

Mitteilungsvorlage

Ratsversammlung am 30.04.2020

MV: Bauliche Ertüchtigung der Liegenschaft der Stadtwerke Flensburg mit dem Ziel der bereits beschlossenen nachhaltigen Entwicklung des Wirtschaftshafens ab dem 01.01.2023 auf der Westseite der Förde

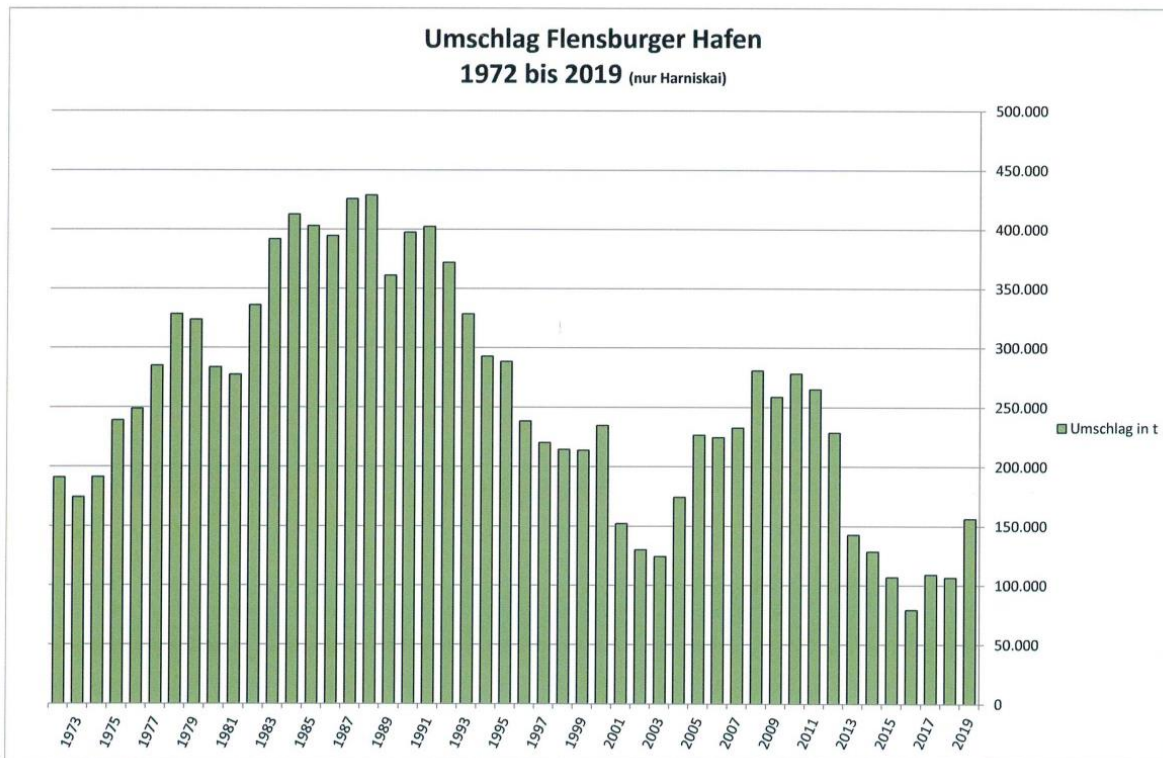
Sachverhalt:

Die Ratsversammlung hat am 21.02.2019 mit der Vorlage RV-15/2019 1.Ergänzung mehrheitlich beschlossen, den Hafenumschlag ab dem 01.01.2023 auf dem Grundstück der Stadtwerke Flensburg GmbH zu konzentrieren, um eine nachhaltige Zukunftssicherung des Wirtschaftshafens innerhalb der Stadt Flensburg zu gewährleisten. Um die Umzugsmodalitäten zu koordinieren, hat eine Steuerungsgruppe bestehend aus Vertreter*innen der IHK, des Umschlagsunternehmens Brink + Wölfel, des Kieswerks Peper, der Stadtwerke Flensburg GmbH, der Stadtverwaltung und des Sanierungsträgers Lösungen entwickelt, die als Anlage beigefügt sind.

