



Pilkentafel 6 – 24937 Flensburg

E-Mail: info@bi-flensburger-hafen.de

Internet: www.flensburg-hafen.de

Flensburg, 13.10.2020

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin Lange,

Am 25.06.2020 begannen Sie Ihre tadelnden Worte im öffentlichen Teil der Ratsversammlung mit: „In dieser Stadt wird gestritten, beteiligt in jeder Form. Von Demokratie lediglich kann man hier nicht sprechen. Es gibt hier in Flensburg eine neu gegründete Bürgerinitiative, die sich zum Ziel gemacht hat, einen Kollegen aus der Stadt Flensburg zu diskreditieren.“

Schon an dieser Stelle müssen wir Sie leider mehrfach korrigieren:

1. Wir sind nicht die „Bürgerinitiative Hafen Ost“, sondern die „Bürgerinitiative Flensburger Hafen e.V.“!
2. Ganz so neu, wie sie annehmen, sind wir nicht. Bereits am 13.6.2019 haben wir auf unserer Veranstaltung der Verwaltung schwere Bearbeitungsfehler bei der Planung des neuen Stadtteils „Hafen Ost“ vorgeworfen. Da darüber ausführlich in der Presse berichtet wurde, dürfte das auch zu Ihnen vorgedrungen sein.
3. Und unbekannt dürften wir Ihnen auch nicht sein, weil unser Vorstand nach einer monatelangen Wartezeit am 06.01.2020 endlich einen Termin erhielt, um mit Ihnen und Herrn Pahl am runden Tisch einen Fragenkatalog, der mit ihnen zuvor vereinbart wurde, abzuarbeiten. Antworten erhielten wir jedoch keine.
4. Sie verkennen uns völlig, wenn Sie glauben, die Bürgerinitiative hätte sich zum Ziel gemacht, Herrn Markus Pahl zu diskreditieren. Wenn Sie den Text unserer Broschüre wirklich gelesen hätten, hätten Sie bemerken müssen, dass der Text in keiner Form beleidigend ist, sondern er stellt lediglich sachlich das dar, was an den bisherigen Aussagen falsch war und ist.
5. Das Ziel der Bürgerinitiative Flensburger Hafen e.V. ist nicht, Herrn Pahl zu diskreditieren, sondern unsere Ziele sind unter anderen:
 - dass der Wirtschaftshafen auf der Ostseite (Harniskai) verbleibt,
 - und der Wahnsinn des urbanen Wohnens zwischen Schwerindustrie und Klärwerk verhindert wird und
 - eine Sanierung des Gebietes Hafen Ost in Eigenregie der Stadt durchgeführt wird sowie den Wirtschaftshafen endlich in einen konkurrenzfähigen Zustand zu versetzen. Dabei sind klimatische Erfordernisse selbstverständlich zu beachten sowie
 - ein erlebbarer Wirtschaftshafen entsteht.

Da nach unserer sorgfältigen Analyse das gesamte Projekt „Hafen Ost“ in seiner Planung keine Suffizienz aufweist, haben wir unsere Broschüre erstellt, um diese Insuffizienz darzustellen. Lediglich auf dem Einband der Broschüre ist der Schriftzug: „Was interessiert Herrn Pahl der Schmarrn, den er gestern gesagt hat“. Dieser Satz erschien uns notwendig, um endlich einmal wahrgenommen zu werden.

Entschuldigen werden wir uns nicht, denn Herr Pahl ist an der Insuffizienz nicht ganz unschuldig, auch hat er nie unsere Fragen bis dahin, wenn überhaupt, zur Suffizienz des Projektes beantwortet. Darüber hinaus ist Herr Pahl mehrfach öffentlich mit Fehlinformationen aufgetreten. Unter diesen Voraussetzungen muss Herr Pahl diese Kritik aushalten, die sich nicht gegen seine Person, sondern gegen sein Informationsverhalten als Geschäftsführer der IHR Sanierungsgesellschaft mbH richtet.

