

Protokoll

Verlagerung des Wirtschaftshafens auf die Hafen-Westseite
Digitale Öffentlichkeitsveranstaltung vom 18.05.2020 von 19 bis 21 Uhr

Ort: Ratssäle der Stadt Flensburg

Anwesende: Herr Rüstemeier (Moderator)
Herr Müller-Janßen (Stadtwerke Flensburg)
Herr Knabe (Büro wkc)
Herr Bock (Büro TSC)
Frau Takla Zehrfeld (Stadt Flensburg)
Frau Helas (Stadt Flensburg)
Herr Teschendorff (Stadt Flensburg)
Frau Kaula (Stadt Flensburg)
Herr Pahl (IHR Sanierungsträger)
Frau Nierhoff (IHR Sanierungsträger)
Sowie Mitarbeiter des Offenen Kanals

Zuschauer: Herr Kohrt (Vorsitzender SUPA)
Herr Trost (SPD)
Herr Dierking (SSW)
Frau Ritter (Die Linke)

Zuschauer Livestream: ca. 150 nach Rückmeldung durch den Offenen Kanal

1). Begrüßung – Arne Rüstemeier (Moderator)

Erläuterung des Ablaufes

2). Begrüßung – Claudia Takla Zehrfeld (Fachbereichsleiterin Stadtentwicklung und Klimaschutz Stadt Flensburg)

Frau Takla Zehrfeld erläutert die zugrunde liegenden Beschlüsse der Ratsversammlung vom 21.02.2019 und der Erläuterung auf der SUPA-Sitzung vom 03.03.2020, die die Verlagerung des Wirtschaftshafens zum 01.01.2023 begründen.

Seit einem Jahr beschäftigt sich eine Steuerungsgruppe (bestehend aus der Stadt Flensburg, dem städtischen Sanierungsträger, der Stadtwerke Flensburg, der IHK und Vertretern der Hafenwirtschaft) mit den Auswirkungen der Verlagerung. Die Ergebnisse wurden dem Ausschuss (SUPA) bereits am 03.03.2020 in einer öffentlichen Sitzung präsentiert und sollten planmäßig am 19.03.2020 in einer Öffentlichkeitsveranstaltung in der Petrischule präsentiert und diskutiert werden, diese musste wegen der Corona-Pandemie abgesagt werden. Daher wurde das heute gewählte Format einer digitalen Öffentlichkeitsveranstaltung erarbeitet, um der Öffentlichkeit die Möglichkeit zu geben, Fragen live zu stellen.

3). Begrüßung Markus Pahl (Geschäftsführer, Flensburger Gesellschaft für Stadterneuerung)

Herr Pahl verweist auf die Voraussetzungen, die die Entwicklung für einen neuen maritimen, gemischt-genutzten Stadtteil auf der Hafen-Ostseite erst möglich machen:

- 1). Aufgabe südlicher Silobetrieb
- 2). Verlagerung Baustoffhandel
- 3). Verlagerung Hafenumschlag

Die Chance besteht, alles auf dem Gebiet der Stadt zu belassen.

4). Machbarkeitsstudie Hafenerlagerung zum Stadtwerkekai

Die Stadtwerke Flensburg GmbH (SWFL) haben eine Machbarkeitsuntersuchung (MBKU) für die Verlagerung der Hafenerwirtschaft auf die Hafen-Westseite beauftragt. Die MBKU wurde unter Mitwirkung der Firma WKC aus Hamburg erstellt. Die MBKU wird von den Herren Müller-Janßen (SWFL) und Knabe (WKC) vorgestellt und setzt sich aus den Grundlagen, den Ergebnissen, der Stellungnahme der Hafenerwirtschaft, dem Verkehr und einer Zusammenfassung zusammen.

Die zu bearbeitenden Fragestellungen waren hierbei:

- Untersuchung baulicher Möglichkeiten auf der Hafen-Westseite
- Schätzung Investitionskosten
- Abschätzung technisch umsetzbarer Umschlagsmengen
- Prüfung betrieblicher Belange Stadtwerke Flensburg GmbH.

Herr Müller-Janßen betont hierbei, dass die Untersuchung einen nachhaltigen und wachsenden Hafen ab 01.01.2023 zum Ziel hatte. Nicht Bestandteil der Aufgabe waren die tatsächlich zu erwartenden Umschlagsmengen, eine Null-Variante, die Finanzierung und Wirtschaftlichkeit der Investitionskosten, wer Träger der Maßnahme sein sollte sowie die Auswirkungen auf den städtischen Verkehr (siehe Verkehrsuntersuchung).

Der Kohleumschlag wird ab 2023 ca. 25.000-90.000 t pro Jahr betragen; der Güterumschlag am Wirtschaftshafen war 2019 ca. 140.000 t. In einer von der IHK beauftragten Potenzialanalyse aus 2018 wurde von einem maximalen Umschlag von 400.000 t pro Jahr ausgegangen.

Die Belegungszeit kann theoretisch bis zu 365 Tage im Jahr sein, für den Hafen FL wurden lediglich 250 Tage (50 Wochen a 5 Tage) angesetzt.

Herr Knabe erläutert, dass es auch nach einer Verlagerung zusätzliche Anforderungen an den Harniskai (Ostseite) gibt: zum Beispiel für Kreuzfahrtschiffe/ 3-5 Liegetage pro Jahr oder Werftaktivitäten (Stapelläufe, Großbaukomponenten).

Der IST-Zustand (am Stadtwerkekai) wird von Herrn Knabe wie folgt dargestellt: Für die Entladung der Kohle gibt es einen Schiffsentlader, der wie ein großer Staubsauger funktioniert und einen Seilkran als ein klassischer Greifer. Für den Kohleumschlag sind keine baulichen Veränderungen erforderlich und der Zustand der Kaiante ist ausreichend.