Ausgangssituation

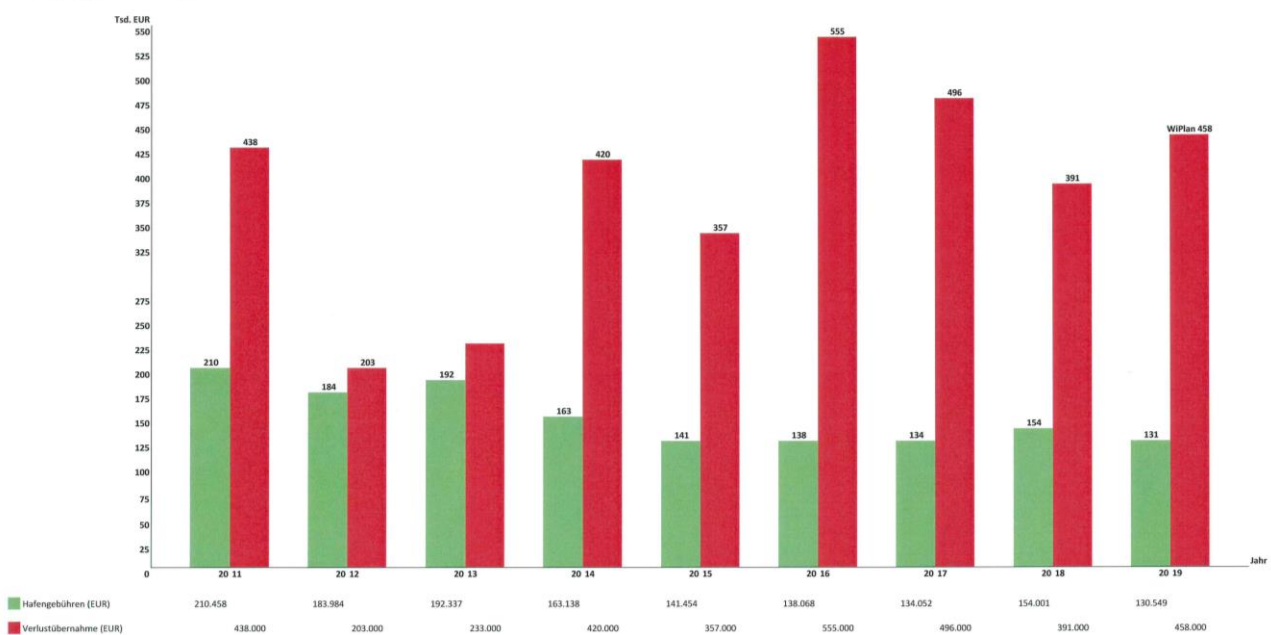
Das Ziel der Quartiersentwicklung Hafen-Ost besteht einerseits darin, die erheblichen städtebaulichen Missstände innerhalb eines Zeitraums von rd. 15 Jahren zu beseitigen. Darüber hinaus soll ein urbanes Quartier im Dialog zwischen Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit entstehen, das einer nachhaltigen Entwicklung Rechnung trägt. Dabei ist es zwingend erforderlich, dass der gegenwärtige Standort des Hafenumschlags von der Hafen Ostseite auf das auf der westlichen Fördeseite gelegene Grundstück der Stadtwerke Flensburg GmbH verlagert wird. Der Grund für die Verlagerung sind die Emissionen, die der Hafenumschlag auslöst, und die deshalb die vorgesehene Nutzungsmischung von Wohnen und Arbeit am gleichen Standort nicht ermöglicht.

