinterland connections - rail“, „Feeder network“ und „Auxiliary services“ dargestellten Vorzüge insbesondere zu den Hinterlandanbindungen des JWP treffen aus heutiger Sicht des MW nicht mehr zu, und welche Vorzüge fehlen in der Darstellung aus heutiger Sicht?
11. Entspricht die Aussage von Minister Lies, dass die Reedereien bisher keine Kenntnis von den Vorzügen der Hinterlandanbindung des JWP hatten, der Wahrheit, und hält Minister Lies diese aufrecht?
12. Stellt die Pressemitteilung des MW vom 30.04.2014 „Eurogate und Wirtschaftsministerium setzen auf gemeinsame Vermarktung“ die von Eurogate ultimativ bis zum 30. April geforderte Richtigstellung dar, und hat das MW hierdurch die angedrohte Veröffentlichung eigener Reiseindrücke durch Eurogate verhindert?
13. Falls nein, hat es andere Maßnahmen des MW gegeben, damit Eurogate keine eigenen Darstellungen veröffentlicht?
14. Hat das von Eurogate gestellte Ultimatum für eine Richtigstellung den Charakter einer Nötigung gehabt, wenn nicht, warum nicht?
15. Was ist auf der Reise von Minister Lies mit Eurogate vorgefallen, dass der Minister durch die Ankündigung einer Berichterstattung über dieses Ereignis zu einem Widerruf gezwungen werden konnte?
16. Wie gedenkt die Landesregierung, das „massive Zerwürfnis“ mit Eurogate zu heilen und das Verhältnis mit dem Hafenbetreiber des JWP fortzuführen?
17. Wie erfolgreich arbeitet aus Sicht der Landesregierung die Vermarktungsgesellschaft „Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing“?
18. Welchen Veränderungs- oder weiteren Handlungsbedarf, der über das bisherige Engagement des Hafenbetreibers und der im Juli 2013 gegründeten Vermarktungsgesellschaft hinausgeht, sieht Minister Lies, um dem JWP auf die Beine zu helfen?
19. Wie weit ist die Erstellung der neuen Güterverkehrskonzepte durch die Vermarktungsgesellschaft ([http://www.mw.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation\\_id=5459&article\\_id=116430&psmand=18](http://www.mw.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=5459&article_id=116430&psmand=18))?
20. Wie erfolgreich war die im Juli 2013 angekündigte gezielte Ansprache von Individualkunden (<http://www.verkehrsrundschau.de/neues-vermarktungskonzept-fuer-den-jade-weser-port-1259649.html>) aus den Bereichen Investitionsgüter-, Automobil-, Chemie-, Pharmaindustrie, Maschinenbau, Großhandelsunternehmen, Linienreedereien, Logistikunternehmen und Transporteure bisher?

(An die Staatskanzlei übersandt am 23.05.2014 - II/725 - 746)

## Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Ministerium  
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr  
- Z3-01424/0020/746/Eurogate -

Hannover, den 12.06.2014

Auf der angesprochenen Reise in der 17. Kalenderwoche führte Minister Lies u. a. wichtige Gespräche mit den beiden chinesischen Containerreedereien COSCO und China Shipping, um für einen Anlauf des JadeWeserPort zu werben. Die Gespräche waren sehr konstruktiv. Es ist gelungen, noch einmal die Vorteile des neuen Tiefwasserhafens herauszustellen. Für die Gespräche haben Eurogate und das JadeWeserPort-Marketing eine gemeinsame Präsentation erstellt. Auch das Vorgehen in den Gesprächen war zwischen diesen beiden und dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr abgestimmt. Dass Eurogate sowohl mit COSCO als auch mit China Shipping seit vielen Jahren Geschäftsbeziehungen unterhält und auch bei diesen seit Jahren für den JadeWeserPort geworben hat, war bekannt.

Für die Delegation überraschend wurde bei beiden Reedereien danach gefragt, ob denn die Autobahn- und Schienenanbindung des Hafens bereits existiere. Dass es eine leistungsfähige Hinterlandanbindung gibt, konnte in den Gesprächen klargestellt werden. Die Fragen danach führten jedoch bei der gesamten Delegation zu Verwunderung. Mit Blick auf bereits bei der Pressestelle des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr eingegangene Mediananfragen schrieb Minister Lies eine SMS folgenden Wortlauts an seinen Pressesprecher:

„Vorab:

