

Gesprächsvermerk

Datum: 19.3.2019

Thema: Umzug des Hafenumschlags von der Ostseite auf die Westseite

Teilnehmer:	Herr Spitzer, IHK	spitzer@flensburg.ihk.de
	Herr Hemkentokrax, Hafen GmbH	hemkentokrax@aktiv-bus.de
	Herr Render, Stadtwerke Flensburg GmbH	maik.render@stadtwerke-flensburg.de
	Herr Karstens, Stadtwerke Flensburg GmbH	christian.karstens@stadtwerke-flensburg.de
	Herr Mueller-janssen, Stadtwerke Flensburg GmbH	karsten.mueller-janssen@stadtwerke-flensburg.de
	Herr Callesen, Brink und Wölfel	hcallesen@cjbw.de
	Herr Peper sen. und jun., Kieswerk Peper	t.peper@t-online.de
	Frau Takla-Zehrfeld, Stadt Flensburg	Takla-Zehrfeld.Claudia@Flensburg.de
	Herr Pahl, IHR Sanierungsträger	Markus.Pahl@ihrsan.de

Hintergrund: Im Rahmen der Beschlussfassung zur RV-15/2019 ist unter anderem beschlossen worden, dass eine Arbeitsgruppe eingerichtet werden soll, die den Hafenumschlag von der Ostseite auf die Westseite bis zum Jahr 2023 koordiniert. Das heutige Treffen ist der Auftakttermin für diese Gesprächsrunden.

Nach einer kurzen Begrüßung und Vorstellungsrunde wird das Ziel formuliert, einen verbindlichen Kosten- und Zeitplan für den Umzug des Wirtschaftshafens erarbeiten zu wollen. Zum Ablauf des heutigen Tages wird besprochen, dass zunächst die ab 2023 zur Verfügung stehende Fläche auf dem Grundstück der Stadtwerke Flensburg GmbH besichtigt wird und im Anschluss Anregungen und Bedenken gemeinsam erörtert werden können. Herr Spitzer gibt zu bedenken, dass für das weitere Verfahren die Klärung der Frage der Hinterlandanbindung als essenziell erachtet wird. Es wird besprochen, dass die Gespräche protokolliert und auf der Homepage des Sanierungsträgers unter der Rubrik „gläserne Akte“ veröffentlicht werden. Darüber hinaus informiert der Sanierungsträger den SUPA turnusmäßig über den Verlauf und das Ergebnis der Besprechungen. Grundsätzlich vereinbaren alle Gesprächsteilnehmer, zielgerichtet den Umzug des Hafenumschlags von der Ostseite auf die Westseite unterstützen zu wollen.

Nach dem gemeinsamen Besichtigungsrundgang auf den zur Diskussion stehenden Flächen bei den Stadtwerken Flensburg GmbH ist unter den Teilnehmern erörtert worden, dass die Stadtwerke Flensburg GmbH zunächst die Bestandspläne für die Fläche allen Teilnehmern per E-Mail bis zum 22.03.19 zur Verfügung stellen. Im Anschluss daran erstellen die Nutzer des Hafenumschlags ein

Anforderungsprofil für die Fläche auf dem Grundstück der Stadtwerke Flensburg GmbH und stellen dieses bis zum Ende der folgenden Woche dem Sanierungsträger zur Verfügung. Der Sanierungsträger wird das Anforderungsprofil danach an die Stadtwerke weiterleiten. Die Stadtwerke Flensburg GmbH werden auf Grundlage dieses Anforderungsprofil die dafür notwendigen Arbeiten und Baumaßnahmen kalkulieren. Abhängig von der dafür benötigten Zeit koordiniert der Sanierungsträger den nächsten Besprechungstermin mit den oben genannten Teilnehmern bei den Stadtwerken Flensburg GmbH

Abschließend bedankt sich der Sanierungsträger für die Bereitschaft bei allen Beteiligten, an der Zielsetzung konstruktiv arbeiten zu wollen und sagt eine zeitnahe Versendung des Protokolls zu.

Gezeichnet

Pahl

Fahrplan:

Was	Wann	Wer
Pläne über die vorhandene Fläche bei den Stadtwerken Flensburg GmbH werden zur Verfügung gestellt	Bis zum 22.3.19	Stadtwerke, Hr. Müller-Jannsen
Nutzer des Hafenumschlags erstellen Anforderungsprofil und leiten es an Herrn Pahl weiter	Bis zum 29.3.19	Herr Callesen, Herr Peper
Stadtwerke Flensburg GmbH kalkulieren Kosten und Zeitplan für den Umzug		Stadtwerke, Hr. Müller-Jannsen

Machbarkeitsuntersuchung: Verlagerung des Hafenumschlags hier: Zwischenergebnisse Hafen-West

Protokoll des Gespräches vom 24.07.2019 in der Zeit von 09:00 bis 10:30 Uhr

Ort: SWFL, Batteriestr. 48, 24939 Flensburg

Teilnehmende:

Karsten Müller-Janßen	SWFL, Geschäftsbereichsleiter Anlagenbau und Projekte
Christian Karstens	SWFL, Geschäftsbereichsleiter Service
Paul Hemkentokrax	Flensburger Hafen GmbH, GF
Ulrich Spitzer	IHK, stv. Hauptgeschäftsführer
Dr. Jerome Stuck	IHK, Referent für Infrastruktur, Mobilität und maritime Wirtschaft
Peter Knabe	WK Consults GmbH (WKC)
Heiko Wenzel	competence in ports and logistics GmbH (CPL)
Hans-H. Callesen	Christian Jrgensen Brink & Wlfel, GF
Thorsten Peper	Kieswerke Peper
Björn Peper	Kieswerke Peper
Gerhard Myska	FGS, stv. GF
Erich Reuter	FGS

Der Gesprächstermin erfolgt auf Veranlassung durch die Stadtwerke Flensburg GmbH (SWFL) und dient der Vorstellung von Zwischenergebnissen im Rahmen einer von den SWFL beauftragten Machbarkeitsuntersuchung zur Verlagerung des Hafenumschlags auf die Hafen-Westseite.