Unter Bezugnahme auf die Beschlussvorlage RV-15/2019 wird ergänzend mitgeteilt, dass auch das Jahr 2019 keine signifikanten Änderungen bei der Betrachtung der Wirtschaftlichkeit des derzeitigen Hafenumschlags auf der Ostseite ergeben hat:



Gegenüberstellung von Hafengebühren und Verlustübernahmen durch SWFL von 2011 bis 2019

Gegenüberstellung von Hafengebühren und Verlustübernahmen durch SWFL
hier: Flensburger Hafen GmbH
Quelle: Beteiligungen der Stadt Flensburg



Die oben dargestellten Tabellen zeigen die derzeitige Situation und führen im Ergebnis auch weiterhin dazu, dass jährlich mehrere hunderttausend Euro an Defiziten entstehen, die den kommunalen Haushalt belasten. Derzeit werden vor allem Schüttgüter umgeschlagen. Nach Auskunft der Hafenwirtschaft lassen sich über den Güterverkehr folgende Aussagen treffen (eine detailliertere Darstellung ist nach Auskunft des Schiffsmaklers Brink & Wölfel nicht möglich):

Herkunft und Verteilung der Güter

Quelle: Angaben Schiffsmakler Brink & Wölfel, März 2020

	Herkunft der Güter	Verteilung der Güter
Dünger	Belgien, Niederlande, Litauen, Russland und Norwegen	nach DK bis Aarhus, SH-Westküste Kreis NF und bis NOK (Büsum)
Kalk	Schottland und Dänemark	Regionale Verteilung bis 60 km
Splitt	Norwegen und Schweden	Regionale Verteilung bis 60 km
Granitsteine	Norwegen und Schweden	Regionale Verteilung bis 60 km
Module FSG	Polen	am Ort
Kohle	Russland	am Ort

Ergebnisse der Untersuchungen

Machbarkeitsstudie

Die Steuerungsgruppe Hafenverlagerung hat insgesamt 5 Treffen abgehalten. Diese Treffen sind protokolliert worden. Die Protokolle sind dieser Mitteilungsvorlage als Anlage beigefügt. Die Stadtwerke Flensburg GmbH haben das Ingenieurbüro WKC aus Hamburg mit der Entwicklung von Varianten zur Ertüchtigung bzw. Ausbau des Wirtschaftshafens auf der Westseite beauftragt, die in der Steuerungsgruppe, im Sanierungsbeirat und im Aufsichtsrat der Stadtwerke Flensburg GmbH erörtert wurden. Nach Empfehlung aus dem Sanierungsbeirat und Beschlussfassung des Aufsichtsrats ist im Ergebnis ein Stufenmodell für die Umsetzung weiter zu verfolgen. Aus Sicht der Hafenwirtschaft und der IHK sind nur die Ausbauvarianten mit insgesamt zwei Schiffsliegeplätzen anzustreben. Ein Stufenmodell, das insgesamt drei aufeinanderfolgende bauliche Maßnahmen auf dem entsprechenden Gelände vorsieht, beinhaltet folgende Aufbaustufen: In einem ersten Schritt würde ein Teil der vorhandenen Fläche statisch ertüchtigt und um eine Lagerhalle für Düngemittel ergänzt (Zeitraumen: ab sofort bis 2022, Kosten: rd. 6,1 Mio. €). Darauf folgend würde in einem zweiten Schritt ein weiterer Bereich der heutigen Fläche statisch ertüchtigt, um die Lagerfläche für Kies zu vergrößern (Zeitraumen ab 2022 bis 2023, Kosten: rd. 3,9 Mio. €). Abschließend würde in einem dritten Schritt, die zur Verfügung stehende Kaikante verlängert, um das gleichzeitige Entladen von 2 Schiffen zu ermöglichen (Zeitraumen ab 2023 bis 2025, Kosten: rd. 15 Mio. €).