Gute und inhaltliche Gespräche. Gegenüber den Reedereien Cosco und CSCL konnten wir deutlich die Vorteile des JWP herausstellen. CSCL wird Ende des Jahres die ersten 19.000-TEU-Schiffe in Betrieb nehmen. Diese können beladen nur den JWP in Deutschland anlaufen. Auch Cosco wird mittelfristig Schiffe in dieser Größenordnung in Betrieb nehmen. Das ist die Chance für JWP. **Wir konnten die hervorragende Hinterlandanbindung darstellen. Den Gesprächspartner war dies zum Teil nicht bekannt.** Besuch bisher ein Erfolg, Entscheidungen der Reedereien stehen noch aus. - Mitte Mai könnte die P3-Entscheidung fallen. Darauf warten auch andere Reedereien. Gespräch mit Volkswagen in Shanghai sehr gut - würden auch über Wilhelmshaven umschlagen. Wichtiges Signal ...“

In einem Telefonat mit einem Journalisten der dpa las der Pressesprecher die SMS wörtlich vor. Daraufhin erschien in der dpa-Meldung vom 24.04.2014 folgendes Zitat:

„Hannover (dpa/Ini) - Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies (SPD) hat ein positives Fazit seiner Werbetour für den JadeWeserPort in China gezogen. ‚Entscheidungen der Reedereien stehen aber noch aus‘, teilte er nach Angaben seines Ministeriums am Donnerstag mit.

Lies hatte sich in Schanghai mit Vertretern der beiden größten Reedereien des Landes getroffen, der Cosco sowie der China Shipping-Reederei. Sie wird Ende dieses Jahres Schiffe in Betrieb nehmen, die bei voller Beladung in Deutschland nur den JadeWeserPort anlaufen können. **Beiden Reedereien sei der neue Hafen bisher nicht bekannt gewesen, erklärte Lies.** Interesse für einen Umschlag über den Hafen sei ihm in Schanghai auch bei Gesprächen mit VW-Vertretern signalisiert worden.

Lies wurde in China von Vertretern des Unternehmens Eurogate begleitet, das den Tiefwasserhafen betreibt. Im Vorjahr lag der Umschlag dort mit gut 76 000 Standardcontainern weit hinter den Erwartungen. Lies besucht noch ein Volkswagen-Projekt in Changchun, bevor er am Samstag in Hannover zurück erwartet wird.“

Die offensichtliche Falschdarstellung hat der Pressesprecher am folgenden Freitagmorgen, dem 25.04.2014, in der Landespressekonferenz in Anwesenheit des betreffenden Journalisten der dpa

ausdrücklich korrigiert und erklärt, dass die Darstellung der dpa unkorrekt sei. Der Minister habe nicht vom Hafen gesprochen, der in Gänze unbekannt sei, sondern von der Hinterlandanbindung.

Als seitens der dpa hieraufhin keine Richtigstellung erfolgte, hat der Pressesprecher am Montag, den 28.04.2014, telefonisch um Korrektur des ursprünglich veröffentlichten Textes gebeten und dabei die SMS des Ministers abermals vorgelesen. Die dpa hat daraufhin den Text in folgender korrigierter Fassung verbreitet:

„Hannover (dpa/Ini) - Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies (SPD) hat ein positives Fazit seiner Werbetour für den JadeWeserPort in China gezogen. ‚Entscheidungen der Reedereien stehen aber noch aus‘, teilte er nach Angaben seines Ministeriums am Donnerstag mit.

Lies hatte sich in Schanghai mit Vertretern der beiden größten Reedereien des Landes getroffen, der Cosco sowie der China Shipping-Reederei. Sie wird Ende dieses Jahres Schiffe in Betrieb nehmen, die bei voller Beladung in Deutschland nur den JadeWeserPort anlaufen können. **In den chinesischen Reedereien seien einige Vorzüge des Hafens wie die Bahn- und Autobahnverbindung zum Teil noch nicht bekannt gewesen, erklärte Lies.** Interesse für einen Umschlag über den Hafen sei ihm in Schanghai auch bei Gesprächen mit VW-Vertretern signalisiert worden.

Lies wurde in China von Vertretern des Unternehmens Eurogate begleitet, das den Tiefwasserhafen betreibt. Im Vorjahr lag der Umschlag dort mit gut 76 000 Standardcontainern weit hinter den Erwartungen.“

Kurz nachdem er am 25.04.2014 in China von der Falschmeldung erfahren hatte, stellte Minister Lies gegenüber Eurogate klar, dass es sich bei der ersten dpa-Meldung um ein Missverständnis des Journalisten gehandelt habe.

