

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 & Wölfel, 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 Löschtätigkeit (vom Schiff) kamen nach Aussage der Vertreter der Hafenvirtschaft 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)