

AF-14/2020

- öffentlich -

Anfrage

Ausschuss für Umwelt, Planung und Stadtentwicklung am 05.05.2020

**Bewertungsgrundlagen zum geplanten Umzug des Wirtschaftshafens an das Westufer
Anfrage der Flensburger Ratsfraktionen CDU, Bündnis 90 / Die Grünen, SPD, FDP**

Anfrage:

Anfrage (nebst Beantwortung) der Flensburger Ratsfraktionen CDU, Bündnis 90 / Die Grünen, SPD und FDP im SUPA am 05.05.2020

In der Sitzung des SUPA vom 03. März 2020 wurden sowohl die Machbarkeitsuntersuchung von Stadtwerken und dem Büro WK Consults GmbH vorgestellt, wie auch eine Verkehrsuntersuchung des Büros Merkel sowie einige Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens vom Januar 2020.

Außerdem wurde eine umfangreiche Anfrage einer Ratsfraktion durch die Verwaltung beantwortet. Angesichts des in der Machbarkeitsstudie aufgerufenen sehr hohen Kostenrahmens der meisten der untersuchten Verlegeoptionen stellen sich der Politik eine Reihe von bislang nicht betrachteten Fragen, um insbesondere die wirtschaftliche Bedeutung des Hafens heute und in der absehbaren Zukunft beleuchten zu können, sowie die tatsächlich notwendigen Investitionen, die die Stadt bei der Herrichtung des Geländes am Westufer zu leisten hat.

Die Verwaltung wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Die Machbarkeitsstudie geht davon aus, dass die Fläche am Westufer sowohl heute wie auch dauerhaft für die Zukunft zum Umschlag von Kohle geeignet ist - auf welcher Grundlage wird angenommen, dass die Fläche zum Umschlag von Kiesen, Steinen und Splitt ertüchtigt werden muss?

Antwort:

Der Kohleumschlag erfolgt mit einem Seilzugkran, der auf Schienen gelagert Kohle löscht. Die Schienen sind dabei linear als Streifenfundament gegründet. Ein Löschen von Kies, Steinen und Splitt ist mit diesem Seilzugkran nur eingeschränkt möglich. Es ist vor dem Hintergrund eines zu Grunde gelegten nachhaltigen und wachsenden Hafenumschlages vorgesehen, dafür die Mobilkräne zu nutzen, die derzeit auf der Ostseite tätig sind. Da sich diese nicht auf Schienen bewegen, sondern auf der Landfläche, muss diese die Flächenlast abtragen können. Das ist derzeit auf dem Westufer nicht möglich. Deshalb muss die Fläche statisch ertüchtigt werden.

Die sogenannte Null-Variante stellt hierbei die minimalste Anpassung des Kraftwerkskais dar. Um diesen für einen Kies- bzw. Düngerumschlag zu ertüchtigen, werden im Wesentlichen folgende bauliche Maßnahmen erforderlich:

- *Der südliche Teil des Kohle-Förderbandes muss rückgebaut und die Umschlagtechnik umgetauscht werden. Das bedeutet, dass der auf der Kranbahn fahrende Seilgreifer im südlichen Teil der Kaianlage auch andere Schüttgüter als Kohle entladen könnte.*
- *Darüber hinaus muss eine Lagerhalle für Dünger neu gebaut und eine Lagerfläche für Schüttgüter im südlichen Teil westlich der Kranbahn hergerichtet werden.*

Die Nutzung der Anlagen und die notwendigen Tragfähigkeiten der Bauwerke, insbesondere die der Ufereinfassung, werden dabei vorausgesetzt. Insbesondere vor dem Hintergrund der Standzeit der Ufereinfassung und der zum Zeitpunkt der Errichtung zulässigen Flächenlasten von 2 t / m² ist eine Bauwerksuntersuchung und Bestandsaufnahme zur Überprüfung des Uferbauwerkes erforderlich. Diese Untersuchung war nicht Bestandteil der Machbarkeitsstudie.

Gegenüber der Variante 1 ist bei der sogenannten Null-Variante keine uneingeschränkte Nutzung der Kaiflächen möglich. Die Anordnung der Lager- und Verkehrsflächen der Null-Variante müsste daher nach der Bauwerksprüfung verifiziert werden.