Verkehrsuntersuchung

Auf der Grundlage von Güterumschlagsmenge von ca. 200.000 – 400.000 t hat das Büro Merkel Ingenieur Consult die verkehrlichen Auswirkungen für die Anwohner*innen im Norden der Stadt Flensburg untersucht. Bei der Planfalluntersuchung (Nutzung der Apenrader Straße / Nutzung der Harrisleer Straße) wurde im Szenario 4 (mit Biomassekessel) bei einer angenommenen Umschlagsmenge von 400.000 t die maximale durchschnittliche Verkehrsbelastung von 126 Fahrten / Tag bzw. 62 LKW-Touren/Tag ermittelt. Das bedeutet, dass maximal pro Stunde 13 LKW Fahrten bzw. 7 Touren stattfinden, die entweder entlang der Harrisleer und / oder der Apenrader Straße geführt werden müssen. Wie der als Anlage beigefügten Expertise der Verkehrsanlagenplaner entnommen werden kann, wird empfohlen, die dargestellten zusätzlichen 13 LKW-Fahrten aufzuteilen und entlang der Harrisleer Straße (leer) und über die Apenrader Straße (voll) abzuführen. Dadurch käme es zu einer Steigerung des Schwerlastverkehrsanteils entlang der Harrisleer Straße um max. 1,8 % und entlang der Apenrader Straße um max. 1,5 %. Diese Steigerung wird von den Verkehrsanlagenplaner*innen als verträglich angesehen.

Beide Routen (Harrisleer Straße und Apenrader Straße) weisen in der aktuellen Lärmberechnung der Stadt Flensburg (nach RLS90) eine Betroffenheit im Sinne einer Überschreitung der empfohlenen Grenzwerte auf. Die als gering zu bezeichnende Verkehrszunahme im maximalen Planfall wird nicht zu wahrnehmbaren Veränderungen für die Betroffenen führen. Vielmehr ist im Rahmen der Lärmaktionsplanung eine grundsätzliche Optimierung mit verhältnismäßigen Maßnahmen anzustreben. Die rechnerischen Auswirkungen der Verkehrszunahme auf die Lärmemissionen werden ergänzend aktuell noch vom Büro Lairmconsult untersucht.

Es kann jedoch angenommen werden, dass sich durch die Steigerungsraten des Schwerlastverkehrsanteils entlang der Harrisleer und Apenrader Straße nur rechnerisch geringe zusätzliche Lärmemissionen ergeben, die als verträglich angesehen werden. Das Ergebnis dieser Untersuchung wird zeitnah nachgereicht.

Eine Variante, in der die bereits beschlossene Verlagerung des Wirtschaftshafens zum 01.01.2023 auf das Grundstück der Stadtwerke Flensburg GmbH ohne weitere Ertüchtigung der Liegenschaft stattfindet, wurde bisher nicht untersucht. Bei dieser Variante würde der Hafenumschlag über die heute dort vorhandene Infrastruktur organisiert.

