

## **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-Janen	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 & Wölfel, 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-Janen 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	Variante 1 Bauabschnitt 2	Variante 2b
		
Ca. 6,1 Mio. €	Ca. 3,9 Mio. € (Ausbau von BA 1 auf BA 2)	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 fließen dann in die Verkehrsuntersuchung Hafen West ein.

**Anhang – Abschätzung Umschlags- und Transportmengen-**

\*: Nur Liegeplätze mit Löschräumen (Mo-Fr) berücksichtigt, Ausweitung durch Arbeit an Samstagen möglich  
 \*\*: Nur Beteiligte Kohlewärtskai, weitere Beteiligung an Hornsleipen muss möglich sein (siehe Gutachten Seite 7)  
 \*\*\*: Basis 2019, 150.000 t Kohle  
 \*\*\*\*: Beispielwert für FWL 40 MW bei 6.000 t/ha

Umschätzung Umschlags- und Transportmengen

Stand: 17.02.2020

Ausbauvariante gem. Gutachten WKZ	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	Stück	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000
Anzahl Schiffe	Stück	8	8	8	8	8	8	8	8	8
Liegetage 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	Stück/a	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 Gesamtsumme möglich	keine getrennte Verteilung, nur Gesamtsumme möglich	keine getrennte Verteilung, nur Gesamtsumme möglich	keine getrennte Verteilung, nur Gesamtsumme möglich	keine getrennte Verteilung, nur Gesamtsumme möglich	keine getrennte Verteilung, nur Gesamtsumme möglich	keine getrennte Verteilung, nur Gesamtsumme möglich	keine getrennte Verteilung, nur Gesamtsumme möglich	keine getrennte Verteilung, nur Gesamtsumme möglich
Entfallende LKW Touren SWFL wg. Reduzierung Zuschlagstoffe, EBS, Holz, Asche bei Außerbetriebnahme Kohlekessel***	Stück/a	1.212	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. ****	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
<b>Hafenverkehre im Bestand</b>			
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
<b>Hafenverkehre Szenario 1</b>			
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
<b>Hafenverkehre Szenario 2</b>			
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
<b>Hafenverkehre Szenario 3 ohne Biomassekessel</b>			
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
<b>Hafenverkehre Szenario 3 mit Biomassekessel</b>			
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 RASSt06 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 RASSt06 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