Es folgen fünf mögliche Ausbauvarianten für eine Verlagerung des Wirtschaftshafens:

Variante 1:

Variante 1 ist unterteilt in Stufe 1 und Stufe 2:

Stufe 1: Die Südseite des Piers wird ertüchtigt um Split und Kies aufnehmen zu können. Es wird eine Halle errichtet und die Entladetechnik vom Hafen Ost zum Stadtwerkekai verlagert.

Stufe 2: Der Kohleplatz wird hergerichtet um dort auch Kies und Sand lagern zu können. Es werden Lagerboxen für die Kieslagerung errichtet.

Die Investitionssumme liegt bei 6,1 Mio. € für Stufe 1 und 3,9 Mio. € für Stufe 2.

Variante 2A

In dieser Variante wurde die gesamte Kaimauer 40-50 m nach Osten verschoben. Dadurch entstehen zwei Liegeplätze. Die Lagerfläche wäre erheblich zu erhöhen, ein Neubau Kranbahn und Förderband, die Befestigung der Lagerflächen, Fahrspuren, die Sicherung vorhandener Düker und der Neubau einer Lagerhalle für Kalk und Dünger wären notwendig. Die Gesamtinvestitionen liegen bei ca. 38 Mio. €.

Variante 2B:

In dieser Variante würden auch zwei Liegeplätze entstehen. Im Süden würde eine neue Kaianlage installiert werden. Diese wird mit mobilen Geräten bedient und wird gleichzeitig als Kieslager hergerichtet. Auch dort müssten die Befestigung von Lagerflächen und Fahrspuren durchgeführt, vorhandene Düker gesichert und der Neubau einer Lagerhalle für Kalk und Dünger sowie eine zusätzliche Waage errichtet werden.

Die gesamte Investitionssumme beläuft sich auf 21 Mio. €.

Variante 3A:

Hier würden drei Liegeplätze entstehen, eine so genannte Fingerpier würde rechteckig bzw. orthogonal zur vorhandenen Pier gebaut werden. Der Vorteil: Es gäbe kaum Einschränkungen während der Bauphase für den Betrieb der Stadtwerke Flensburg GmbH. Es wäre Platz für zwei neue Schiffe, es würden dann drei Liegeplätze existieren. Hier wäre zusätzlich der Umbau des Förderbandes notwendig sowie die Schaffung von Lagerflächen und der Neubau eines Förderbandes (Ost-West).

Die gesamte Investitionssumme läge bei 21 Mio. €.

Variante 3B:

Die Variante 3B ähnelt der Variante 3A sehr, nur dass die zu installierende Fingerpier eine größere Dimension hat, d.h. die Fläche wäre erheblich größer.

Maßnahmen: Neubau einer Fingerpier im Süden, Schiffsendlager nach Norden, Greifer nach Süden, mobile Geräte auf der Fingerpier, Umbau Förderband (Nord), Schaffung von Lagerflächen, Schaffung zusätzlicher Liegeflächen, Befestigung von Lagerflächenfahrspuren, Neubau einer Lagerhalle für Kalk, Dünger etc., Einrichtung einer zusätzlichen Waage.

Die geschätzte Investitionssumme liegt bei 26 Mio. €.

Die von Herrn Knabe vorgestellten technischen Varianten wurden dem Aufsichtsrat der SWFL vorgestellt. Werden alle betrieblichen Belange der Stadtwerke berücksichtigt, so verbleiben lediglich die Varianten 1 und 2B.

Variante 1 setzt sich aus den zwei Bauabschnitten Stufe 1 und Stufe 2 zusammen. Die Kosten liegen bei Stufe 1 bei 6,1 Mio. € und bei Stufe 2 bei 3,9 Mio. €. Die Variante 2B hat ein Investitionsvolumen von ca. 20,9 Mio. €. Es wäre möglich, die Variante 1 einer späteren Variante 2B vorzuschieben, so dass man dann insgesamt auf ein Investitionsvolumen von ca. 25 Mio. € kommen würde.

Bei der Variante 1 wären 200.000 t Umschlag pro Jahr technisch möglich (nur Wirtschaftshafen, der Kohleumschlag wird zusätzlich gerechnet).

Bei Variante 2B wäre ein Umschlag von 400.000 t entsprechend der Potentialanalyse der IHK pro Jahr möglich.

Die Dauer der zeitlichen Umsetzung beträgt bei Variante 1 3 Jahre, sodass der frühestmögliche Termin zur Verlagerung des Güterumschlag Anfang 2023 wäre, bei Variante 2B würde der Zeitraum für Planung, Genehmigung und bauliche Umsetzung ca. 3-5 Jahre in Anspruch nehmen, so dass mit einem Anfang in 2024 zu rechnen wäre. Voraussetzung für die zeitlichen Vorgaben wäre allerdings eine zeitnahe Beauftragung der Leistungen.

Herr Müller-Janßen trägt hierzu in einer gesonderten Stellungnahme der Hafenwirtschaft deren Belange und Einschätzungen vor:

Variante 1 ist nicht praktikabel, es gäbe deutliche Wettbewerbsnachteile wenn es zu einer Doppelbelegung käme, dadurch entstehen Wartezeiten mit erhöhten Kosten.

Die Hafenwirtschaft sieht ausschließlich in Variante 2B alle Belange berücksichtigt und schlägt für die Umsetzung ein zweistufiges Modell vor:

In einem ersten Schritt soll die Variante 1 umgesetzt werden. Bis zum Zeitpunkt der Fertigstellung der Ausbauvariante 1 zu Variante 2B, soll es möglich bleiben, im Ausnahmefall (Doppelbelegung eines Liegeplatzes) die Umschlagstätigkeit auf der Hafen-Ostseite am Harniskai durchzuführen.

Dieser Vorschlag der Hafenwirtschaft muss mit dem Fördermittelgeber besprochen werden, da er Auswirkungen auf die Entwicklung des Gebietes Hafen-Ost zu einem urbanen, gemischt-genutzten Stadtquartier hätte.