Die Herstellungskosten für die sogenannte Null-Variante belaufen sich nach Einschätzung der Gutachter und heutigem Kenntnisstand auf ca. 2,5 Mio. EUR netto.

2. Welche minimalen Investitionen wären notwendig, um den Umschlag (aufgeschlüsselt nach bislang üblichen Umschlagsgütern) im Westhafen zu ermöglichen?

Antwort:

Wie unter 1.) (siehe Machbarkeitsstudie)

3. Inwieweit können Löschanlagen des Westhafens (der Stadtwerke) mit genutzt werden, welche aktuell auf der Ostseite genutzte Infrastruktur (z.B. Kräne) kann auf die Westseite verlagert werden?

Antwort:

Wie unter 1.) bereits dargestellt, ist vorgesehen, die Mobilkräne von der Ostseite auf die Westseite zu versetzen.

4. Würde nur die vorhandene bzw. nach 3. umgebettete Infrastruktur genutzt werden: Welches Delta zum aktuellen Umschlag würde sich hieraus ergeben und wie könnte dieses anderweitig mit dem Schiff angelandet werden?

Antwort:

Es könnten dadurch je nach Zugrundelegung der Liegeplatzauslastung (siehe auch Punkt 6) grundsätzlich die identischen Umschlagsmengen gelöscht werden. Alternativ könnten Schiffe mit sogenannten Selbstentladervorrichtungen verwendet werden, bei denen keine Kräne an Land notwendig wären.

5. Besteht ein Anspruch von Hafennutzern, Lagerhallen (für Dünger) und gesondert befestigte Flächen (für Kiese und Steine) defizitär zur Verfügung gestellt zu bekommen? Warum können keine kostendeckenden Nutzungsgebühren erhoben werden bzw. warum können die Hallen und Flächen nicht von den Nutzern selbst hergestellt und betrieben werden?

Antwort:

Es existieren zurzeit Mietverträge zwischen der Flensburger Hafen GmbH und den Hafennutzern für Schuppen zur Einlagerung von Schütt- und Stückgütern. Die Machbarkeitsstudie hat die Frage einer künftigen Trägerschaft nicht betrachtet.

Grundsätzlich wurde in der Machbarkeitsstudie davon ausgegangen, dass die auf der Ostseite vorhandenen Rahmenbedingungen (Infrastruktur, Zuständigkeiten) im Sinne eines zu Grunde gelegten nachhaltigen und wachsenden Hafenumschlages auch für eine Verlagerung auf die Westseite gelten.

Es ist davon auszugehen, dass Nutzungsgebühren nicht erhöht werden können, weil die Wertschöpfungskette der dargestellten Umschlagsgüter so gering ist.

Ob bei den Vertretern der Hafenwirtschaft überhaupt und unter welchen Bedingungen die Bereitschaft besteht, in unternehmerischer Eigenverantwortung auf der Hafenwestseite die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine Umschlagstätigkeit schaffen zu wollen bzw. zu können, erfordert eine umfangreichere Betrachtung und kann gegenwärtig nicht beantwortet werden.

6. Warum soll es nicht organisatorisch machbar sein, dass jeweils nur ein Schiff zurzeit den Flensburger Hafen anläuft?

Antwort:

Grundsätzlich wäre das machbar, erfordert von den Unternehmen jedoch eine gewisse Logistik. Sollte im Ausnahmefall ein zweites Schiff zeitgleich den Flensburger Hafen anlaufen, könnte alternativ über eine Erstattung der zusätzlich anfallenden Liegegebühren für die Wartezeit entschieden werden.

Die Vertreter der Hafenwirtschaft beurteilen den Sachverhalt anders: Aus ihrer Sicht sind die Liefervorgänge über See nicht so planbar, dass die Schiffe nacheinander ankommen und gelöscht werden können. Bei der Art der in Flensburg umgeschlagenen Güter ist die bei einer Überschneidung auftretende Wartezeit wirtschaftlich ungünstig und wird die transportierten Güter unverhältnismäßig verteuern.

7. Bitte listen Sie die Liegezeiten an den Löschanlagen des Osthafens für die Jahre 2018/2019 auf, aufgeschlüsselt nach Ankunft und Abfahrt sowie nach Art der gelöschten und der aufgenommenen Ladung.

