

	Westseite	Ostseite	
--	-----------	----------	--

1 Verkehrsbelastung	 Je 100.000t +3 LKW/h, 1.600 Anwohner betroffen	Je 100.000t +3 LKW/h, 600 Anwohner betroffen	
---------------------	--	--	---

Drei LKW/h ist vom TÜV-Nord völlig praxisfern berechnet, das Gleiche gilt auch für die Darstellung des Verkehrsexperten während der „Digitalen Öffentlichkeitsveranstaltung am 18. Mai 2020“. Jedoch ist die Verkehrsanbindung auf der Ostseite deutlich günstiger, **Daher keine Veränderung**

2 Nutzbare Fläche	 Rd. 21.000 m ² (Bruttofläche), ggf. Rückbau von vorhandenen Förderanlagen und Ertüchtigung	Rd. 21.000 m ²	
-------------------	---	---------------------------	---

Rückbaukosten und Ertüchtigung (Schwerlastfähigkeit) erfordern einen erheblichen Kapitaleinsatz von mehreren Mio. €. Siehe auch die Machbarkeitsstudie! Es werden hier Äpfel mit Birnen verglichen und dass am Westufer tatsächlich 21.000 m² zur Verfügung stehen, wird bezweifelt. **Daher muss diese Zeile in der Einschätzung korrigiert werden zu:**

2 Nutzbare Fläche	 keine schwerlastfähigen Flächen vorhanden. Ausbaukosten Westhafen ca. 10 - 40 Mio €	Rd. 21.000 m ² Der Stadtwerke-Kai bleibt erhalten	
-------------------	---	---	---

3 Wassertiefe	 9-10 m (vorbehaltlich möglicher Baggerungen und Standsicherheit des Kajenbauwerks)	6,5-8 m	
---------------	---	---------	--

Die internationale Wasserstraße „Flensburger Förde“ ist zugelassen für Schiffe bis zu 8,5 m Tiefgang. Der Wirtschaftshafen besteht aus dem Stadtwerkekai (West) und dem Harniskai (Ost). Das ist der Status quo. Dieser sollte auch beibehalten werden, dann gibt es keine (seltenen) Probleme mit dem Tiefgang. **Daher Neubewertung:**

3 Wassertiefe	 10 m, nutzbar nur 150 m wegen nur geringer Wassertiefe. Baggerarb. erforderlich	6,5-8 m Stadtwerke-Kai mit 10 m Tiefe bleibt erhalten	
---------------	---	--	---

Anmerkung: Der Autor dieser Darstellung vergisst immer wieder wichtige Details, so z.B. bei 3. „Wassertiefe“, dass der Stadtwerkekai einen Oberflächenwassereinlauf hat, der offensichtlich sehr viel (Streu-?) Sand erzeugt, der sich an der Kaikante ablagert. Dieses führt dazu, dass von dem 205 m langen Kai nur 150 m nutzbar sind! Wie soll man da noch vergleichen können?

	Westseite	Ostseite	
--	-----------	----------	--

4 Nutzbare Kajenlänge	 205 m + 710 m (für „wartende Schiffe auf der Ostseite)	710 m	
-----------------------	--	-------	---

Hier wird wieder mit merkwürdigen Mitteln gearbeitet, denn für wartende Schiffe auf der Ostseite bedarf es auch weiterhin des ISPS-Zauns. Der wiederum verträgt sich nicht mit der geplanten Promenade am Harniskai auf der Ostseite. So stehen auf der Westseite lediglich 205 m nach Baggerarbeiten zur Verfügung. Beim Status quo stehen dann 150 m (ohne Baggerarbeiten) auf der Westseite und zusätzlich der Harniskai auf der Ostseite zur Verfügung. Die im Schaubild genannten 710 m Kailänge werden für den Umschlag nicht genutzt, korrekt wären das ca. 400 m. **Daher neue Bewertung.**