Für die verkehrlichen Auswirkungen für die Varianten 1 und 2B wurden von Herrn Müller-Janßen 3 Szenarien (hoher Kohleverbrauch, niedriger Kohleverbrauch und Stilllegung letzter Kohlekessel) in Betracht gezogen, die als Grundlage für das Verkehrsgutachten dienen sollen:

Der Nettozuwachs an LKW-Touren beträgt bei einem hohen Kohleverbrauch bei der Variante 1 ca. 6.300 und bei der Variante 2B ca. 15.800 Touren pro Jahr. Bei einem niedrigen Kohleverbrauch verringert sich das Aufkommen bei der Variante 1 auf 6.075 und bei der Variante 2B auf 13.475 Touren pro Jahr.

Wird der letzte Kohlekessel stillgelegt reduziert sich das Aufkommen bei der Variante 1 auf 5.970 und bei Variante 2B auf 12.970 Touren pro Jahr. Allerdings kämen hier wieder zusätzliche 2.790 Touren pro Jahr für beide Varianten hinzu, wenn die SWFL einen zusätzlichen Biomassekessel errichten würde.

Zusammenfassung:

Abschließend lässt sich zusammenfassen, dass es machbar ist, auf der Westseite den Hafenumschlag aufzunehmen. Dafür gibt es nach Berücksichtigung der Belange der SWFL die Varianten 1 und 2B.

5). Studie zur Verkehrsentwicklung

Die Stadt Flensburg hat mit der Verkehrsuntersuchung die Fa. Merkel Ingenieur Consult beauftragt. Die TSC Beratenden Ingenieure für Verkehrswesen und die Lairm Consult GmbH ergänzen die gutachterliche Betrachtung.

Herr Bock als Verkehrsplaner stellt die Verkehrsuntersuchung vor und hat sich mit den verkehrlichen Auswirkungen der Verlagerung des Hafens auf die Westseite befasst. Es werden die Folgen für die Verkehrsabläufe in der Apenrader und Harnisleer Straße untersucht, die Lärmsituation bewertet und die Beeinträchtigung der Luftreinheit dargestellt.

Schon heute wird die Verkehrssituation von den größeren Betrieben (FFG, FSG, Flensburger Stadtwerke GmbH) bestimmt. Die Basis für die Untersuchung bildeten die Verkehrszählungen der Stadt Flensburg aus 2018 und eigene Untersuchungen aus

November 2019. Dadurch ergibt sich ein sehr aktuelles und umfassendes Bild über die Verkehrssituation an den relevanten Straßenabschnitten und Knoten.

Die Hafenverkehre im Bezugsjahr 2019 belaufen sich auf der Hafen-Westseite auf 6.060 LKW-Fahrten jährlich und auf der Hafen-Ostseite auf 9.800 LKW-Fahrten jährlich. Hierbei bedeuten „Fahrten“ hin zum Hafen und wieder weg vom Hafen mit einem LKW.

Wichtig ist, dass bei der IST-Situation auf die Tonnage Bezug genommen wurde, die von der Flensburger Hafen GmbH durchschnittlich mit etwa 140.000 t pro Jahr angegeben wurde.

Verkehrsprognose

Planfälle der Verkehrsprognose

Planfall 1 – Nutzung der Apenrader Straße

Planfall 2 – Nutzung der Harrisleer Straße

1). IST-Belastung im täglichen LKW-Verkehr (inkl. Verkehr der SWFL):

| | |
|---------------------------------|-----------------|
| 1. Mads-Clausen-Straße | 440 LKW-Fahrten |
| 2. Werftstraße Nord | 170 LKW-Fahrten |
| 3. Brauereiweg | 430 LKW-Fahrten |
| 4. Werftstraße Mitte | 430 LKW-Fahrten |
| 5. Gasstraße/ Harrisleer Straße | 370 LKW-Fahrten |

2). Prognose:

Planfall 1 – Nutzung der Apenrader Straße

Planfall 2 – Nutzung der Harrisleer Straße

Bei einer Aufteilung in die 4 Szenarien der Stadtwerke

- Szenario 1: hoher Kohleumschlag
- Szenario 2: geringer Kohleumschlag
- Szenario 3: mittelfristige Beendigung Kohleumschlag, ohne Biomasse-Kessel
- Szenario 4: mittelfristige Beendigung Kohleumschlag, mit Biomasse-Kessel

ergibt das jeweils für die Minimalvariante 48 und für die Maximalvariante 126 zusätzliche Fahrten pro Tag. Hierbei wurde der Rückgang der Kohle bzw. Aschefahrten sowie die Versorgung mit Biomasse berücksichtigt.

Die Zusammenfassung der Daten ergibt folgendes Bild:

| | Minimal | Maximal |
|------------------|------------|------------|
| Umschlag: | 215.192t/a | 400.000t/a |
| Arbeitstage | 250 | 250 |
| LKW-Fahrten/Tag | 68 (48) | 128 (126) |
| LKW-Fahrten/Std. | 7 (5) | 13 (13) |

(Die Werte in den Klammern berücksichtigen die entfallenden Verkehre der Stadtwerke.)

Bei der Untersuchung der Fahrtrouten ergibt sich folgendes:

Der Planfall 1 mit der Apenrader Straße als Kreisstraße ist dem Hauptverkehrsstraßennetz zuzuordnen. Teile der Apenrader Straße werden gemäß der Richtlinien für die Anlage von Straßen als Gewerbe- bzw. Örtliche Einfahrtsstraße mit einer empfohlenen Verkehrsstärke von 1.800 KFZ/h bzw. Quartierstraße von 1.000 KFZ/h eingeordnet. Die tatsächlichen Belastungen reichen von ca. 750 bis ca. 1.000 KFZ/h und erreichen gerade im Bereich der Quartierstraße den Grenzbereich.

Die HARRISLEER Straße: als Planfall 2 ist ebenfalls als Kreisstraße dem Hauptverkehrsstraßennetz zuzuordnen. Die Gesamtstrecke ist als Quartiersstraße mit einer empfohlenen Verkehrsstärke von bis zu 1.000 KFZ/h anzusetzen. Die tatsächliche Ist-Belastung überschreitet mit ca. 850 bis 1.100 KFZ/h schon jetzt die städtebaulichen Empfehlungen.