Herr Müller-Janßen begrüßt die Anwesenden und verweist auf die Ratsversammlung vom 21.02.2019, in der unter TOP 11 die nachhaltige Entwicklungsperspektive für den Wirtschaftshafen in Form einer Verlagerung des Hafenumschlags von der Hafen-Ostseite auf die Hafen-Westseite auf das Grundstück der SWFL zum 01.01.2023 beschlossen wurde. Hierzu wurde eine Steuerungsgruppe bestehend aus der Stadt FL, der SWFL, der Flensburger Hafen GmbH sowie dem Umschlagsunternehmen Christian Jrgensen Brink & Wlfel sowie dem Kieswerk Peper eingerichtet, die sich mit den Umzugsmodalitten beschäftigen sollte. Die SWFL haben das Büro WKC in Zusammenarbeit mit dem Büro CPL mit einer Machbarkeitsuntersuchung zur Verlagerung des Hafenumschlags auf die Hafen-Westseite beauftragt. Beim heutigen Gesprächstermin werden erste Zwischenergebnisse den Beteiligten vorgestellt.

Herr Müller-Janßen weist darauf hin, dass Inhalte und Informationen der mit den Beteiligten der Hafenwirtschaft stattgefundenen Termine sowie die im Nachgang zu dem ersten Termin eingereichten Informationen in die Zwischenergebnisse eingeflossen sind. Es geht heute darum, Verständnisfragen zu klären und einen offenen Diskussionsprozess anzustoßen. Bei dem heutigen Termin werden noch keine Kosten benannt und es findet auch noch keine abschließende Bewertung der im Anschluss vorgestellten Varianten statt.

Herr Knabe stellt in einer Präsentation erste Ideen vor und erhft sich von den Beteiligten ein Feed-Back für die weitere Bearbeitung. Der Vortrag gliedert sich in drei Bereiche:

- **Veranlassung:** Sanierungsgebiet und städtebauliche Entwicklung mit einer stufenweisen Verlagerung des Güterumschlags auf die Hafen-Westseite auf der Grundlage eines nachhaltigen Konzepts
- **Hafenumschlag – derzeitige Situation** mit Darstellung der vorhandenen Kajenlängen, Kajenquerschnitt und Wassertiefen, dem aktuellen Umschlag sowie vorhandenen Liegeplätzen, Liegeflächen und Lagerkapazitäten
- **Hafenumschlag West** mit Anforderungen und Konzeptvorschlägen.

Veranlassung:

Die Stadt FL hat beim Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration (MILI) die Aufnahme des Gebiets Hafen-Ost in ein neues Förderprogramm der Städtebauförderung beantragt.

Die Stadt FL möchte für das Gebiet Hafen-Ost ein neues urbanes gemischt genutztes Hafenquartier mit Schwerpunkten für Wohnen, Büros und Dienstleistungen, Wissenschaft und Forschung wie auch Kultur, Freizeit und Sport und maritimes Zentrum schaffen. Voraussetzung für eine städtebauliche Entwicklung ist hier die stufenweise Verlagerung des Güterumschlags von der Hafen-Ostseite auf die Hafen-Westseite auf das Gelände der SWFL.

Hafenumschlag – derzeitige Situation:

Die Rahmendaten für die derzeitige Situation sehen auf der Westseite am Kraftwerkskai eine Kajenlänge von ca. 205 m bei einer Breite von ca. 22 m und einer Wassertiefe von 9 bis 10 m vor. Auf der Hafenostseite gibt es einen Nördlichen Kai mit einer Kajenlänge von ca. 470 m bei einer Breite von 10 – 14 m und einer Wassertiefe von 6,50 bis 7 m sowie einen Südlichen Kai von ca. 240 m bei einer Breite von 17 m und einer Wassertiefe von 8 bis 9 m.

Am Kraftwerkskai auf der Hafen-Westseite wurden in 2018 ca. 180.000 to Kohle umgeschlagen; die Lagerflächen betragen ca. 22.500 qm. Ab 2024 soll der Kohleumschlag nur noch 70.000 to betragen. Die Umschlagsmengen am Harniskai auf der Hafen-Ostseite betrugen in 2018 ca. 106.000 to und sind in 2019 im ersten Halbjahr 2019 leicht angestiegen. Die Hauptumschlagsgüter sind hierbei Splitt und Düngemittel. Die Lagerflächen weisen eine Gesamtfläche von ca. 12.900 qm auf.

Die aktuellen Umschlaggeräte auf der Westseite sind ein Kran 5 sowie ein Schiffsentlader, beide auf einer ca. 140 m langen Kranbahn. Auf der Ostseite gibt es einen Kran 1 auf einer Kranbahnlänge von ca. 270 m, einen Kran 4 auf einer Kranbahnlänge von ca. 260 m sowie 2 mobile Mantsinen.

Unter der Annahme der in 2018 stattgefundenen Schiffsanläufe haben die Gutachter eine sogenannte fiktive Belegung mit einem Umschlag, der nur am Kraftwerkskai erfolgt sein könnte, erstellt, die besagt, dass unter Berücksichtigung der Reduzierung des Kohleumschlags von aktuell ca. 180.000 to auf zukünftig ab 2024 von ca. 70.000 to Doppelbelegungen ca. 4 x über insgesamt ca. 10 Tage des Jahres vorgekommen wären. Grundlage für die fiktive Ermittlung ist, dass die Hafen Ostseite inkl. eines ISPS Bereiches weiterhin für Kreuzfahrer, Werftkran mit Schlepper und ggf. Wartepositen für den Hafen anlaufende Schiffe zur Verfügung steht.