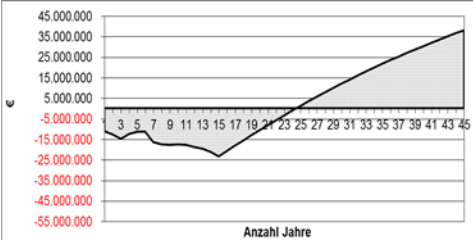
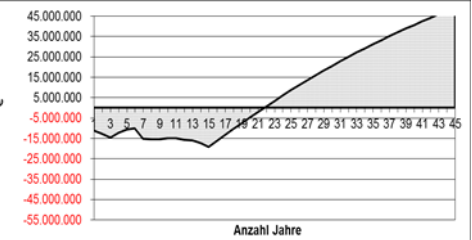
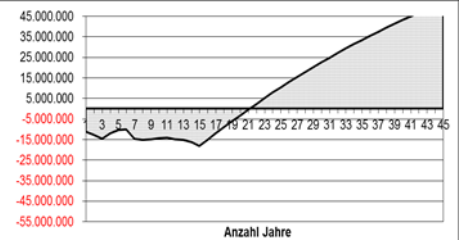
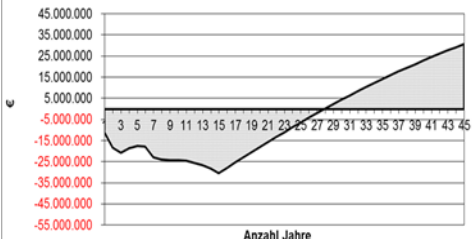
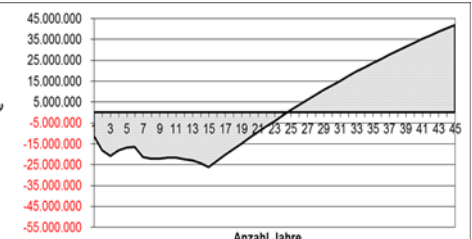
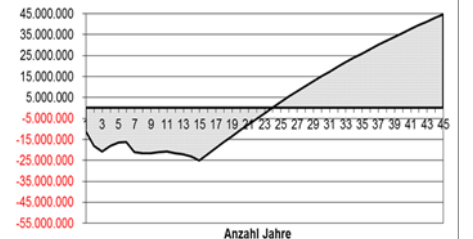
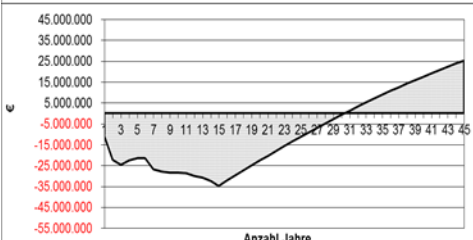
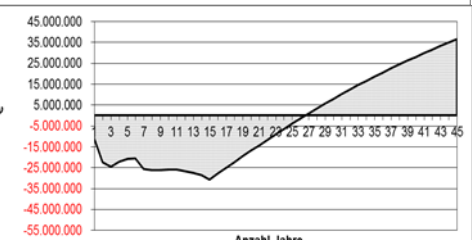
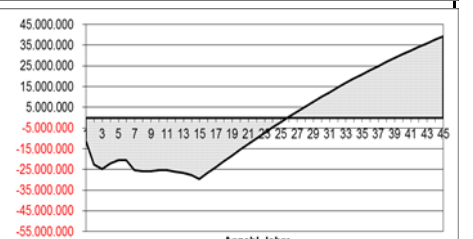
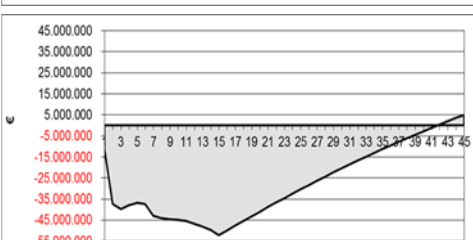
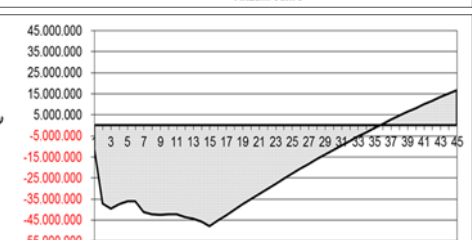
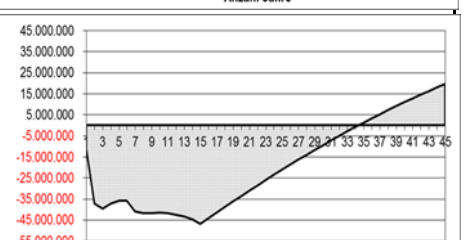
Kosten

Die derzeitig überschlägig ermittelten Kosten orientieren sich an der jeweiligen Ausbaustufe. Im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung hat das Ingenieurbüro WKC dabei folgende Kosten prognostiziert:

1. Ausbaustufe: 6,1 Mio. € bis 2022
2. Ausbaustufe: 3,9 Mio. € bis 2023
3. Ausbaustufe: 15 Mio. € bis 2025

Wirtschaftlichkeitsbetrachtung der Gesamtmaßnahme Hafen Ost auf Grundlage der Kommunal-Nutzen-Analyse

Darstellung der verschiedenen Szenarien und Varianten für verschiedene Investitionen in den Wirtschaftshafen

Szenarien für Investiton	Varianten für denkbare Wirkung auf die Wirtschaftlichkeit des Hafenbetriebes		
	unverändertes Defizit (- 400 T€/Jahr)	ausgeglichenes Betriebsergebnis (+0 T€/Jahr)	leicht positives Betriebsergebnis (+ 100 T€/Jahr)
keine Investition			
1. Ausbaustufe: 6,1 Mio.			
1.+2. Ausbaustufe: 10 Mio.			
1.+2.+3. Ausbaustufe: 25 Mio.			