4 Nutzbare Kajenlänge	 z. Zt. nur 150 m, Kaiverlängerung techn. möglich auf ca. 380 m, jedoch Kosten > 40 Mio €	710 m Keine dringend erforderl. Investitionen nötig	
-----------------------	--	--	---

5 Hochwasserschutz	 Kajenhöhe 1,50 m ü NN	Kajenhöhe 2,50 m ü NN	
--------------------	---	-----------------------	---

Anmerkung: Wie in der Machbarkeitsstudie dargestellt, ist eine Höherlegung der Kaikante nicht geplant. Das bedeutet, dass bei dem immer schneller steigendem Wasserspiegel an der Westseite keine Nachhaltigkeit vorliegt! **Keine Veränderung**

6 ISPS Bereich	 Zaunanlage kann an der Ostseite zurückgebaut werden.	Bestehende Zaunanlage bleibt	
----------------	---	------------------------------	--

Wenn auf der Ostseite wartende Schiffe liegen sollen und für die Werft dort z.B. Hubschrauberlandeplattormen zwischengelagert werden sollen, der Schwimmkran seine Ausleger wechseln soll, kann der ISPS-Zaun höchstens einige Meter Richtung Kaikante verschoben werden. **Daher Neubewertung.** Die Stadtplanung muss sich endlich einmal entscheiden, ob eine Promenade am Harniskai entstehen soll. Dann fällt jede Nutzung durch Handelsschiffe, auch das „Parken“, weg.

6 ISPS Bereich	 Muss erhalten bleiben	Bestehende Zaunanlage bleibt da weitere Nutzung erforderlich	
----------------	---	--	---

	Westseite	Ostseite	
--	-----------	----------	--

7 Entwicklung Mischgebiet Hafen Ost möglich?	 Ja	Nein	
--	--	------	---

Es wird daran erinnert, dass zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der RV-15/2019 noch kein Beschluss vorlag. So kann man nur einen Vergleich zwischen dem Status quo und dem Zustand nach dem Beschluss anstellen. Es ist durchaus denkbar, die Sanierungsgrenzen so zu verlegen, dass der Wirtschaftshafen dort verbleiben kann, wo er ist. Diese Frage taugt somit nicht für einen Vergleich.

Daher keine Bewertung

7 Entwicklung Mischgebiet Hafen Ost möglich?	 es ist kein Vergleich möglich zwischen Ost und West	Das ist eine Frage des Verlaufs der Grenzen des Sanierungsgebietes	
--	---	--	---

8 Einsatz von Städtebau-fördermitteln möglich?	 Ja	Nein	
--	--	------	---

Auf der Tagung des Wirtschaftsausschusses der Landesregierung ist erklärt worden, dass es für den Hafenumzug auf die Westseite keine Fördermittel geben wird. Dagegen wäre es durchaus denkbar, dass bei einer Grenzverschiebung der Sanierungsgrenzen, wie unter 7 beschrieben, für das Restgebiet Fördermittel zu bekommen sind. Daher unter Vorbehalt, da erst ein neuer Fördergeldantrag eingereicht werden müsste. Bis dahin handelt es sich um reine Spekulation. Es ist bei einem Verbleib des Wirtschaftshafens am Ostufer eher wahrscheinlich, dass Flensburg als Oberzentrum der Region vom Wirtschaftsministerium für den weiteren Aus- oder Umbau des Harniskais Fördermittel bekommt.

Daher Umbewertung

8 Einsatz von Städtebau-fördermitteln möglich?	 Ja	Nein	
--	--	------	---

	Westseite	Ostseite	
--	-----------	----------	--

9 Nachhaltige Entwicklung Hafenumschlag möglich?	 Ja	Nein	
---	--	------	---

Bezogen auf die Freiflächenverhältnisse und die Machbarkeitsstudie, die aus Platzmangel schon bei unterschiedlichen Lösungsvorschlägen eine Pier Richtung Hafenmitte vorschlägt, ist es völlig unverständlich, dass der Autor dieser vergleichenden Grafik auf der Westseite die besseren Entwicklungsmöglichkeiten sieht. Es ist genau umgekehrt!