Die Gutachter stellen anhand von unterschiedlichen Szenarien für die Lager- und Liegekapazitäten bei einem Hafenumschlag West ab 2024 die Auswirkungen auf Belegungstage und Auslastungsgrade dar:

Szenario 1: Bei Jahresumschlagsmengen für Kohle von ca. 70.000 to und für Kies/Dünger von ca. 100.000 to ist es möglich auf den bezeichneten Lagerflächen 70% des Jahresumschlags an Kohle und 75% des Jahresumschlags an Kies zwischenzulagern. Bei angenommenen 50 Schiffsanläufen pro Jahr und ca. 95 Belegungstagen (mit ca. 12 Tagen Doppelbelegung) werden die Liegeplatzkapazitäten zu 30% ausgelastet.

Szenario 2: Bei Jahresumschlagsmengen für Kohle von ca. 70.000 to und für Kies/Baustoffe/Dünger von ca. 400.000 to (Potentialanalyse im Auftrag der IHK) ist es möglich auf den bezeichneten Lagerflächen 70% des Jahresumschlags an Kohle und 9% des Jahresumschlags an Kies und andere Baustoffe zwischenzulagern. Bei angenommenen 132 Schiffsanläufen pro Jahr und ca. 310 Belegungstagen ergibt sich eine Auslastung der Liegekapazitäten von ca. 85%.

Die Herren Peper verweisen darauf, dass sie mit ihrem Betrieb eine Steigerung der Umschlagsmengen für Kies von jetzt 60.000 to auf zukünftig 150.000 to anstreben.

Hafenumschlag West:

Die von der Hafenwirtschaft für den Zeitraum ab 2024 formulierten Anforderungen für eine Verlagerung auf die Hafen-Westseite sehen befestigte Flächen für den sauberen Umschlag der Schüttgüter vor. Die Genehmigung zum Sieben und Brechen von Kies ohne gravierende Einschränkungen ist erforderlich sowie die Zu- und Abfahrten ohne Einschränkungen. Weiterhin wird die Genehmigung zum Errichten von Lagerboxen für Kies angestrebt. Es soll eine Bandanlage für die Be- und Entladung (Teelstack) von Schiffen, insbesondere Saugbagger vorhanden sein. Die Entladeleistung darf nach einer Verlagerung nicht geringer als auf der Hafen-Ostseite sein.

Auf der Hafen-Ostseite ist der Erhalt von Liegeplätzen für Kreuzfahrer, Schlepper, Pontons und Kränen (inkl. der damit verbundenen Emissionen durch laufende Generatoren) am Harniskai unter ISPS sicherzustellen. Flächen, auf denen der Kran der Werft FSG seine Ausleger ablegen kann, um das Hebegegeschirr zu montieren, sollen in unmittelbarer Nähe der Liegeplätze zur Verfügung gestellt werden. Flächen, auf denen Ausrüstungsteile für die Werft FSG zwischengelagert werden können, sollen in unmittelbarer Nähe der Liegeplätze am Harniskai zur Verfügung stehen.

Die Gutachter stellen neben dem IST-Zustand drei mögliche Alternativen mit unterschiedlichem Umfang baulicher Massnahmen für eine Verlagerung des Hafenumschlags auf die Hafen-Westseite vor und verweisen darauf, dass jede Variante nicht zum „Nulltarif“ zu haben ist und Kosten verursachen wird. Die Varianten wurden mit den Beteiligten diskutiert. Von den SWFL wurde bewusst auf die elektronische Weitergabe von Beschreibungen der Varianten verzichtet, um die Weiterverbreitung der Entwürfe zu einem so frühen Zeitpunkt zu vermeiden

Weiteres Vorgehen:

Die Beteiligten IHK, Umschlagsunternehmen CJBW und Kieswerke Peper erhalten als Handout 7 Lagepläne mit IST-Zustand, Variante 1 (mit verschiedene Darstellungen), , Variante 2, und Variante 3 zur auf die Arbeitsgruppe intern bezogenen Prüfung ausgehändigt

und werden gebeten, Anmerkungen und Ideen **bis zum 02.08.2019** an die Büros WKC und CPL zu senden.

Die Büros WKC und CPL werden die Rückmeldungen verarbeiten. Es ist geplant bis Ende September 2019 die Machbarkeitsstudie für die Verlagerung des Hafen-Umschlags auf die Hafen-Westseite abzuschließen.

**Machbarkeitsuntersuchung. Verlagerung des Hafenumschlags
hier: Bericht von WKC über die Ergebnisse zur Verlagerung des Hafenumschlags**

Protokoll des Gespräches vom 23.10.2019 in der Zeit von 14:00 – 15:15 Uhr

Ort: SWFL, Batteriestr. 48, 24939 Flensburg

Teilnehmende:

Karsten Müller-Janßen	SWFL, Geschäftsbereichsleiter Anlagenbau und Projekte
Christian Karstens	SWFL, Geschäftsbereichsleiter Service
Dr. Jerome Stuck	IHK, Referent für Infrastruktur, Mobilität und maritime Wirtschaft
Peter Knabe	WK Consults GmbH (WKC)
Maximilian Germerott	WK Consults GmbH (WKC)
Hans-H. Callesen	Christian Jürgensen Brink & Wölffel, GF
Thorsten Peper	Kieswerke Peper
Björn Peper	Kieswerke Peper
Claudia Takla-Zehrfeld	Stadt FL, FB-Leiterin Stadtentwicklung und Klimaschutz
Markus Pahl	FGS, GF
Erich Reuter	FGS