Maßgebend für die Beurteilung ob ein Straßenabschnitt oder ein Knotenpunkt Verkehr aufnehmen kann, ist ein bundeseinheitliches Regelwerk: Das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen. Hier sieht man die verschiedenen Qualitätsstufen. Auf der ganz linken Seite A bis F, das sind sechs Qualitätsstufen wie Schulnoten: A = 1, F = 6. F(6) zeigt, dass die Verkehrsanlage überlastet ist. Grün eingekreist ist praktisch der Bereich, der gemäß Regelwerk noch als akzeptabel und adäquat anzusehen ist. Nämlich die Stufe D, Qualitätsnote D/Schulnote vier wäre noch ausreichend.

Im Ergebnis erreicht die Apenrader Straße eine Verkehrsqualitätsstufe B. Während die Nutzung der HARRISLEER Straße grenzwertig ist, nähert man sich im Bereich des HARRISLEER Kreuzes/ Lornsendamm/ Am Katharinenhof der Leistungsfähigkeitsgrenze und erreicht nur noch die Qualitätsstufe E.

Für die Beurteilung der Lärmsituation zeigt der Auszug aus dem Schallemissionsplan für den Tageszeitraum entlang der HARRISLEER und Apenrader Straße Grenzwertüberschreitungen (hellblaue und dunkelblaue Bereiche) auf. Die Übersicht für den Nachtzeitraum verstärkt diesen Eindruck noch.

Fazit:

Auf beiden Straßen gibt es Grenzwertüberschreitungen am Tag (6 bis 22 Uhr bis 70 db(A) zulässig) und in der Nacht (22 bis 6 Uhr bis 60 DB(A) zulässig).gemäß der Richtlinie für Lärmschutz an Straßen.

Auf der Apenrader Straße gibt es am Tag keine und nachts vereinzelt Überschreitungen des Anhaltswertes für Gesundheitsgefährdung(= Maß für gesundheitsgefährdende Auswirkungen des Schalls).

Auf der HARRISLEER Straße gibt es am Tag schon eine teilweise und nachts eine durchgängige Überschreitung des Anhaltswertes für Gesundheitsgefährdung.

Die Quelle ist die schalltechnische Untersuchung im Rahmen der Verkehrsuntersuchung für die Hafenverlagerung zur Westseite. Das war der IST-Zustand - also heute. Was wir im Prognosezustand haben, das ist eine Zunahme - natürlich durch den zusätzlichen LKW-Verkehr - auch eine Zunahme der Lärmemission in der Straße.

Allerdings ist dazu zu sagen, dass diese Zunahme in der Maximalvariante, also bei 400.000 t Hafenumschlag und vollem Ausbau des Hafens, einige Zeit in Anspruch nehmen und dann eine Zunahme der Beurteilungspegel jeweils unter 1 dB haben wird. Das ist deshalb wichtig, weil man wissen muss, dass erst ab 1 dB Lärmzunahme diese Zunahme für das menschliche Gehör wahrnehmbar ist. Solange eine Zunahme an Lärm unter 1 dB bleibt, ist es für den Menschen nicht wahrnehmbar.

Auf der Apenrader Straße ist es so, dass wir auch mit den Prognosewerten tagsüber keine Überschreitungen des Anhaltswertes für Gesundheitsgefährdung feststellen. Dass wir aber nachts, wo es heute schon Überschreitungen gibt, zusätzliche Emissionswerte haben, an denen die Überschreitungen zusätzlich festgestellt werden müssen. In der HARRISLEER Straße haben wir nachts bereits Überschreitungen. Tagsüber gibt es zusätzliche Überschreitungen der Anhaltswerte.

Als Fazit aus den dargestellten Untersuchungen ergeben sich folgende Ergebnisse:

Die Belastung und Anteile des Schwerverkehrs am Gesamtverkehr für den Brauereiweg, der ja maßgebend ist für die Anbindung an den Hafen, zeigt, dass in der Minimalvariante (200.000 t Umschlag) der Anteil am Schwerlastverkehr am täglichen Verkehrsaufkommen von heute 6,9 % auf 7,8 % zunimmt.

In der Maximalvariante (400.000 t Umschlag) und vollem Hafenausbau wäre das eine Zunahme im Schwerlastverkehr von heute 6,9 % auf 9,1 % vom täglichen Gesamtverkehr.

Diese Verkehrszunahme wurde für die einzelnen Planfälle Apenrader Straße und Harrisleer Straße berücksichtigt. Der Schwerlastverkehr liegt prozentual bei der Apenrader Straße im nördlichen Abschnitt zurzeit bei 2 % des täglichen Verkehrsaufkommens und würde in der Minimalvariante von 2,0 % auf 2,5 % und in der Maximalvariante bis auf 3,5 % am Gesamtverkehr steigen.

In der Harrisleer Straße ist der Anteil an Schwerlastverkehr am Gesamtverkehr heute schon höher und würde in der Minimalvariante von heute 5,2 % auf 5,9 % und in der Maximalvariante auf 7,0 % steigen.

Das bedeutet unter Berücksichtigung eines maximalen Ausbaus des Hafens sowie eines maximalen Umschlags von 400.000 t eine Steigerung des Gesamtverkehrs auf der Apenrader Straße in der Maximalvariante von 1,5 % und auf der Harrisleer Straße um 1.8%

Die Leistungsfähigkeit an den Knotenpunkten ist auf beiden Fahrrouten gegeben.

Allerdings mit dem Hinweis, dass im Bereich des Harrisleer Kreuzes die Leistungsfähigkeitsgrenze erreicht ist.

Diese Beurteilungen beziehen sich auf das maximale Szenario mit 400.000 t Umschlag im Jahr, die aber nicht sofort erzielt werden können. Es handelt sich hier um einen Prozess, der den Ausbau des Hafens und die Entwicklung des Hafenumschlags voraussetzt.