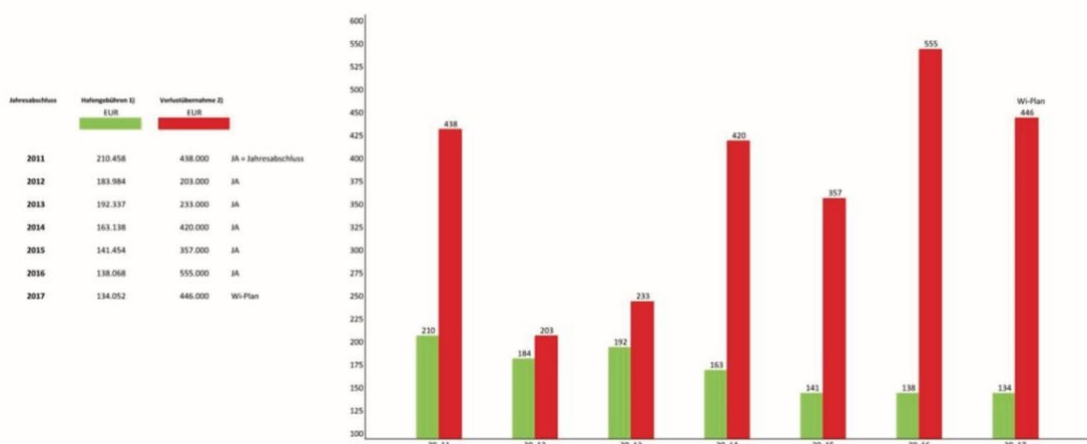
Wir verdeutlichen anhand von drei Beispielen, was wir mit falschen Informationen und fehlerhaften Darstellungen meinen.

1. **Vorbemerkung: Es ist ein Kardinalfehler, eine Infrastruktureinrichtung, die ein Wirtschaftshafen darstellt, aufgrund von betriebswirtschaftlichen Argumenten als unwirtschaftlich zu bezeichnen.**

Die Wirtschaftlichkeit einer Infrastruktureinrichtung kann ausschließlich durch ein Gutachten, das unter volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten erstellt wird, beurteilt werden. Heutzutage muss die Ökologie selbstverständlich mit einbezogen werden. Ein solches Gutachten wurde bisher nicht erstellt.

2. Seite 3 unten und Seite 4 oben der Verwaltungsvorlage RV-15/2019 1. Ergänzung, Begründung, Balkendiagramm:

Beteiligungen der Stadt Flensburg
 hier: Flensburger Hafen GmbH
 Gegenüberstellung von Hafengebühren und Verlustübernahmen durch SWFL



siehe [Anlage 1 \(Link\)](#) zu diesem Schreiben

- a) Unter Fakt 1 und 2 beschreiben wir die manipulative Darstellung des Balkendiagramms. Da dieses eine aktive Maßnahme ist, erkennen wir darin eine vorsätzliche Handlung. Mit anderen Worten gehen wir davon aus, dass es sich in diesem Fall um eine vorsätzliche Täuschung der Politik und der Öffentlichkeit handelt. Wollen Sie, als oberste Chefin der Verwaltung, für diese unserer Meinung nach offensichtliche Manipulation die Verantwortung tragen?
- b) Fakt 3: Es wird unterstellt, dass die durch die roten Balken dargestellten Kosten in Höhe von mehreren 100.000 € durch den Wirtschaftshafen verursacht werden. Die Kosten entstehen aber hauptsächlich durch die Instandhaltung für den gesamten Hafen von Solitude bis zum Ostseebad, unabhängig davon, ob ein Wirtschaftshafen betrieben wird oder nicht. Bei einer ggf. Schließung des Wirtschaftshafens bleiben die Kosten also fast vollständig bestehen, hingegen fallen die Einnahmen weg. Bei einer Verlagerung an den Stadtwerkekai erhöhen sich mit jedem Meter, um den dieser Kai verlängert wird, die Kosten für die Instandhaltung des gesamten Hafens. Die Behauptung, dass durch eine Verlagerung des Wirtschaftshafens an das Westufer (Stadtwerkekai) Kosten gespart werden, ist somit absurd.
- c) Fakt 4 und 5 erläutern die tatsächlichen Zusammenhänge zum besseren Verständnis.