Herr Müller-Janßen verweist zu Beginn noch einmal auf die Arbeitsgrundlage (Ratsbeschluss der Stadt FL vom 21.02.2019) für die Beauftragung der WKC/CPL durch die SWFL über eine Machbarkeitsuntersuchung zur Verlagerung des Hafenumschlags auf die Hafen-Westseite. In dieser Untersuchung werden verschiedene Varianten unter Berücksichtigung der Anforderungen und Wünsche der Hafenwirtschaft aufgezeigt und die erforderlichen Investitionen ermittelt. Ob und in welchem Umfang welche Variante für den Güterumschlag auf der Hafen-Westseite zukünftig benötigt wird, ist nicht Gegenstand der Untersuchung, sondern bleibt den politischen Gremien der Stadt FL vorbehalten. Die Untersuchung wird um einen Bericht der SWFL ergänzt werden, der die Grundlagen und Ergebnisse der Untersuchung zusammenfassen sowie die Belange der Stadtwerke beschreiben wird.

Im Anschluss stellen die Herren Knabe und Germerott die Ergebnisse Ihres Gutachtens zur Verlagerung des Güterumschlages auf die Hafen-Westseite vor. Nach der letzten Besprechung vom 24.07.2019 wurden die Hinweise der Hafenwirtschaft und der IHK in die Zwischenergebnisse eingearbeitet und es liegen insgesamt 6 Lösungsvarianten vor. Die Investitionskosten reichen bei den jeweiligen Varianten bzw. Bauabschnitten von ca. 9,8 Mio. EUR bis ca. 38 Mio. EUR brutto.

Hinsichtlich der zeitlichen Umsetzung der jeweiligen Varianten wären entsprechende Genehmigungsverfahren durchzuführen. In den Genehmigungsverfahren werden Anforderungen an Lärm- und Staubemissionen sowie Verkehrsbelastungen Berücksichtigung finden müssen. Zu berücksichtigen ist auch, dass während der Bauphase bestimmter Varianten kein Güterumschlag am Kraftwerkskai möglich sein wird.

Die Gutachter sind bisher bei der Betrachtung der Belegungszeiten von 365 Tagen ausgegangen; die Vertreter der Hafenwirtschaft weisen darauf hin, dass lediglich 250 Tage zur Verfügung stehen und dadurch sich die Auslastung erheblich verändern würde und bitten um Anpassung an die tatsächlichen Gegebenheiten.

Herr Pahl teilt eine Empfehlung des Sanierungsbeirats mit, der für ein Stufenmodell plädiert, bei dem in einem ersten Schritt bis 01.01.2023 die Möglichkeiten für die Fortsetzung des Güterumschlags auf der Hafen-Westseite zu schaffen sind und in den folgenden Jahren Erweiterungen erfolgen sollen. Die Vertreter der Hafenwirtschaft lehnen ein Stufenmodell ab. Favorit der Vertreter der Hafenwirtschaft ist hierbei die Variante 2b, die vorsieht, dass neben dem Erhalt der Kohlepier im nördlichen Bereich im Süden auf einer Länge von 160 m und einer Breite von 50 m eine neue zusätzliche Kaje geschaffen wird. Bei der Umsetzung dieses Modells gäbe es keinerlei Einschränkungen im laufenden Betrieb der SWFL mit der Versorgung mit Kohle und auch die bauliche Umsetzung ließe sich in Bauabschnitten gewährleisten. Hierbei würden Kosten in Höhe von 20,9 Mio. EUR brutto entstehen.

Die Vertreter der Hafenwirtschaft fragen nach und bitten um Klärung mit dem Fördermittelgeber des Innenministeriums, ob die Möglichkeit besteht während der Bauzeit auf der Hafen-Westseite die Kajenanlage am Ostufer solange nutzen zu können solange noch keine andere Bautätigkeit erfolgt ist

Nach Vorliegen der Verkehrsuntersuchung sollen mögliche Lösungsvarianten für einen Umschlag auf der Hafen-Westseite mit den politischen Gremien der Stadt Flensburg beraten und der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Darüber hinaus bittet die IHK, die Fördermittelgeber von Wirtschafts- und Innenministerium in die weitere Diskussion einzubeziehen.

Weiteres Vorgehen:

1. Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung bis Ende Januar 2020
2. 4. Treffen der Arbeitsgruppe Hafenverlagerung im Februar 2020 (siehe Teilnehmer)
3. Erarbeitung einer Vorlage für die politische Entscheidungsfindung durch die Verwaltung ab März 2020
4. Einbringung der Vorlage in die Ausschüsse SUPA und FA sowie in die Ratsversammlung im 2. Quartal 2020

Wir bitten die späte Veröffentlichung des Protokolls zu entschuldigen und weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass nach Mitteilung unseres Auftragnehmers das Verkehrsgutachten erst Ende Februar 2020 in der finalen Fassung vorliegen und veröffentlicht werden kann.