Parallel hat sich die Stadt Flensburg mit dem Maßnahmenplan Mobilität verpflichtet, die Mobilität auf umweltfreundliche Verkehrsträger zu verlagern und den Kfz Verkehr insgesamt zu verringern, so dass zwei Trends gegeneinander laufen, das heißt der allgemeine Kfz-Verkehr wird sich dann verringern durch Maßnahmen für den ÖNVP, Radverkehr und Fußgänger. Im gleichen Maße wird der Hafenverkehr eventuell etwas zunehmen.

Für die **Lärmemission** ist in beiden Planfällen der Beurteilungspegel prognostisch leicht erhöht und liegt selbst in der Maximalvariante unterhalb von 1 dB(A), einem Bereich, der für den Menschen nicht wahrnehmbar ist.

Aus schallschutztechnischer Sicht ist die Apenrader Straße wegen geringerer Überschreitungen der Anhaltswerte für Gesundheitsgefährdung weniger kritisch zu sehen als die Nutzung der Harrisleer Straße. Der Grund ist der, dass wir in der Harrisleer Straße nachts durchgängig und auch tagsüber teilweise diesen Anhaltswert für Gesundheitsgefährdung bereits überschreiten. Dies ist in der Apenrader Straße nicht der Fall.

Insofern geht die Empfehlung für eine Trassenführung aus verkehrs- und schallgutachterlicher Sicht dahin, die Apenrader Straße als Vorzugslösung im Vergleich zur Harrisleer Straße anzusehen.

Luftschadstoffe wurden nicht separat untersucht. Aufgrund der Verkehrs-IST-Mengen und der Prognosewerte konnte festgestellt werden, dass die zu erwartenden Auswirkungen überschaubar sind. Zum Vergleich wurde hierzu der Messpunkt Neumarkt/Deutsches Haus

mit einem deutlich höheren Verkehrsaufkommen herangezogen; hier kommt es zu keinen Grenzwertüberschreitungen.

Folgende Fragen wurden telefonisch, per Email oder über die sozialen Medien an die anwesenden Fachleute gestellt:

6). Fragen

Frage 1: Zunahme des Schwerlastverkehrs in der Apenrader Straße in absoluten Zahlen:

Antwort 1:

- Min. 48 LKW-Fahrten täglich
- Max: 126 LKW-Fahrten täglich
- (Verweis auf Präsentation Kristian Bock, Seite 12)

Frage 2: Wie viel LKW werden pro Tag erwartet?

Antwort 2:

Planfall 1: 170 IST, 218 min., 296 max. LKW-Fahrten/Tag

Planfall 2: 370 IST, 418 min., 496 max. LKW-Fahrten/Tag

(Verweis auf Präsentation Kristian Bock, Seite 26)

Frage 3: Wenn der Hafen verlagert wird, verlangt Kiel Geld von der Stadt Flensburg zurück. Wie soll das gehen?

Antwort 3, Herr Pahl: Es geht wahrscheinlich um den Ausbau der Europawiese in 2013 als geförderte Maßnahme. Eine Zweckbindung läge gewöhnlich bei 15 Jahren. Ob eine Teilrückzahlung erfolgen muss, entscheidet der Fördermittelgeber. Hierzu sollen kurzfristig Gespräche aufgenommen werden.

Frage 4: Wie soll ein sinnvoller Umzug des Hafens für 3 Mio. EUR erfolgen, wenn die Machbarkeitsstudie viel höhere Werte angibt?

Antwort 4, Herr Knabe: Die von den Fraktionen genannten 3 Mio. EUR stehen in keinem Zusammenhang zu den in der Machbarkeitsuntersuchung ermittelten Werten. Zu der Höhe sowie den damit verbundenen Möglichkeiten kann keine Aussage erfolgen.

Frage 5: Sollte ein Schiff wegen Regens nicht gelöscht werden können, wo warten die bestellten LKW?

Antwort 5, Herr Müller-Janßen: Es sind ausreichend Rückstauräume auf dem Gelände der Stadtwerke vorhanden.

Frage 6: Was ist mit Bahnanbindungen, die für Häfen ja relevant sind: Prognosen/Aussagen dazu?

Antwort 6, Frau Takla Zehrfeld: Es gibt keine Bahnanbindung mehr und daher auch keine entsprechenden Pläne.

Frage 7: Wie soll verhindert werden, dass LKW beim Harrisleer Kreuz abfahren und dann "Am Katharinenhof" runter zur Apenrader Str. fahren?

Antwort 7, Frau Helas: Die Hafenvirtschaft gibt die Fahrtroute vor, dies ist dann bindend für die LKW-Fahrer. Bei Missachtung könnten Bußgelder durch die Ordnungsverwaltung/ Verkehrsüberwachung verhängt werden.

Frage 8: Wie hoch ist das Verkehrsaufkommen für den Bau des Hafens?

Antwort 8, Herr Knabe: Das Verkehrsaufkommen wird erhöht sein, der Transport wird teilweise über den Seeweg erfolgen und weit unter der Maximalbelastung durch die spätere Wirtschaftshafennutzung sein.

Frage 9: Wie kommt die Studie dazu die Umschlagsmenge auf 250 Tage umzurechnen, die Schiffe kommen nicht regelmäßig sondern auch mal mehrere pro Tag?

Antwort 9, Herr Müller-Janßen: Die Studie hat zugrunde gelegt, dass wir im Flensburger Hafen durchschnittlich 50 Arbeitswochen a 5 Tage im Jahr haben.

Frage 10, aus dem Publikum Herr Dierking, SSW: Wie hoch ist der Höhenunterschied zwischen dem Hafen Ost und dem Hafen West?

Antwort 10: Die Hafen-Westseite liegt ca. 1 Meter unter der Hafen-Ostseite.

Frage 11, aus dem Publikum Herr Dierking, SSW: Wie oft gibt es Überschwemmungen?

Antwort 11, Müller-Janßen: Die Anzahl der Überschwemmungen ist nicht bekannt.

Frage 12, aus dem Publikum Herr Dierking, SSW: Wurde die Anpassung der Höhe von ca. 1 Meter in den Kosten mitkalkuliert?