Daher Umbewertung

9 Nachhaltige Entwicklung Hafenumschlag möglich?	 nur sehr eingeschränkt, da immer mit ganz erhebl. Kosten verbunden, beengter Raum	Es ist am Harniskai alles vorhanden, was für nachhaltige Entwicklung nötig ist	
---	---	--	---

Fazit:

Die Beschlussvorlage RV-15/2019 der Stadtverwaltung verschweigt die hohen Risiken und Kosten, die bei einer Verlegung des Wirtschaftshafens an den Stadtwerkekai entstehen. Die Vorzüge des bisherigen Standortes wurden heruntergespielt. So wurden die politischen Entscheidungsträger in Ratsversammlung durch vermeintliche Fakten beeinflusst, die einer objektiven und fachmännischen Betrachtung nicht standhalten.

Schaubild aus der Beschlussvorlage RV-15/2019 zur Hafenerverlegung der Stadtverwaltung

		Westseite	Ostseite	
Verkehrsbelastung		Je 100.000t +3 LKW/h, 1.600 Anwohner betroffen	Je 100.000t +3 LKW/h, 600 Anwohner betroffen	
Nutzbare Fläche		Rd. 21.000 m ² (Bruttofläche), ggf. Rückbau von vorhandenen Förderanlagen und Ertüchtigung	Rd. 21.000 m ²	
Wassertiefe		9-10 m (vorbehaltlich möglicher Baggerungen und Standsicherheit des Kajenbauwerks)	6,5-8 m	
Nutzbare Kajenlänge		205 m + Verlängerungsoption 710 m (für „wartende Schiffe auf der Ostseite)	710 m	
Hochwasserschutz		Kajenhöhe 1,50 m ü NN	Kajenhöhe 2,50 m ü NN	
ISPS Bereich		Zaunanlage kann an der Ostseite zurückgebaut werden.	Bestehende Zaunanlage bleibt	
Entwicklung Mischgebiet Hafen Ost möglich?		Ja	Nein	
Einsatz von Städtebau-fördermitteln möglich?		Ja	Nein	
Nachhaltige Entwicklung Hafenumschlag möglich?		Ja	Nein	

Schaubild nach sorgfältigem Faktencheck

		Westseite	Ostseite	
Verkehrsbelastung		Je 100.000t +3 LKW/h, 1.600 Anwohner betroffen	Je 100.000t +3 LKW/h, 600 Anwohner betroffen	
Nutzbare Fläche		keine schwerlastfähigen Flächen vorhanden. Ausbaukosten Westhafen ca. 10 - 40 Mio €	Rd. 21.000 m ² Der Stadtwerke-Kai bleibt erhalten	
Wassertiefe		10 m, nutzbar nur 150 m wegen nur geringer Wassertiefe. Baggerarb. erforderlich	6,5-8 m Stadtwerke-Kai mit 10 m Tiefe bleibt erhalten	
Nutzbare Kajenlänge		z. Zt. nur 150 m, Kaiverlängerung techn. möglich auf ca. 380 m, jedoch Kosten > 40 Mio €	710 m Keine dringend erforderl. Investitionen nötig	
Hochwasserschutz		Kajenhöhe 1,50 m ü NN	Kajenhöhe 2,50 m ü NN	
ISPS Bereich		Muss erhalten bleiben	Bestehende Zaunanlage bleibt da weitere Nutzung erforderlich	
Entwicklung Mischgebiet Hafen Ost möglich?		es ist kein Vergleich möglich zwischen Ost und West	Das ist eine Frage des Verlaufs der Grenzen des Sanierungsgebietes	
Einsatz von Städtebau-fördermitteln möglich?		spekulativ, eher nein	spekulativ, eher ja, der Harniskai wurde früher schon gefördert!	
Nachhaltige Entwicklung Hafenumschlag möglich?		nur sehr eingeschränkt, da immer mit ganz erhebl. Kosten verbunden, beengter Raum	Es ist am Harniskai alles vorhanden, was für nachhaltige Entwicklung nötig ist	