Machbarkeitsuntersuchung. Verlagerung des Hafenumschlags hier: Bericht von WKC über die Ergebnisse zur Verlagerung des Hafenumschlags

Protokoll des Gespräches vom 27.02.2020 in der Zeit von 10:00 – 12:00 Uhr

Ort: SWFL, Batteriestr. 48, 24939 Flensburg

Teilnehmende:

Karsten Müller-Janßen	SWFL, Geschäftsbereichsleiter Anlagenbau und Projekte
Christian Karstens	SWFL, Geschäftsbereichsleiter Service
Dr. Jerome Stuck	IHK, Referent für Infrastruktur, Mobilität und maritime Wirtschaft
Hans-H. Callesen	Christian Jürgensen Brink & Wölffel, GF
Thorsten Peper	Kieswerke Peper
Claudia Takla-Zehrfeld	Stadt FL, FB Stadtentwicklung und Klimaschutz (SuK), Leiterin
Elen Helas	Stadt FL, FB SuK, Verkehrsentwicklungsplanung
Erich Reuter	FGS

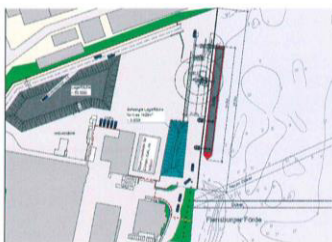
Anlass für das außerplanmäßige Treffen ist dem Umstand geschuldet, dass aus den Reihen der Bürgerinitiative Flensburger Hafen Inhalte des Gutachtens von WKC vorab veröffentlicht worden sind und die Stadt Flensburg am 03.03.2020 im Ausschuss für Umwelt, Planung und Stadtentwicklung (SUPA) in öffentlicher Sitzung über den Bericht der Stadtwerke Flensburg inkl. der Machbarkeitsstudie zur Verlagerung des Hafenumschlags (WKC) sowie die Verkehrsuntersuchung Hafen-West berichten wird. Die Steuerungsgruppe soll hiervon vorab informiert werden.

Die Anwesenden wurden heute über den Bericht der Stadtwerke in der Version D vom 17.02.2020 und die Machbarkeitsstudie WKC Revision 04 vom 04.02.2020 sowie dem Sachstand des Verkehrsgutachtens vom 27.02.2020 informiert.

Herr Müller-Janßen stellte den Bericht der Stadtwerke Flensburg GmbH vor. Nach den Treffen der Steuerungsgruppe am 19.03., 24.07. und 23.10.2019 hat der AR SWFL am 06.11.2019 die Machbarkeitsstudie zur Kenntnis genommen und von den vorgeschlagenen 6 Varianten die Varianten 2a, 3a und 3b aufgrund von Auswirkungen auf eigene betriebliche Abläufe (Kohleanlieferung) ausgeschlossen.

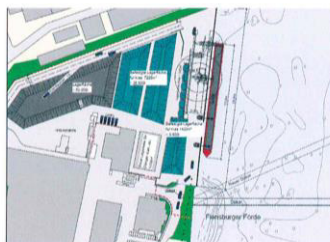
Es verbleiben 3 Varianten: Variante 1 aufgeteilt in 2 Bauabschnitten mit Kosten in Höhe von gesamt ca. 10 Mio.EUR und Variante 2b mit Kosten in Höhe von ca. 20,9 Mio. EUR

Variante 1 Bauabschnitt 1



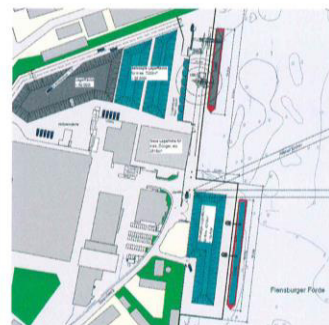
Ca. 6,1 Mio. €

Variante 1 Bauabschnitt 2



Ca. 3,9 Mio. €
(Ausbau von BA 1 auf BA 2)

Variante 2b



Ca. 20,9 Mio. €
(gesamt)

Für diese 3 Varianten wurden die Umschlags- und Transportmengen jeweils für 3 Szenarien abgeschätzt:

Szenario 1: hoher Kohleumschlag SWFL (90 T t) für Kessel 11 in Grundlast ab 2023

Szenario 2: geringer Kohleumschlag SWFL (25 T t) für Kessel 11 in Spitzenlast ab 2023

Szenario 3: mittelfristige Beendigung des Kohlebetriebs Kessel 11

Anhand von Kriterien (Liegetage, Abschlagsfaktor für Gleichzeitigkeit etc.) ergaben sich Angaben über die Auslastung der Liegeplätze, die im Jahr zu erreichende Umschlagsmenge und die Mehrbelastung durch zusätzliche LKW-Touren. Die Zahlen der Umschlagsmenge und die Mehrbelastung durch LKW-Touren flossen dann in die Verkehrsuntersuchung Hafen West ein.

Anhang – Abschätzung Umschlags- und Transportmengen-

*: Nur Liegetage mit Löschtätigkeit (Mo-Fr) berücksichtigt, Ausweitung durch Arbeit an Samstagen möglich
 **: Nur Beladung Kohlewärts, weitere Beladung an Harnitzke muss möglich sein (siehe Gutachten Seite 7)
 ***: Basis 2019, 150.000 t Kohle
 ****: Beispielwert für FWL 40 MW bei 6.000 t/a