Der zwischenzeitlich aufgekommene Streit ist mittlerweile beigelegt. Am 30.04.2014 wurde folgende gemeinsame Presseinformation veröffentlicht:

„EUROGATE und das Niedersächsische Wirtschaftsministerium werten die jüngste, gemeinsame China-Reise in der vergangenen Woche als Erfolg. Beide Partner betonen, dass sie auch weiterhin gemeinsam sämtliche Anstrengungen bezüglich der Vermarktung des Containerhafens Wilhelmshaven unternehmen werden.

EUROGATE ist seit Jahren mit den chinesischen Reedereien COSCO und China Shipping in Gesprächen und hat den Containertiefwasserhafen Wilhelmshaven mehrmals auf seinen regelmäßigen jährlichen Asienreisen vorgestellt. Auch jetzt wurden unter anderem diese beiden Reedereien besucht. Emanuel Schiffer, Vorsitzender der EUROGATE-Gruppengeschäftsführung, erklärt: ‚China Shipping hatte uns erst im April in Deutschland besucht, um Fragen der Zusammenarbeit zu besprechen. Im Rahmen der Delegationsreise war der jetzige Termin unser Gegenbesuch in China.“

Minister Lies erklärt zur Reise: „Wir müssen zusammen mit unserem Partner EUROGATE die Vorzüge des Tiefwasserhafens immer wieder herausstellen. Dazu gehört natürlich auch das Thema Hinterlandanbindung mit direktem Bahn- und Autobahnanschluss. Wir können nicht oft genug auf die hervorragende Hinterlandanbindung hinweisen, die Wilhelmshaven im Vergleich zu anderen Hafenstandorten hat. China Shipping hat Containerschiffe mit einer Transportkapazität von 19.000 TEU in Auftrag gegeben. Der Container Terminal Wilhelmshaven präsentiert sich hier als idealer Partner. Diese Chance wollen wir nicht verpassen. Besonders wichtig ist mir auch der Besuch VW in China gewesen. Hier hat ein möglicher großer Kunde die Bereitschaft erklärt, die Angebote des Container Terminals Wilhelmshaven genau zu prüfen.“

Andrea Eck, Abteilungsleiterin Outbound Logistics bei Volkswagen und Teilnehmerin der Delegation, erklärt: „Im Rahmen der Delegationsreise haben wir in einem sehr engen Zeitrahmen hochkarätige Ansprechpartner mit herausragender Expertise auf der chinesischen Seite getroffen, uns fachlich ausgetauscht und persönliche Kontakte geknüpft. Auf Basis wirtschaftlicher Logistikkosten unterstützt Volkswagen den JadeWeserPort. Aus unserer Sicht war die Chinareise ein voller Erfolg.“

Lies und Schiffer erwarten mit Zuversicht die Entwicklung rund um die Reederei-Allianz P 3 von Maersk Line, Mediterranean Shipping (MSC) und CMA-CGM. Voraussichtlich Mitte Mai soll die Entscheidung fallen, ob Wilhelmshaven künftig von zwei Asien-Linien des Konsortiums angelaufen

wird. Von dieser Entscheidung erhoffen sich Ministerium und EUROGATE eine positive Signalwirkung auf weitere Reedereien und auch auf Verloader.“

An Spekulationen, wie es zu den offensichtlichen Fehlvorstellungen über die Hinterlandanbindung bei den chinesischen Gesprächspartnern kommen konnte und ob möglicherweise von dritter Seite falsche Informationen verbreitet wurden, beteiligt sich die Landesregierung nicht.

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

Zu 1:

Siehe Vorbemerkung.

Zu 2:

Siehe Vorbemerkung.

Zu 3:

Vertreter der beiden Chinesischen Containerreedereien COSCO und China Shipping haben den JadeWeserPort regelmäßig sowohl vor als auch nach dessen Eröffnung besucht. Dies war Minister Lies zwar nicht im Detail bekannt. Er ging allerdings vor der Chinareise davon aus, dass derartige Besuche stattgefunden haben.

Zu 4:

Dass Eurogate seit Jahren mit chinesischen Reedereien im Gespräch ist, war dem Minister bekannt.

Nach Angaben von Eurogate war der Präsident der China Shipping Group am 02.04.2014 zu einem Treffen mit Eurogatevertretern in Hamburg, in dessen Rahmen auch über den JadeWeserPort gesprochen wurde. Dies wurde dem Minister während der Reise von Eurogatevertretern mitgeteilt, da Minister Lies in China mit dem Präsidenten zusammengetroffen ist.

Zu 5:

Siehe Vorbemerkung.

Zu 6:

Siehe Vorbemerkung.

Zu 7:

Ja, seit langem.

Zu 8:

Ja. Allerdings handelt es sich bei dem Imagevideo lediglich um eine Animation für die sogenannte Roadshow, die vor Fertigstellung des Hafens durchgeführt wurde.