Antwort:

Nach Aufzeichnungen der Flensburger Hafen GmbH liefen im Jahre 2018 in den Flensburger Hafen (Ost- und Westseite) 144 Schiffe ein. Die nationale Verteilung der Schiffe ist folgende: Deutschland (52), Antigua (9), Dänemark (22), Polen (15), St. Vincent (1), Russland (2), Niederlande (13), Bahamas (3), Finnland (11), Zypern (4), Portugal (1), Lettland (1), Litauen (1), Norwegen (2), Barbuda (1), Luxemburg (1), St. John (1) und Kingstown (1).

Der Güterumschlag betrug insgesamt (Ost- und Westseite) 289.019 t (Massengüter per Schiff 275.746 t, Massengüter per LKW 13.269 t und Stückgüter 4 t). Es handelte sich um folgende Güterarten: 51.582 t Düngemittel per Schiff, 13.269 t Düngemittel per LKW, 39.562 t Splitt, 2.017 t Futtermittel, 182.585 t Kohle und 4 t Stückgut.

Zusätzlich wurden für die FSG insgesamt 16.156 t Großmodule / Schiffssektionen angeliefert.

Im Jahr 2018 betrug der Güterumschlag für den gesamten Flensburger Hafen 289.019 t. Hiervon entfielen auf den Harniskai 106.434 t.

Nach Auskunft von Vertretern der Hafenwirtschaft waren im Jahr 2018 insgesamt auf der Hafen-Ostseite an 596 Tagen (Mehrfachbelegungen) Liegeplätze durch Schiffe belegt. Hiervon fielen außerordentlich viele Belegungstage auf Pontons, Schwimmkräne und Schlepper für die FSG (durch verspätete Schwimmkräne) an. Für die übrige Hafenwirtschaft waren ca. 300 Tage angesetzt. Dabei handelt es sich sowohl um Löschtage als auch um Wartetage, also um Tage, an denen auf den Löschbeginn gewartet wird und um Tage, bei denen nach Löschtung auf den nächsten Auftrag gewartet wird.

Im Gutachten von WKC wurde für das Jahr 2018 eine fiktive Belegung für einen Umschlag dargestellt, der alle Aktivitäten der Hafenwirtschaft mit dem Löschen der Schüttgüter nur am Kraftwerkskai berücksichtigt. Dies soll sichtbar machen, an welchen Tagen eine Mehrfachbelegung stattgefunden hätte. Es ergaben sich innerhalb des Kalenderjahres bei 121 Frachtschiffen 9 Doppelnennungen mit einer Überschneidung von in der Regel 2-3 Tagen.