Umschätzung Umschlags- und Transportmengen

Stand: 17.02.2020

Ausbauvariante gem. Gutachten WK		Szenario 1 hoher Kohleumschlag SWFL für Kessel 11 in Grundlast ab 2023			Szenario 2 geringer Kohleumschlag SWFL für Kessel 11 in Spitzenlast ab 2023			Szenario 3 mittelfristige Beendigung Kohlebetrieb Kessel 11		
		Variante 1 1. BA	Variante 1 2. BA	Variante 2b	Variante 1 1. BA	Variante 1 2. BA	Variante 2b	Variante 1 1. BA	Variante 1 2. BA	Variante 2b
Anzahl Liegetage gesamt*	d/a	250	250	500	250	250	500	250	250	500
Anzahl Liegetage FSG**	d/a	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Anzahl Liegetage Hafenumschlag brutto	d/a	230	230	480	230	230	480	230	230	480
Abschlagsfaktor für Gleichzeitigkeit	d/a	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
Anzahl Liegetage Hafenumschlag netto	d/a	161	161	336	161	161	336	161	161	336
Kohleumschlag SWFL	t/a	90.000	90.000	90.000	25.000	25.000	25.000	0	0	0
Kapazität Kohleschiff	t/Schiff	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000
Anzahl Schiffe	Stück	8	8	8	2	2	2	0	0	0
Löschtage pro Schiff	d/Schiff	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6
Anzahl Liegetage SWFL	d/a	28	28	28	7	7	7	0	0	0
verbleibende Liegetage Wirtschaftshafen	d/a	135	135	310	154	154	329	161	161	336
Auslastung Liegeplätze		72%	72%	71%	72%	72%	71%	72%	72%	71%
Löschdauer pro Schiff	d	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5
Anzahl Schiffe	Stück/a	54	54	124	61	61	131	64	64	134
Kapazität pro Schiff	t/Schiff	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500
mögliche Ladungsmenge Wirtschaftshafen	t/a	188.650	188.650	433.850	215.192	215.192	460.192	225.400	225.400	470.400
für weitere Betrachtung verwendete Ladungsmenge Wirtschaftshafen	t/a	188.650	188.650	400.000	215.192	215.192	400.000	225.400	225.400	400.000
Kapazität LKW	t/LKW	25	25	25	25	25	25	25	25	25
Anzahl LKW Touren Ladungsmenge Wirtschaftshafen	Stück/a	7.546	7.546	16.000	8.608	8.608	16.000	9.016	9.016	16.000
keine getrennte Verteilung, nur Beladung möglich		keine getrennte Verteilung, nur Beladung möglich			keine getrennte Verteilung, nur Beladung möglich			keine getrennte Verteilung, nur Beladung möglich		
Entfallende LKW Touren SWFL wg. Reduzierung Zuschlagstoffe, EBS, Holz, Asche bei Außerbetriebnahme Kohlekessel***		Stück/a	1.212	1.212	2.525	2.525	2.525	3.030	3.030	3.030
Netto Mehrbelastung LKW Touren Wirtschaftshafen	Stück/a	6.334	6.334	14.788	6.083	6.083	13.475	5.986	5.986	12.970
ggf. mögliche zusätzliche LKW Touren für Betrieb Biomassekessel als Ersatz für K11 ca. 20000	Stück/a							2.790	2.790	2.790

Die Vertreter der Hafenwirtschaft verweisen darauf, dass die verwendeten Zahlen zwar richtig und nachvollziehbar sind, aber die tatsächlichen Verhältnisse nicht widerspiegeln. So ist es nicht möglich den Schiffsverkehr so zu steuern, dass lediglich immer nur ein Schiff zurzeit an der Kaje (wie in Variante 1 vorgesehen) zur Entladung liegen wird. Sie plädieren eindeutig für die Variante 2b, die berücksichtigt, dass über eine erweiterte Kajenlänge mindestens 2 Schiffe gleichzeitig entladen werden können. Falls eine Umsetzung der Variante 2b nicht bis zum 01.01.2023 erfolgen kann, schlagen sie vor, dass, solange auf der Hafen-Ostseite keine Bauaktivitäten stattfinden, hier weiterhin Umschlag stattfinden soll. Dieser Vorschlag soll sowohl mit dem Innenministerium (als Fördermittelgeber für die Städtebauförderung) wie auch dem Wirtschaftsministerium besprochen werden.

Frau Helas erläuterte den zurzeit vorliegenden Sachstand der Verkehrsuntersuchung Hafen-West mit Angaben zum Untersuchungsraum, der Verkehrsanalyse, der Verkehrsprognose, den möglichen Fahrtrouten sowie der Leistungsfähigkeit der Straßen. Die Lärmberechnung

liegt heute noch nicht vor und wird bis zum 03.03.2020 ergänzt; es dürften sich gegenüber der aktuellen, hier vorgestellten Lärmkartierung aber keine wesentlichen Änderungen ergeben.

Für die Verkehrsanalyse ergeben sich folgende Zahlen:

	Umschlag t/a	Arbeitstage	Anzahl LKW-Fahrten // LKW-Touren
Hafenverkehre im Bestand			
Hafen-Ost 2019	141.409	169	11.175 LKW-Fahrten bzw. 5.588 LKW-Touren max. 27 LKW/h im Querschnitt bzw. 13 LKW-Touren max. 267 LKW/d im Querschnitt bzw. 133 LKW-Touren niedrigster Stundenmittelwert: 4 LKW/h bzw. 2 LKW-Touren niedrigster Tagesmittelwert: 44 LKW/d bzw. 22 LKW-Touren
Hafen-West 2019			6.060 LKW-Fahrten bzw. 3.030 LKW-Touren

Für die Verkehrsprognose ergeben sich folgende Zahlen:

