

„Bahn und Lkw kein Ersatz für Schiffe“

HAFENWIRTSCHAFT Firmen und Kommunen mahnen Sicherstellung der Verbindung Emden-Dörpen an

VON AXEL MILKERT

EMDEN – An der seit Jahrzehnten bestehenden Binnenschiffsverbindung zwischen dem Emdener Hafen und der Fabrik UPM Nordland Papier in Dörpen (Emsland) führt auch in Zukunft kein Weg vorbei. Das bekräftigten Vertreter der Firmen UPM Nordland (Dörpen), Anker Schifffahrtsgesellschaft und Omya sowie der Stadt Emden und der Gemeinde und Samtgemeinde Dörpen während eines Gesprächs unter freiem Himmel auf dem Emskai.

Die Forderung der Runde lautet: Im Rahmen des Masterplans Ems 2050 muss „unabdingbar“ sichergestellt werden, dass die Werksversorgung in Dörpen mit Zellulose und Flüssigkreide „in vollem Umfang“ über die Ems gewährleistet ist. Gibt es konkrete Befürchtungen für den besonderen Appell der Runde? „Nein“, lautet die knappe schriftliche Antwort auf Nachfrage der Emdener Zeitung. Gleichzeitig aber wird klargestellt, dass Güterzüge und Lastkraftwagen keine Alternative zum Transport per Binnenschiff sind: „Eine Umstellung der Logistik vom Binnenschiff auf die Straße oder die Bahn wäre weder unter Umweltsichtspunkten noch wirtschaftlich eine Alternative.“

Etwa zehn Binnenschiffe mit Zellstoff und Flüssigkrei-



Gedankenaustausch am Emskai (von links): Klaus Reimann (UPM Nordland Papier), Raum Magalhaes (Omya), Tilo Hoff (Anker), Michael Nintemann (UPM nortrans), Jan Remmers (Anker), Tim Kruthoff (Emder OB), Manfred Gerdes (Bürgermeister Dörpen), Sönke Kempe (Anker), Hermann Wocken (Samtgemeindegemeindevorstand Dörpen) und Horst Jahnke (Stadt Emden).



Von Schiff zu Schiff: Binnenschiffe bringen Zellulose zur Papierfabrik in Dörpen.

BILDER: STADT EMDEN/NOS

de gehen wöchentlich ab Emden Richtung Dörpen auf die Reise. Ähnlich viele laufen die Papierfabrik aus den Niederlanden an: Flüssigkreide aus Moerdijk und Zellulose aus Vlissingen. Die Ladung eines Binnenschiffs entspricht etwa 50 bis 60 Lkw-Ladungen.

Zellulose und Flüssigkreide (Füllstoff für die Papierverarbeitung) gehören nach Neufahrzeugen zu den wichtigsten Umschlagsgütern im

Emder Hafen. Die Zellulose, wichtigstes Geschäft für Anker und Grundstoff für die Papierherstellung, kommt aus Südamerika und Finnland und wird hier zwischengelagert oder direkt weitertransportiert. Ein großer Teil dieser Fracht gelangt mit Binnenschiffen zur Papierfabrik im Emsland. Flüssigkreide liefert das Unternehmen Omya, das im Ölhafen angesiedelt ist. Spezialtankschiffe bringen das Calciumkarbo-

nat aus Norwegen. Binnenschiffe übernehmen den letzten Teil des Transports nach Dörpen.

Rund zwölf Millionen Tonnen Forstprodukte - darunter fallen bei Anker im Außenhafen vornehmlich Zellulose, aber auch Papier, Schnittholz und Hartfaserplatten - wurden innerhalb von 30 Jahren in Emden abgewickelt. Die Jahresmengen in Tonnen bewegen sich im mittleren sechsstelligen Bereich, eben-

MASTERPLAN 2050

Der Masterplan Ems 2050 soll - kurz gesagt - Umwelt- und Naturschutz an der Ems mit den wirtschaftlichen Interessen unter einen Hut bringen. Wirtschaft und Natur sollen gleichrangig behandelt werden, die Schlickproblematik gelöst, der Vogelschutz vorangetrieben, Arbeitsplätze entlang des Flusses gesichert werden. Darauf hatten sich 2015 Bund, Land, die Landkreise Emsland und Leer, die Stadt Emden, die Meyer Werft und die Umweltverbände BUND, NABU und WWF geeinigt. Teil der Maßnahmen ist auch der achttägige Probebetrieb zur Tidesteuerung am Emssperwerk in Gandersum. Die Tests wurden kürzlich abgeschlossen. Dem Hafenerbetreiber Niedersachsen Ports, der Hafengewerkschaft und UPM Nordland liegen noch keine Ergebnisse vor, stellte die Gesprächsrunde am Emskai fest.

sen, was bereits unter Oberbürgermeister **Bernd Bornemann** lief: regelmäßiger Gedankenaustausch aller Beteiligten. Und ein Kennenlerngespräch mit **Kruthoff** war es auch. Zudem löschte an diesem Tag gerade ein großes Frachtschiff - die knapp 200 Meter lange „Saga Viking“ - 20 500 Tonnen Zellulose aus Südamerika.