Fiktive Belegung 2018 Annahme: Umschlag nur am Kraftwerkkaai

Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dez.
1. Mo 2. Di 3. Mi 4. Do 5. Fr 6. Sa 7. So 8. Mo 9. Do 10. Fr 11. Sa 12. So 13. Mo 14. Do 15. Fr 16. Sa 17. So 18. Mo 19. Do 20. Fr 21. Sa 22. So 23. Mo 24. Do 25. Fr 26. Sa 27. So 28. Mo 29. Do 30. Fr 31. Sa	1. Do 2. Fr 3. Sa 4. So 5. Mo 6. Do 7. Fr 8. Do 9. Fr 10. Sa 11. So 12. Mo 13. Do 14. Fr 15. Sa 16. So 17. Mo 18. Do 19. Fr 20. Sa 21. So 22. Mo 23. Do 24. Fr 25. Sa 26. So 27. Mo 28. Do 29. Fr 30. Sa 31. So	1. Do 2. Fr 3. Sa 4. So 5. Mo 6. Do 7. Fr 8. Do 9. Fr 10. Sa 11. So 12. Mo 13. Do 14. Fr 15. Sa 16. So 17. Mo 18. Do 19. Fr 20. Sa 21. So 22. Mo 23. Do 24. Fr 25. Sa 26. So 27. Mo 28. Do 29. Fr 30. Sa 31. So	1. Fr 2. Sa 3. Do 4. Fr 5. Mo 6. Do 7. Fr 8. Do 9. Fr 10. Sa 11. So 12. Mo 13. Do 14. Fr 15. Sa 16. So 17. Mo 18. Do 19. Fr 20. Sa 21. So 22. Mo 23. Do 24. Fr 25. Sa 26. So 27. Mo 28. Do 29. Fr 30. Sa 31. So	1. Sa 2. Mo 3. Do 4. Fr 5. Mi 6. Do 7. Fr 8. Sa 9. Mo 10. Do 11. Sa 12. Mo 13. Do 14. Fr 15. Sa 16. So 17. Mo 18. Do 19. Fr 20. Sa 21. So 22. Mo 23. Do 24. Fr 25. Sa 26. So 27. Mo 28. Do 29. Fr 30. Sa 31. So	1. Mo 2. Di 3. Mi 4. Do 5. Fr 6. Sa 7. So 8. Mo 9. Do 10. Sa 11. So 12. Mo 13. Do 14. Fr 15. Sa 16. So 17. Mo 18. Do 19. Fr 20. Sa 21. So 22. Mo 23. Do 24. Fr 25. Sa 26. So 27. Mo 28. Do 29. Fr 30. Sa 31. So	1. Do 2. Fr 3. Sa 4. Mo 5. Do 6. Fr 7. Sa 8. Mo 9. Do 10. Sa 11. So 12. Mo 13. Do 14. Fr 15. Sa 16. So 17. Mo 18. Do 19. Fr 20. Sa 21. So 22. Mo 23. Do 24. Fr 25. Sa 26. So 27. Mo 28. Do 29. Fr 30. Sa 31. So	1. Do 2. Fr 3. Sa 4. Mo 5. Do 6. Fr 7. Sa 8. Mo 9. Do 10. Sa 11. So 12. Mo 13. Do 14. Fr 15. Sa 16. So 17. Mo 18. Do 19. Fr 20. Sa 21. So 22. Mo 23. Do 24. Fr 25. Sa 26. So 27. Mo 28. Do 29. Fr 30. Sa 31. So	1. Do 2. Fr 3. Sa 4. Mo 5. Do 6. Fr 7. Sa 8. Mo 9. Do 10. Sa 11. So 12. Mo 13. Do 14. Fr 15. Sa 16. So 17. Mo 18. Do 19. Fr 20. Sa 21. So 22. Mo 23. Do 24. Fr 25. Sa 26. So 27. Mo 28. Do 29. Fr 30. Sa 31. So	1. Do 2. Fr 3. Sa 4. Mo 5. Do 6. Fr 7. Sa 8. Mo 9. Do 10. Sa 11. So 12. Mo 13. Do 14. Fr 15. Sa 16. So 17. Mo 18. Do 19. Fr 20. Sa 21. So 22. Mo 23. Do 24. Fr 25. Sa 26. So 27. Mo 28. Do 29. Fr 30. Sa 31. So	1. Do 2. Fr 3. Sa 4. Mo 5. Do 6. Fr 7. Sa 8. Mo 9. Do 10. Sa 11. So 12. Mo 13. Do 14. Fr 15. Sa 16. So 17. Mo 18. Do 19. Fr 20. Sa 21. So 22. Mo 23. Do 24. Fr 25. Sa 26. So 27. Mo 28. Do 29. Fr 30. Sa 31. So	1. Do 2. Fr 3. Sa 4. Mo 5. Do 6. Fr 7. Sa 8. Mo 9. Do 10. Sa 11. So 12. Mo 13. Do 14. Fr 15. Sa 16. So 17. Mo 18. Do 19. Fr 20. Sa 21. So 22. Mo 23. Do 24. Fr 25. Sa 26. So 27. Mo 28. Do 29. Fr 30. Sa 31. So

Legende:  Massengutfrachter  Kohle  Kohle (künftig wegfallend)
 FSG Stapellauf  FSG Materialanlieferungen

Nach Aufzeichnungen der Flensburger Hafen GmbH liefen im Jahre 2019 in den Flensburger Hafen (Ost- und Westseite) 125 Schiffe ein. Die nationale Verteilung der Schiffe ist folgende: Deutschland (31), Antigua (7), Dänemark (12), Polen (15), St. Vincent (5), Russland (1), Niederlande (8), Bahamas (4), Malta (2), Finnland (6), Zypern (13), Portugal (4), Lettland (1), Norwegen (2), Schweden (2), Gibraltar (1), Barbados (2), Färöer Inseln (6), Irland (1), St. Kitts (1) und La Valetta (1).