Antwort 12, Herr Knabe: Bei den Varianten 1 und 2B wird eine Flächenertüchtigung notwendig. Bei der Ertüchtigung soll eine Betonplatte installiert werden, diese könnte bei der Installation höher gegossen werden. Dadurch könnte der Höhenunterschied ausgeglichen werden. Der Harniskai liegt 1,50 m über Mittelwasser, demnach 1 m höher als der Stadtwerkekai. Die Kosten sind unbekannt.

Frage 13: Wie soll das Problem der Überschreitung der gesundheitlichen Grenzwerte für Lärm in der Harrisleer Straße gelöst werden?

Antwort 13, Frau Helas: Im Lärmaktionsplan der Stadt Flensburg werden Maßnahmen vorgeschlagen: Zum Beispiel für die Harrisleer Straße: Tempo 30 oder Nachtfahrverbote.

Frage 14: Warum werden die 3 Millionen € nicht am Hafen-Ost investiert?

Antwort 14, Herr Pahl: Insgesamt werden 70 Mio. € vom Bund/ Land und der Stadt investiert. Der Wunsch nach einem gemischt genutzten Hafenquartier wurde in der Ratsversammlung beschlossen. Dies soll nicht alternativ, sondern additiv sein. Die Investition ist notwendig, da die Genehmigungslage im Land Schleswig-Holstein keine andere Möglichkeit zulässt.

Frage 15: Warum nicht Wirtschaftshafen und Wohnen nebeneinander auf der Westseite (?) wie in anderen Städten?

Antwort 15, Herr Pahl: In Schleswig-Holstein ist dies nicht möglich, da es nicht genehmigungsfähig ist. Dem widersprechen die Lärm - und Umweltimmissionen.

Frage 16: Woher nimmt Herr Pahl die Gewissheit, dass die Mehrheit der Flensburger die Verlagerung des Wirtschaftshafens favorisiert?

Antwort 16, Herr Rüstemeier: Die Verlagerung des Wirtschaftshafens wurde durch den Rat der Stadt Flensburg beschlossen, dieses ist ein demokratisches gewähltes Gremium der Stadt, welches die Interessen der Bürger und Bürgerinnen vertritt.

Frage 17: Werden sich die Kosten der Hafenverlagerung irgendwann für die Stadt rentieren (Wirtschaftlichkeit)?

Antwort 17, Herr Pahl: Dies wurde in der Kosten- Nutzen-Analyse analysiert, es gab verschiedene Varianten. Variante 1: Alles bleibt wie es ist, Variante 2: Die Verlagerung des Wirtschaftshafens. Ergebnis: eine deutliche Steigerung der Wirtschaftlichkeit bei Variante 2.

Frage 18: Wer ersetzt den Wertverlust der Immobilien, die durch eine höhere Verkehrsbelastung entstehen?

Antwort 18, Frau Helas: Der Anstieg ist in der Realität kaum bemerkbar. Es gibt eine niedrige Mehrbelastung; dadurch entsteht keine Schwankung in der Wertermittlung der Immobilien.

Frage 19: Wenn ein Schiff an einem Tag gelöscht und auch die ganze Ladung innerhalb eines Tages abtransportiert werden muss, wie viele Lkw-Fahrten sind das?

Antwort 19, Herr Bock: Das hängt von der Tonnage des Schiffes ab und ist einfach auszurechnen, indem man die Tonnage des Schiffes von ca. 3.500 t durch die Tonnageaufnahme der Lkw von ca. 25 t.

Anmerkung Frau Helas: Die Nutzung der Waage für die Lkw lässt eine höhere Abfahrtmenge als 7 LKW pro Stunde gar nicht zu.

Frage 20: Um wie viel höher steigt die CO2 Belastung in der Apenrader Straße durch den LKW-Verkehr der Hafenvirtschaft?

Antwort 20, Herr Bock: Es gibt keine Berechnung zu den CO2 Belastungen für einzelne Straßenzüge. Die Luftmessstation in Flensburg am Deutschen Haus, wo die höchste Verkehrsbelastung gemessen wird, weist keine Grenzwertüberschreitungen für Feinstaub auf.

Antwort 20, Frau Takla Zehrfeld: Durch die Verlagerung des Verkehrs von A nach B ändert sich die CO2- Emissionen innerhalb des Stadtgebiets nicht.

Frage 21: Um wie viel wird die Feinstaubbelastung durch die Lkw zu nehmen?

Antwort 21, Herr Bock: Dies ist ein komplexes Thema, da in die Feinstaubbelastung auch andere Komponenten hineinspielen, es wird eine moderate Zunahme erwartet.

Frage 22: Warum wird die Harrisleer Straße nicht für Lkw gesperrt?

Antwort 22, Frau Helas: Dies wird zukünftig begutachtet im Lärmaktionsplan der Stadt Flensburg.

Frage 23: im Flensburger Tageblatt stand etwas von insgesamt bis zu 400.000 t Umschlaggütern. Wie viele Lkw wären das pro Tag?

Antwort 23: Bitte sehen Sie in den Vortrag von Herrn Christian Bock, Seite 12

Frage 24: Wenn ich eine Eigentumswohnung oder ein Haus in der Apenrader oder Harrisleer Straße hätte: Wer käme für Schäden auf, die durch die zusätzlichen LKW-Fahrten entstehen würden?

Antwort 24, Frau Helas: Durch die Zunahme des LKW- Verkehrs entsteht keine Herausforderung für den Straßenaufbau, es sind keine Schäden zu erwarten.

Frage 25: Die Oberbürgermeisterin, Frau Lange, hat letzte Woche bei Markus Lanz gesagt, dass in Flensburg jetzt schon mehr als 40 Millionen € Schulden durch die Coronakrise entstanden sind. Können wir uns den Umzug des Wirtschaftshafens überhaupt noch leisten?

Antwort 25, Frau Takla Zehrfeld: Die Entscheidung aufgrund der neuen Situation steht noch bevor - und wird durch die Ratsversammlung getroffen.