Die oben dargestellten Diagramme beziehen sich auf die Szenarien, die bereits im Rahmen der Finanzausschusssitzung am 13.2.2019 präsentiert wurden, aktualisiert um die 3 Ausbaustufen, deren Kosten nunmehr vom Unternehmen wkc ermittelt wurden. Die erste Spalte unterstellt dabei ein jährliches Defizit, wie es der aktuellen Situation entspricht. Die zweite und dritte Spalte unterstellen ein ausgeglichenes Jahresergebnis bzw. einen leichten Überschuss. Da die Wertschöpfungskette für das Umschlagsgut keine Erhöhung von Liegegebühren usw. zulässt, wird derzeit nicht davon ausgegangen, dass sich die Einnahmen erhöhen lassen. Bei der Marktlage und der Konkurrenzsituation kann das Angebot des Hafenumschlags nicht kostendeckend sein. Ob eine Ertüchtigung der Kaianlagen durch Städtebauförderungsmittel entlang der Ostseite zu einer Verringerung in den Bewirtschaftungskosten und somit Reduzierung der Ausgaben führt, bleibt abzuwarten.

Mit den drei Ausbaustufen werden Gesamtkosten i.H.v. rd. 25 Mio. € entstehen. Die Mittel sind in der Strategischen Investitionsplanung noch nicht berücksichtigt, müssen dann aber im Rahmen der Haushalts- und Investitionsplanung in den kommenden Jahren bereitgestellt werden. Dies führt in der Diskussion um die Strategische Investitionsplanung 2021-2032 im 2. Halbjahr 2020 zu einer erneuerten Priorisierung der Investitionsplanung v. a. zu Lasten des städtischen Hoch- und Tiefbaus bzw. anderweitiger Maßnahmen der Städtebauförderung.

Ferner führt dieses Investitionsvolumen zu entsprechenden Folgekosten (Abschreibungen, etc.). Beim Betreiber / Eigentümer des Hafens führt das zu entsprechenden Unterdeckungen / Defiziten, die direkt bzw. indirekt (innerhalb des Stadtwerkekonzerns) durch die Stadt zu tragen sind. Diese Belastungen sind im Zusammenhang mit der Trägerschaft des Hafens und der entsprechenden Beteiligungssteuerung zu berücksichtigen. Zentral sind dabei die Herausforderungen an eine solide Haushaltspolitik und –strategie der kommenden Jahre. Auch hier nimmt die Frage nach einer Schwerpunktsetzung eine bedeutende Rolle ein.

Es wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass es sich hierbei um Kostenprognosen handelt, die bis zu einer verlässlichen Kostenschätzung noch eingehenderer Untersuchungen bezüglich des vorhandenen Baugrunds usw. bedürfen.

Für die Ertüchtigung der Kajenanlage auf dem Gelände der Stadtwerke Flensburg GmbH werden nachfolgend erste Ansätze zur Finanzierungsunterstützung durch Fördermittel aufgezeigt. Aufgrund des frühen Planungsstandes können die Fördermöglichkeiten noch nicht abschließend bewertet werden.