Der Güterumschlag betrug 297.088 t (Massengüter per Schiff 282.389 t und Massengüter per LKW 14.699 t). Es handelte sich um folgende Güterarten: 70.373 t Düngemittel per Schiff, 14.699 t Düngemittel per LKW, 66.496 t Splitt, 4.540 t Steine und 140.980 t Kohle. Zusätzlich wurden für die FSG insgesamt 4.009 t Großmodule / Schiffssektionen angeliefert.

Im Jahr 2019 betrug der Güterumschlag für den gesamten Flensburger Hafen (Ost- und Westseite) 289.019 t. Hier von entfielen auf den Harniskai 156.108 t. Davon sind rd. 140.000 t vom Schiff umgeschlagen worden. Der Rest ist über LKW angeliefert worden.

Nach Auskunft von Vertretern der Hafenwirtschaft waren im Jahr 2019 auf der Ostseite an insgesamt 299 Tagen Liegeplätze durch Schiffe belegt. Dabei handelt es sich sowohl um Löschtage als auch um Wartetage, also um Tage, an denen auf den Löschbeginn gewartet wird und um Tage, bei denen nach Löschung auf den nächsten Auftrag gewartet wird.

- Sind der Verwaltung Beschwerden oder Klagen hinsichtlich durch den Betrieb des bisherigen Wirtschaftshafens Ost verursachter Verkehrs- oder Lärmbelastungen bekannt? Wenn ja, wie hat sich die Situation in den letzten Jahren entwickelt und wie stellt sich die Situation aus Sicht der Verwaltung dar?

Antwort:

Nein, es sind keine Beschwerden bekannt.

9. Wie bewertet die Verwaltung die Öko-Bilanz von in der Öffentlichkeit diskutierten Modellen, bei denen die Transportkette für Schüttgut über den Seeweg zum Tiefwasserhafen Apenrade oder den Stadthafen Rendsburg und dann per Lkw nach Flensburg läuft?

Antwort:

In Bezug auf transportbedingte CO2-Emissionsveränderungen lässt sich keine seriöse Aussage machen. Hier wären beispielsweise detaillierte Annahmen über

- die Verwendungsorte der angelieferten Güter,*
- die sich ergebenden neuen Transportwege zum/vom zukünftigen Umschlaghafen per Schiff und LKW,*
- die tatsächlich alternativ nutzbaren Häfen notwendig.*

Allein für den ersten Punkt ist keine detailliertere Darstellung möglich (siehe SUPA-20/2020).

Weitere Punkte einer umfassenden Ökobilanz (z.B. Materialeinsatz und damit verbundene "Graue Energie" für eine Hafenverlagerung, positive Auswirkungen auf die Flensburger Förde durch reduzierten Schiffsverkehr) wurden bislang nicht betrachtet.

10. Wie viele Arbeitsplätze (Vollzeitäquivalente) sind vom Betrieb des Flensburger Wirtschaftshafens direkt abhängig?

Antwort:

Für die Flensburger Hafen GmbH sind 3 Vollzeitäquivalente betroffen. Dies sind: 2,0 Kranfahrer, 0,25 Reserve-Kranfahrer, 0,25 Verwaltung und 0,5 Betriebsleiter.

Von den am Umschlag direkt Beteiligten Firmen wurden keine Angaben zu Arbeitsplätzen gemacht.

Stattdessen ist nach Auskunft der Vertreter der Hafenwirtschaft diese Frage nicht genau zu beantworten. Die Hafenwirtschaft sieht den Wirtschaftshafen als Ganzes, mit dem Vorlauf der Waren, der Verarbeitung vor Ort bzw. im Umkreis der Stadt. Um genaue Zahlen zu bekommen, müsste jede in Flensburg umschlagende Firma befragt werden, wie sich die Schließung bzw. Verlagerung der Hafenwirtschaft auf die einzelnen Betriebe auswirken würde. Insbesondere wären hiervon der Bereich des Umschlages, der Lagereifirmen, der Festmacher, der Makler, der Düngefirmen, der Straßenbaufirmen, der Landwirte und in besonderer Weise die Flensburger Schiffbaugesellschaft betroffen. Wie viele Arbeitsplätze in diesem Bereich direkt und indirekt vom Wirtschaftshafen durch die Zulieferbetriebe, die über See anliefern, abhängig sind, können nicht ermittelt werden.

Claudia Takla Zehrfeld
Fachbereichsleiterin