Frage 26: Warum kann man den Umzug des Hafens nicht noch ein wenig verschieben, damit wir erst einmal mit den Zusatzschulden durch Corona fertig werden?

Antwort 26, Herr Pahl: Zum einen ist der Wirtschaftshafen defizitär. 2019 wurde das Gebiet Hafen-Ost zum Sanierungsgebiet erklärt. Dies gilt für 15 Jahre, diese Zeit müssen wir gegenüber dem Fördermittelgeber einhalten und wird auch geprüft. Die Fläche muss nach der Verlagerung des Wirtschaftshafens entwickelt werden.

Frage 27: Bisher wurde auf dem Gelände der Stadtwerke Kohle gelagert. Wenn der Hafen umzieht, kommen auch Kies und Sand dorthin. Kies und Sand sind deutlich schwerer als Kohle, ist der Boden dafür tragbar?

Antwort 27, Herr Müller-Janßen: Ja, der Boden ist tragbar bzw. wird sowieso ertüchtigt.

Frage 28: Was passiert, wenn bei Hochwasser der dort gelagerte Sand vom Ostseewasser versalzen wird und nicht mehr brauchbar ist? Wer bezahlt den Schaden?

Antwort 28, Herr Knabe: Der Sand könnte gewaschen werden, gegebenenfalls wurde er direkt aus der Ostsee gewonnen.

Frage 29: Der Umzug des Hafens ist mit uns Bürgern und Bürgerinnen nie diskutiert worden, von wem und warum überhaupt ist das beschlossen worden?

Antwort 29, Herr Pahl: Am 16.01.2019 war bereits die erste Öffentlichkeitsveranstaltung zum Thema Hafenverlagerung, daraufhin hat der Rat der Stadt Flensburg diesen am 21.02.2019 beschlossen.

Herr Rüstemeier fügt hinzu: Die Verlagerung des Hafens war bereits Wahlkampfthema.

Frage 30: Wenn der Wirtschaftshafen auf die Westseite verlegt wird: wer wird dann für die Unterhaltskosten für die Kaikante an dem Stück vom Ostufer aufkommen?

Antwort 30, Herr Pahl: Derzeit kommt dafür die Hafen GmbH auf, für die Zukunft wird noch eine Klärung herbeigeführt.

Frage 31: Warum wurden die weiterführenden Strecken nicht untersucht (Westumgehung)? Nach Norden können die Lkw ja nicht fahren.

Antwort 31, Herr Bock: Die weiterführenden Straßen sind Bundesstraßen bzw. größere Straßen als die untersuchten Kreisstraßen. Es ist davon auszugehen, dass die größeren Straßen das erhöhte Verkehrsaufkommen problemlos aufnehmen können, da größere Straßen grundsätzlich aufnahmefähiger sind.

Frage 32: Warum muss der Umzug jetzt so schnell erfolgen?

Antwort 32: siehe oben.

Frage 33: Welche Art von Gütern werden derzeit angelandet und welche Art von Gütern erwartet die IHK-Studie?

Antwort 33, Herr Müller-Janßen: Aktuell werden überwiegend Splitt und Kies angelandet, für die Zukunft kann keine Prognose abgegeben werden.

Frage 34: Welche wirtschaftlichen Erträge erzielt der Hafen gegenwärtig und welche Einnahmen bzw. Ausgaben tätigt die Stadt für den Wirtschaftshafen?

Antwort 34, Herr Pahl: Verweis auf die Mitteilungsvorlage SUPA-20/2020

Frage 35: Wieso ist der Lärm auf der Westseite, jedoch nicht auf der Ostseite möglich. Dort wohnen auch Menschen.

Antwort 35: Den Anwesenden ist die Frage unklar. Im Westen weist der Flächennutzungsplan ein Gewerbegebiet für den Bereich des Hafens/Stadtwerke kai aus. Hier ist kein urbanes Mischgebiet geplant.

Frage 36: Ist mit Gefahren (zum Beispiel Munition) auf der Baufläche zu rechnen?

Antwort 36, Herr Pahl: Vor Baubeginn werden entsprechende Untersuchungen, hier Kampfmittelräumdienst, gemacht.

Frage 37: Herr Bock: wie kommen Sie zu der Annahme, dass die Entladung eines Schiffes mit 3000 t 2 1/2 Tage dauern soll? Zu lange!

Antwort 37: Dieser Annahme liegt eine Information der Hafenwirtschaft zu Grunde.

Anmerkung von Frau Helas: Die maximale Abwicklung von LKW ist von der Waage abhängig. Eine höhere Zahl ist definitiv nicht möglich.

Frage 38: Verkehr in der Apenrader Straße: die Straße wurde saniert und im Profil verkleinert. Ist berücksichtigt, dass Busse und andere Fahrzeuge den LKW-Abfluss behindern?

Antwort 38, Herr Bock: Ja, das wurde berücksichtigt. Bei der Apenrader Straße handelt es sich um eine Kreisstraße, deren Beschaffenheit diese Nutzung zulässt.

Frage 39: Die Lärm - und Verkehrsbelastung ist heute schon zu hoch. Wie passt das zum Klimapakt dazu? Wo kann ein entsprechendes Gutachten eingesehen werden?

Antwort 39, Frau Helas: Das Gutachten kann bei der Stadt Flensburg/Lärmkartierung eingesehen werden. Zum Thema Klimapark/Lärmaktionsplan siehe bitte oben.

Frage 40: Wie kommt Herr Pahl darauf, den Wirtschaftshafen als defizitär zu bezeichnen? Es sind in der Studie, die der Sanierungsträger veröffentlicht hat, bei den Einnahmen nicht alle Posten berücksichtigt und bei den Ausgaben sind alle Ausgaben der Hafen GmbH der Ostseite zugeschrieben worden.