	Umschlag t/a	Arbeitstage	Anzahl LKW-Fahrten // LKW-Touren
Hafenverkehre Szenario 1			
Variante 1	188.650	250	60 (50) LKW-Fahrten/d bzw. 30 (25) LKW-Touren/d 6 (5) LKW-Fahrten/h bzw. 3 (3) LKW-Touren/h
Variante 2b	400.000	250	128 (118) LKW-Fahrten/d bzw. 64 (59) LKW-Touren/d 13 (12) LKW-Fahrten/h bzw. 7 (6) LKW-Touren/h
Hafenverkehre Szenario 2			
Variante 1	215.192	250	68 (48) LKW-Fahrten/d bzw. 34 (24) LKW-Touren/d 7 (5) LKW-Fahrten/h bzw. 4 (3) LKW-Touren/h
Variante 2b	400.000	250	128 (108) LKW-Fahrten/d bzw. 64 (54) LKW-Touren/d 13 (11) LKW-Fahrten/h bzw. 7 (6) LKW-Touren/h
Hafenverkehre Szenario 3 ohne Biomassekessel			
Variante 1	225.400	250	72 (48) LKW-Fahrten/d bzw. 36 (24) LKW-Touren/d 7 (5) LKW-Fahrten/h bzw. 4 (3) LKW-Touren/h
Variante 2b	400.000	250	128 (104) LKW-Fahrten/d bzw. 64 (52) LKW-Touren/d 13 (10) LKW-Fahrten/h bzw. 7 (5) LKW-Touren/h
Hafenverkehre Szenario 3 mit Biomassekessel			
Variante 1	225.400	250	72 (70) LKW-Fahrten/d bzw. 36 (35) LKW-Touren/d 7 (7) LKW-Fahrten/h bzw. 4 (4) LKW-Touren/h
Variante 2b	400.000	250	128 (126) LKW-Fahrten/d bzw. 64 (62) LKW-Touren/d 13 (13) LKW-Fahrten/h bzw. 7 (7) LKW-Touren/h

Hinweis: Klammerwerte berücksichtigen die entfallenden Verkehre der SWFL

Als höchste Belastung wird das Szenario 3 mit Biomassekessel und Umschlagsvariante 2b identifiziert mit jeweils 7 LKW/h pro Richtung.

Die für den abfließenden Verkehr zur Verfügung stehenden Fahrtrouten sind die Apenrader oder die Harrisleer Straße. Das Fazit des Gutachters für die Harrisleer Straße besagt, dass die vorhandenen Verkehrsstärken teilweise oberhalb des nach RAST06 empfohlenen Bereiches für eine Quartierstraße (1.000 KFZ/h) mit Belastungen von 800-1.100 KFZ/h liegen. Für die Apenrader Straße bewerten die Gutachter die Situation so, dass die vorhandenen Verkehrsstärken innerhalb des nach RAST06 empfohlenen Bereiches liegen. Der als Quartierstraße zu klassifizierende südliche Abschnitt unterschreitet mit 900 KFZ/h die für diesen Straßentyp empfohlene Belastungsgrenze von 1.000 KFZ/h.

Wichtig für die Betrachtung der Belastungsgrenzen ist hierbei, dass die Belastungsspitzen für den Hafenumschlag in den Sommermonaten und die Belastungsspitzen für Verkehre der SWFL in den Wintermonaten nicht zusammenfallen. Weiterhin ist zu beachten, dass bei dem

Szenario mit der höchsten Belastung von jeweils 7 LKW/h pro Richtung von einer Umschlagsmenge von 400.000 t ausgegangen wird, die gegenwärtig (Stand 2019 mit 141.409 t) nicht erreicht wird. Zu berücksichtigen ist bei den statistischen Annahmen auch noch, dass das von der Stadt Flensburg verabschiedete Mobilitätskonzept in den kommenden Jahren für weniger Verkehr auf den Straßen sorgen soll und damit einen Teil des zusätzlichen LKW-Verkehrs kompensieren kann.

Auf Anregung der Hafenwirtschaft soll geprüft werden, ob die LKW-Verkehre auf die o.a. Straßen verteilt werden können: Leerfahrten über die Harrisleer Straße, Abtransporte über die Apenrader Straße.

Weiteres Vorgehen:

1. Öffentliche Vorstellung der Ergebnisse der MBKS Verlagerung der Hafenwirtschaft und der Verkehrsuntersuchung im SUPA am 03.03.2020
2. Veröffentlichung des Berichts der SWFL inkl. Anhang der MBKS und der Verkehrsuntersuchung in der Gläsernen Akte nach der Vorstellung im SUPA
3. Erarbeitung einer Vorlage für die politische Entscheidungsfindung durch die Verwaltung ab März 2020
4. Einbringung der Vorlage in die Ausschüsse SUPA und FA sowie in die Ratsversammlung im 2. Quartal 2020

Machbarkeitsuntersuchung. Verlagerung des Hafenumschlags hier: Gespräch der Steuerungsgruppe

Protokoll des Gespräches vom 05.03.2020 in der Zeit von 15:00 – 16:00 Uhr

Ort: SWFL, Batteriestr. 48, 24939 Flensburg

Teilnehmende:

Karsten Müller-Janßen	SWFL, Geschäftsbereichsleiter Anlagenbau und Projekte
Dr. Jerome Stuck	IHK, Referent für Infrastruktur, Mobilität und maritime Wirtschaft
Hans-H. Callesen	Christian Jürgensen Brink & Wölffel, GF
Claudia Takla-Zehrfeld	Stadt FL, FB Stadtentwicklung und Klimaschutz (SuK), Leiterin
Erich Reuter	FGS

Die Gesprächsinhalte des vorangegangenen Termins am 27.02.2020 sowie die Präsentation der Machbarkeitsstudie Verlagerung Wirtschaftshafen und der Verkehrsuntersuchung im Ausschuss für Umwelt, Planung und Stadtentwicklung (SUPA) vom 03.03.2020 wurden kurz diskutiert.

Besondere Aufmerksamkeit erhielt die Verkehrsanalyse der Verkehrsuntersuchung (2. Zwischenbericht vom 28.02.2020) mit Hafenverkehren im Bestand auf Seite 13. Bei dem angegebenen max. Wert von 267 LKW/d im Querschnitt (16.07.2019), das entspricht ca. 133 LKW-Touren handelt es sich um ein außergewöhnliches, einmaliges Tagesereignis. Neben den Verkehren aus der regulären Löschfähigkeit (vom Schiff) kamen nach Aussage der Vertreter der Hafenwirtschaft an diesem Tag noch zusätzliche Verkehre aus Verladungen aus Lagerbeständen hinzu.

