

Kontakt:

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 34 06 08 55 3

presse-boeb@binnenhafen.de

Bilderdownload:

www.binnenhafen.de/presse



■ **Der erste Hafen Deutschlands liegt in Emmerich**

Nur zehn Stunden bis zum Meer

Kommt man mit dem Binnenschiff von Holland aus den Rhein herauf, ist Emmerich der erste Hafen Deutschlands. Nur wenige Schiffslängen entfernt von der Hafenzufahrt verläuft die Grenze zu den Niederlanden. Die vermeintliche Randlage hat ihre Vorteile: Die Wasserwege ab Rheinkilometer 585, dort liegt Emmerich, in die ARA-Häfen (Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam) sind kurz. Kein Wunder, dass sich der Blick der Hafenbetreiber nicht nur in die Bundesrepublik, sondern schon immer auch in die benachbarte niederländische Provinz Gelderland richtet. Und der Hafenbetreiber dabei, neben dem steigendem Umschlag am Hafen, auch immer öfter erfolgreiche Geschäfte in Sachen Ansiedlung von Logistikunternehmen an Land ziehen kann.

Die Anfragen niederländischer Logistikunternehmen nach den Möglichkeiten am Hafen Emmerich häufen sich. Das war nicht immer so, berichtet Ulrich Schnake, Geschäftsführer der Port Emmerich GmbH: „In der Vergangenheit hatten wir auf deutscher Seite vielfach das Problem, dass die Personalkosten und Steuern hierzulande im Vergleich zu Holland zu hoch waren. Mittlerweile aber geht den Logistikern in der benachbarten holländischen Provinz Gelderland der Platz aus.“

Nicht nur beim Umschlag, auch in Sachen Ansiedlung von Logistikunternehmen agiert der Hafen Emmerich erfolgreich – und grenzübergreifend.
(Bild: Port Emmerich)

Kontakt:

Anja Fuchs
 Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70
 Fax +49 (0) 30 / 34 06 08 55 3
 presse-boeb@binnenhafen.de

Bilderdownload:

www.binnenhafen.de/presse

Geeignete Grundstücksflächen für Logistiker sind dort rar – und was knapp ist, ist teuer.“ Heute halten sich höhere deutsche Abgaben und höhere niederländische Grundstückspreise die Waage. Damit gewinnt der Port Emmerich zusätzlich an Attraktivität auch für die Nachbarländer.

Der Hafen Emmerich konnte sich in den letzten Jahren nur deswegen so gut entwickeln, weil ausreichend vorhandene Erweiterungsflächen in Hafennähe zur Verfügung standen. Anders als die Häfen in industriellen Ballungsgebieten, wo unterschiedliche Vorstellungen von Stadt- und Hafenentwicklungen nicht immer einfach in Einklang zu bringen sind, ist in Emmerich noch reichlich Raum für eine weitere Standortentwicklung. Rund 50 Hektar Gewerbe- und Industrieflächen bietet der Hafen frei parzellierbar an. Dank der trimodalen Verkehrsanbindung des Hafens an Wasserstraße, Schiene und Autobahn bieten die Flächen nicht nur für Logistiker wie Offergeld und Convent, sondern auch für Handels- und Industrieunternehmen Vorteile. Ein Beispiel unter vielen: Die größte deutsche Baumarktkette hat ein großes Logistiklager in Emmerich angesiedelt.

Potentes Containerterminal

Auch die optimale Hafeninfrastruktur und die direkte Anbindung an die Autobahn prädestinieren den Hafen Emmerich als ideales Hinterlandhub für die Seehäfen Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen. Am Emmerich Port steht ein Containerterminal mit rund 35.000 Quadratmetern, 20.000 Quadratmeter davon sind Freilagerfläche. Flüssig- und Trockengüter können hier verladen, Gefahrgut und Kühlgut eingelagert werden. 2006 wurden in Emmerich 60.000 TEU umgeschlagen, für das laufende Jahr rechnet Schnake mit zweistelligen Zuwachsraten – auch deshalb, weil der Port Emmerich das ganze Jahr über befahrbar ist! Dies ist am Rhein keine Selbstverständlichkeit, wie Schnake unterstreicht: „Unser Terminal liegt direkt am Strom – und nicht, wie bei anderen Rheinhäfen, eine gewisse Strecke im Hinterland. Hoch- und Niedrigwasser sind für uns kein Thema, zu keiner Zeit des Jahres.“ Auch deshalb kann das Binnenschiff ein gewichtiges Argument gegenüber dem Transport auf der Straße für sich vorweisen: Zuverlässigkeit. Das Schiff bewältigt die Strecke von Emmerich aus bis nach Rotterdam in nur zehn Stunden – und wird dann dort im Hafen zügig abgefertigt. Wie lange der LKW am Hafen Rotterdam dagegen auf seine Abfertigung wartet, ist kaum kalkulierbar, wie Rotterdam-erfahrene Spediteure berichten. „Der Geschwindigkeitsvorteil vom LKW schwindet nur so dahin, wenn der Truck auf dem Hafengelände herumsteht. Und jeder Spediteur weiß: Ein LKW, der nur herumsteht, bringt kein Geld“, so Schnake.

Einen weiteren Grund für die Logistiker, zunehmend nach Alternativen für den Verkehrsträger LKW zu suchen, liefert derzeit die niederländische Politik. Dort wurden, nicht zuletzt angeregt durch die positiven Erfahrungen Deutschlands, mittlerweile politische Bestrebungen artikuliert, ebenfalls eine LKW-Maut einzuführen. „Auch in den Niederlanden mahlen die Mühlen der Politik langsam. Dennoch wird es ein zuverlässiger Spediteur nicht versäumen, für sich und seine Kunden rechtzeitig alternative Transportwege zu sondieren“, berichtet Schnake. Das Binnenschiff wird so auch preislich immer attraktiver – und damit auch Emmerich als Hafenstandort.



2006 wurden am Hafen Emmerich 60.000 TEU umgeschlagen. (Bild: Port Emmerich)



Nur einige Meter Wasserweg trennt Emmerich von den Niederlanden. (Bild: Port Emmerich)