Antwort 40, Herr Pahl: Wir haben alle Einnahmen und Ausgaben betreffend berücksichtigt. In erster Linie der Verlustausgleich zwischen Hafen GmbH & Stadtwerke Flensburg GmbH, als Mutter/Tochter-Konzern. Zusätzlich die Einnahmen und Ausgaben, wie wir sie im Haushalt in den Beteiligungsberichten der Stadt Flensburg recherchieren konnten, was in erster Linie Liegegebühren & Personalkosten anbelangt. Das ganze zusammengefasst, ist in ein Diagramm geflossen, welches kürzlich über eine Mitteilungsvorlage in der Ratsversammlung veröffentlicht wurde.

Frage 41: Ist der Hafen defizitär weil die Stadt Gewinne rauszieht?

Antwort 41 Herr Rüstemeier: Verweis auf die Mitteilungsvorlage SUPA-20/2020

Frage 42: Was ist mit den Schuppen, die laut Kommunalpolitik nicht gebraucht werden?

Antwort 42: Es ist den Beteiligten nicht klar um welche Schuppen es geht. Grundsätzlich wird ein Verweis auf die Voruntersuchung und das Entwicklungskonzept gemacht.

Frage 43: Wie hoch ist der jährliche Verlust des Wirtschaftshafens?

Antwort 43 Herr Pahl: Es liegt im Bereich von mehreren 100.000 € pro Jahr.

Frage 44: Wie hoch können die wirklich zu erwartenden Kosten ausfallen, irgendeine Sicherungsplanung muss es doch geben?

Antwort 44: Sicherungsplanung? Der Begriff ist den Beteiligten unklar, keine Antwort.

Frage 45: Kann man die Folien per Mail bekommen?

Antwort 45, Frau Takla Zehrfeld: Die Folien sind in der gläsernen Akte auf der Homepage des Sanierungsträgers einzusehen.

Frage 46, Frau Ritter (im Ratssaal anwesend): Gibt es noch ein Ausstiegsszenario?

Antwort 46, Frau Takla Zehrfeld: Wir handeln im Auftrag der Ratsversammlung. Es gibt einen Beschluss zur Hafenverlagerung und einen zweiten Beschluss zum Sanierungsgebiet Hafen-Ost. Auf dieser Grundlage arbeiten wir. Herr Rüstemeier ergänzt: Ich hoffe auf viel Veränderung im Sanierungsgebiet Hafen-Ost, dort ist aktuell eine Industriebrache vorzufinden.

7.) Abschluss der Veranstaltung

Herr Rüstemeier entschuldigt sich für die technischen Schwierigkeiten, kündigt die Veröffentlichung der gestellten Fragen & Antworten in der gläsernen Akte an, bedankt sich bei allen Beteiligten für ihr Engagement und schließt die Veranstaltung.

Die hier aufgeführten Fragen wurden während der Digitalen Öffentlichkeitsveranstaltung gestellt, konnten aber innerhalb der zur Verfügung stehenden Zeit nicht beantwortet werden.

Frage 47: Wie teuer wird die Verlagerung des Hafens?

Antwort 47: Entsprechend der Machbarkeitsstudie und die Empfehlung des Aufsichtsrates der Stadtwerke Flensburg für die Varianten 1 und 2B liegen die Schätzkosten zwischen 10 und 25 Mio. EUR.

Frage 48: Die Angabe von Herrn Pahl zur Einnahmeseite auf der Ostseite muss korrigiert werden. Richtig sind für 2019 hier 451 T EUR.

Antwort 48: Der Wirtschaftsplan 2019 für die Flensburger Hafen GmbH sieht einen Ansatz für das Ergebnis vor Steuern von 458 T EUR vor.

Frage 49: Was sagt der Klimapakt (CO₂-Neutralität) zu den schon bestehenden Verkehrs- und Lärmbelastungen?

Antwort 49: Eine Verlagerung des Hafenumschlags von A nach B verursacht keine Veränderungen in der CO₂-Bilanzierung.

Frage 50: Wie steht die Ratsfraktion zum Finanzierungskonzept durch Steuerausfälle durch die Corona-Krise?

Antwort 50: Das Finanzierungskonzept für die Verlagerung des Hafenumschlags muss von den Ratsfraktionen noch entschieden werden.

Frage 51: Wie lassen sich die Vorstellungen von Stadtwerken mit denen der Kommunalpolitik vereinbaren?

Antwort 51: Die Vorstellungen der Stadtwerke stehen im Einklang mit den Vorstellungen der Kommunalpolitik.

Frage 52: Ist der Ausbauzustand der Straßen so, dass sie den Verkehr aufnehmen können?

Antwort 52: Der Zustand der Straßen kann die prognostizierte Verkehrszunahme durch die Verlagerung des Hafenumschlags aufnehmen.

Frage 53: Ist der Hafenumzug in der von CDU, SPD, Die Grünen und FDP vorgetragenen Variante aus Sicht des Sanierungsträgers möglich?

Antwort 53: Ja, der Hafenumzug wäre auch unter Verwendung einer geringeren Investitionssumme als in der Machbarkeitsstudie angenommen möglich.

Frage 54: Wie sieht es mit den Lärmschutzwerten aus? Werden die auch in Zukunft eingehalten?

Antwort 54: Auf der Apenrader Straße gibt es am Tag keine und nachts vereinzelte Überschreitungen des jeweils gültigen Richtwertes. Auf der Harrisleer Straße gibt es am Tag eine teilweise und nachts eine durchgängige Überschreitung des Richtwertes. Die Zunahme der Lärmbelastung durch den verlagerten Hafenverkehr wird selbst bei einem Hafenumschlag von 400.000 t jährlich unter 1 dB bleiben. Diese Zusatzbelastung ist für den Menschen nicht wahrnehmbar.

Frage 55: Ist in den 3 Mio. EUR auch die Erhöhung des Kais eingerechnet? Wir müssen doch in Zukunft immer mehr mit Hochwassern rechnen.

Antwort 55: Nein, eine Erhöhung des Kohlepiers auf der Hafen-Westseite aufgrund einer zukünftigen zunehmenden Hochwassergefahr wurde nicht eingerechnet.

Gez.

Nierhoff