Übereinstimmend stellten die meisten Vertreter*innen der Steuerungsgruppe fest, dass für die Bemessung eines vorhandenen Straßensystems nicht das einmalige, außergewöhnliche Tagesereignis von Bedeutung ist, sondern die in der Verkehrsuntersuchung herangezogenen maximalen durchschnittlichen Werte (Variante 2b, Szenario 4 mit 126 LKW/d = 62 LKW-Touren/d = 7 LKW-Touren/h), die für das Jahr 2019 in 89% aller Fälle zuträfen.

Hierzu wurden von den Anwesenden zwei anschauliche Beispiele genannt:

- 1.) An einem Gründonnerstag in jedem Jahr ist die Apenrader Str. durch den grenzüberschreitenden Verkehr aus Dänemark hoffnungslos überlastet, aber jeder Verkehrsteilnehmer*in und auch Anwohner*in weiß, dass es sich nur um ein einmaliges Ereignis handelt und diese Belastung nicht den Regelfall widerspiegelt.
- 2.) Die Bemessung unseres Entwässerungssystems erfolgt nach durchschnittlichen Niederschlagsmengen und nicht nach Starkregenereignissen, bei denen es zu Rückstaubildungen und Überschwemmungen kommen kann.

Aus den Reihen der Politik wurden zwei Fragestellungen an die Steuerungsgruppe herangetragen, bei deren Beantwortung Herr Callesen behilflich ist:

- 1.) Woher kommen die per Schiff in Flensburg ankommenden Schüttgüter?
 - a.) Der Dünger wird aus Belgien, Niederlanden, Litauen, Rußland und Norwegen geliefert.
 - b.) Der Kalk wird aus Schottland und Dänemark geliefert.

- c.) Der Splitt kommt aus Norwegen und Schweden.
- d.) Die Granitsteine kommen aus Norwegen und Schweden.
- e.) Die Kohle wird aus Rußland geliefert.
- f.) Die Module für die Werft FSG kommen aus Polen.

2.) Wohin werden welche Schüttgüter von Flensburg aus per LKW transportiert?

- a.) Der Dünger wird von Flensburg aus nach Dänemark bis Höhe Aarhus, sowie an die Westküste Schleswig-Holsteins in den Kreis NF bis Büsum verteilt.
- b.) Der Kalk wird regional in einem Umkreis von ca. 60 km verteilt.
- c.) Der Splitt wird regional in einem Umkreis von ca. 60 km verteilt.
- d.) Die Granitsteine werden regional in einem Umkreis von ca. 60 km verteilt.
- e.) Die Kohle bleibt vor Ort.
- f.) Die Module der FSG bleiben vor Ort.

Weiteres Vorgehen:

1. Öffentliche Vorstellung der Ergebnisse der MBKS Verlagerung der Hafenwirtschaft und der Verkehrsuntersuchung am 19.03.2020 im Rahmen einer Öffentlichkeitsveranstaltung in der Petrischule
2. Erarbeitung einer Vorlage für die politische Entscheidungsfindung durch die Verwaltung ab März 2020
3. Einbringung der Vorlage in die Ausschüsse SUPA (21.04.20) und FA (23.04.20) sowie in die Ratsversammlung (30.04.20)

Herr Pahl teilt eine Empfehlung des Sanierungsbeirats mit, der für ein Stufenmodell plädiert, bei dem in einem ersten Schritt bis 01.01.2023 die Möglichkeiten für die Fortsetzung des Güterumschlags auf der Hafen-Westseite zu schaffen sind und in den folgenden Jahren Erweiterungen erfolgen sollen. Die Vertreter der Hafenwirtschaft lehnen ein Stufenmodell ab. Favorit der Vertreter der Hafenwirtschaft ist hierbei die Variante 2b, die vorsieht, dass neben dem Erhalt der Kohlepier im nördlichen Bereich im Süden auf einer Länge von 160 m und einer Breite von 50 m eine neue zusätzliche Kaje geschaffen wird. Bei der Umsetzung dieses Modells gäbe es keinerlei Einschränkungen im laufenden Betrieb der SWFL mit der Versorgung mit Kohle und auch die bauliche Umsetzung ließe sich in Bauabschnitten gewährleisten. Hierbei würden Kosten in Höhe von 20,9 Mio. EUR brutto entstehen.

Die Vertreter der Hafenwirtschaft fragen nach und bitten um Klärung mit dem Fördermittelgeber des Innenministeriums, ob die Möglichkeit besteht während der Bauzeit auf der Hafen-Westseite die Kajenanlage am Ostufer solange nutzen zu können solange noch keine andere Bautätigkeit erfolgt ist

Nach Vorliegen der Verkehrsuntersuchung sollen mögliche Lösungsvarianten für einen Umschlag auf der Hafen-Westseite mit den politischen Gremien der Stadt Flensburg beraten und der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Darüber hinaus bittet die IHK, die Fördermittelgeber von Wirtschafts- und Innenministerium in die weitere Diskussion einzubeziehen.

Weiteres Vorgehen:

1. Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung bis Ende Januar 2020
2. 4. Treffen der Arbeitsgruppe Hafenverlagerung im Februar 2020 (siehe Teilnehmer)
3. Erarbeitung einer Vorlage für die politische Entscheidungsfindung durch die Verwaltung ab März 2020
4. Einbringung der Vorlage in die Ausschüsse SUPA und FA sowie in die Ratsversammlung im 2. Quartal 2020

Wir bitten die späte Veröffentlichung des Protokolls zu entschuldigen und weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass nach Mitteilung unseres Auftragnehmers das Verkehrsgutachten erst Ende Februar 2020 in der finalen Fassung vorliegen und veröffentlicht werden kann.