Zu 9:

Ja.

Zu 10:

Eurogate verwendet nach eigenen Angaben Präsentationen zu diesen Themen, die individuell auf den jeweiligen Kunden angepasst und deren Inhalte auf aktuellem Stand gehalten werden. Der Landesregierung sind nicht sämtliche Präsentationen bekannt. Sie geht jedoch davon aus, dass diese auch bezüglich der Darstellung der Hinterlandanbindung überzeugend sind.

Zu 11:

Siehe Vorbemerkung.

Zu 12:

Siehe Vorbemerkung.

Zu 13:

Nein.

Zu 14:

Nein. Eine Aufforderung an das Ministerium ist noch lange keine Nötigung.

Zu 15:

Es gab keinen Widerruf (siehe Vorbemerkung).

Zu 16:

Es gibt kein „massives Zerwürfnis“ (siehe Vorbemerkung).

Zu 17:

Sie holt nach, was unter der alten Landesregierung versäumt wurde, nämlich durch individuelle Ansprache von Spediteuren und Verladern die konkreten Vorzüge des Hafens darzustellen. Dies dient dazu, den Reedern aufzuzeigen, welche Ladungsvolumina der JadeWeserPort insbesondere aus dem und für das sogenannte Hafenhinterland zu generieren vermag. Letztendlich werden die Reeder ihre Schiffe den Hafen anlaufen lassen, wenn es dort genügend Ladung abzuholen gibt. Diese Aufgabe erledigt die Vermarktungsgesellschaft erfolgreich. Allein im ersten Quartal dieses Jahres wurden durch das neue Vermarktungsteam gut 50 potenzielle Kunden neu angesprochen.

Zu 18:

Das Vermarktungsteam hat erst am 01.01.2014 seine volle Personalstärke erreicht. Neben dem Marketing-Geschäftsführer Andreas Bullwinkel arbeiten nun drei weitere Key-Account-Manager intensiv an der Vermarktung des Hafens. Ob Veränderungs- oder weiterer Handlungsbedarf besteht, lässt sich erst dann evaluieren, wenn das neue Vermarktungsteam seine Tätigkeit entsprechend dem bestehenden Vermarktungskonzept eine gewisse Zeit lang ausgeübt hat.

Zu 19:

Derzeit bieten zwölf Unternehmen Bahntransporte zum JadeWeserPort an. In enger Abstimmung mit diesen Unternehmen werden diese jeweiligen Konzepte potenziellen Verladern präsentiert, um ihnen die monetären Vorteile einer Logistikkette über den JadeWeserPort darzustellen. Verlader, z. B. der chemischen Großindustrie, reagieren zunehmend positiv auf die vorgetragenen und entwickelten Konzepte.

Zu 20:

Ladung zu generieren, ist ein langwieriger Prozess, der gerade erst begonnen hat (siehe Antworten zu den Fragen 17, 18 und 19). Ein erstes positives Beispiel für die erfolgreiche Vermarktung ist das Unternehmen B-Plast 2000, das seine Container nicht mehr über Bremerhaven, sondern über Wilhelmshaven umschlägt. Das Team des JadeWeserPort-Marketing ist den potenziellen Speditions- und Verladern bei der Erarbeitung von alternativen Inlandtransporten via Wilhelmshaven aktiv behilflich. Hierbei werden, wenn immer möglich, diejenigen Dienstleister (Trucker, Bahnoperatoren) eingesetzt, die sich bereits am Standort angesiedelt haben, um diese gleichzeitig bei deren Geschäftsentwicklung in der Logistikzone unterstützen zu können. Weiterhin hilft das Team des JadeWeserPort-Marketing den Kunden dabei, die für die Neukunden noch unbekanntesten Wege innerhalb der Eurogate-Organisation in Wilhelmshaven zu finden, und bringt die jeweiligen Akteure unmittelbar miteinander ins Gespräch.

Auf der Reedereiseite werden - in Absprache mit Eurogate - Gespräche mit Short-Sea Reedereien geführt, um z. B. saisonale Frucht- und Kühltransporte aus dem Mittelmeerraum für das CTW zu gewinnen. Auch hierbei bindet das Team des JadeWeserPort-Marketing primär am Standort angesiedelte Unternehmen mit ein, wo immer dies möglich ist. Um die notwendige „kritische Masse“ zu erhalten, werden jedoch auch andere Unternehmen, bundesweit, angesprochen. Der Erfolg derartiger Maßnahmen ist jedoch vom Marktverhalten der Reedereien abhängig, attraktive Verbindungen zu marktgerechten Preisen anzubieten.

Olaf Lies