Im weiteren Prozess ist zu berücksichtigen,

- dass sich die Schiffsliegeplätze und die notwendigen Umschlags- / Lagerflächen im Eigentum der Stadtwerke Flensburg GmbH befinden werden.
- dass sich die Umschlagsanlagen, Gebäude und sonstige Ausrüstung im Eigentum der Stadtwerke Flensburg GmbH befinden werden.
- dass der Hafenwirtschaftsbetrieb auch zukünftig von der Flensburger Hafen GmbH erfolgen wird.
- dass sich die Nutzungsmöglichkeiten für den Hafenumschlag an den bisher umgeschlagenen Schüttgütern orientieren werden.

Aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) und der Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GA) = Landesprogramm Wirtschaft ergeben sich je nach Ausgestaltung die in der Tabelle enthaltenen Fördermöglichkeiten. Die derzeitigen Bundesprogramme (IHATEC, Städtische Logistik, KVUmschlagsanlagen) befinden sich in der Umsetzungsphase, sodass eine Antragstellung nicht mehr möglich ist.

Förderprogramme für den Küsten- und Hochwasserschutz sind zusätzlich denkbar, allerdings sind die Hürden für eine Antragstellung aufgrund der Fokussierung auf ländliche Regionen sehr hoch.

Richtlinie / Programm	Inhalt / Schwerpunkt	Antragsteller	Förderquote
Einzelbetriebliche Investitions-förderung	Errichtung von Betriebsstätten ! Arbeits- und Ausbildungsplätze	KMU	10-20 %
Wirtschaftsnahe Infrastruktur	Erschließung und Ausbau Gewerbeflächen/-zentren sowie multifunktionale Einrichtungen	Gemeinden, nicht gewinnorientierte private und natürliche Personen	max. 10 Mio. €
Hafeninfrastrukturmaßnahmen	Nachhaltige Fischereiwirtschaft	Kommunen, Verbände, Fischereigenossenschaften	50-100 %
Kommunale Hafenbau-maßnahmen	Errichtung und Modernisierung von Hafenanlagen	Kommunen, nicht gewinnorientierte private und natürliche Personen	60-90 %

Derzeit existieren einige wenige Möglichkeiten zur Förderung von Investitionen bzw. des Ausbaus von Häfen, Kaianlagen und zugehöriger Infrastruktur. Aufgrund der derzeitigen Haltung des Wirtschaftsministeriums Schleswig-Holstein zu einem möglichen Hafenumzug werden zusätzliche Anstrengungen notwendig sein, um eine Bewilligung zu erreichen. An erster Stelle muss das Ministerium vom Umzug des Wirtschaftshafens und somit von sich ergebenden „neuen, innovativen, nachhaltigen“ Möglichkeiten überzeugt werden. Die Oberbürgermeisterin hat bereits den Wirtschaftsminister angeschrieben, um die Möglichkeit einer Unterstützung durch das Land auszuloten.

Zeitpunkt der Umsetzung

Die vorgesehene Inbetriebnahme des Hafenumschlags auf der Hafen-Westseite für den 01.01.2023 (gemäß Beschluss der Ratsversammlung vom 21.02.2019) macht es erforderlich, dass möglichst umgehend mit der weiteren Planung begonnen werden kann.

Für die am 19.03.2020 geplante Öffentlichkeitsveranstaltung, die wegen der besonderen Umstände der Corona-Krise ausfallen musste, ist geplant, diese im Mai 2020 falls möglich nachzuholen. Ebenso soll die Ratsversammlung am 28.05.2020 über die Varianten der Hafen-Ost Verlagerung entscheiden. Das Protokoll der im Mai geplanten Öffentlichkeitsbeteiligung wird der Beschlussvorlage für die Sitzung der Ratsversammlung am 28.05.2020 als Anlage beigefügt.

Berichterstattung: Fachbereichsleitung

Henning Brüggemann
Bürgermeister

Claudia Takla Zehrfeld
Fachbereichsleiterin

Anlagen

Bericht Stadtwerke Flensburg, Version D vom 17.02.2020
Gutachten Machbarkeitsstudie WKC / CLP, Revision 04 vom 04.02.2020
Präsentation Verkehrsuntersuchung Merkel Ingenieur Consult vom 10.03.2020
Protokolle der Steuerungsgruppe