- d) Fakt 6 betrifft die Aussage, dass die rot dargestellten Kosten zum Großteil durch die Kailängen des Wirtschaftshafens entstehen. Das ist eine Behauptung, die aus der Luft gegriffen und durch die G&V nicht belegbar ist.
- e) Fakt 7 ist die Behauptung, dass der Wirtschaftshafen mit den kürzeren Kailängen auf der Westseite (Stadtwerkekai) wirtschaftlicher zu betreiben sei. Das ist Unsinn, denn es bleiben bei einem Umzug auf die Westseite (Stadtwerkekai) die Instandhaltungskosten auf der Ostseite (Harniskai) in voller Höhe bestehen und sind dann als Folgekosten von mehreren 100.000 € jährlich dem Projekt „Hafen-Ost“ zuzuschreiben, da der Harniskai keiner anderen Vermarktung zugeführt werden kann.
- f) Fakt 8: Mit Fördergeldern die angedachte Promenade auf der Ostseite nicht (Harniskai) nur zu modernisieren, sondern auch auf Dauer instandzuhalten, ist reine Spekulation. Das wirft natürlich die Frage auf, ob schon eine Zusage des Landes für dieses Ansinnen besteht.
- g) Fakt 9: Hier macht der Autor der Beschlussvorlage den Versuch, anhand des sicherlich umfangreichen Kohleumschlags klarzustellen, dass ohne wesentliche Um- und Ausbaumaßnahmen ein Wirtschaftshafen dort am Stadtwerkekai florieren kann. Dabei vergisst/verschweigt er völlig, dass der Kohlehafen der Stadtwerke speziell für diese Funktion hergerichtet ist, und untauglich ohne wesentliche Umbaumaßnahmen am 01.01.2023 den Betrieb eines Wirtschaftshafens aufnehmen kann. Dieses Datum ist entsprechend der Machbarkeitsstudie ohnehin nicht mehr einzuhalten

3. Seite 4 unten der Verwaltungsvorlage RV-15/2019 1. Ergänzung, Begründung, Schaubild „Daumenkino“:

	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 Städtebaufördermitteln möglich?	Ja	Nein
Nachhaltige Entwicklung Hafenumschlag möglich?	Ja	Nein

Schaubild in der Beschlussvorlage, siehe [Anlage 2 \(Link\)](#)

Vorbemerkung: Dieses Schaubild soll aufzeigen, dass ein Wirtschaftshafen auf der Westseite (Stadtwerkekai) viele Vorteile gegenüber dem Standort vor dem Ratsbeschluss am 21.02.2019 bietet. Betrachtet man jede einzelne Zeile, stellt man fest, dass im Vergleich der beiden Wirtschaftshafenstandorte Unstimmigkeiten grundsätzlicher Art vorhanden sind. Siehe Anlage 2.

- a) Der Standortvergleich I mit fragwürdiger Darstellung der Methodik und Kriterien, siehe Anlage 2, Seite 1.
- b) Der Standortvergleich II mit fragwürdigen Angaben und Bewertungen der Kriterien Teil 1, siehe Anlage 2, Seite 2.
- c) Der Standortvergleich III mit fragwürdigen Angaben und Bewertungen. Der Kriterien, Teil 2, siehe Anlage 2, Seite 3.

Fazit Anlage 2: Durch unsauberes Trennen zwischen dem Status quo und den Annahmen, die nach dem Stichtag des Ratsbeschlusses RV-15/2019 1. Ergänzung, wohl zukünftig sein werden und in einigen Punkten bis heute nicht klar abgeklärt sind, wird mit diesem Schaubild eine falsche Information vermittelt.

Zur weiteren Verdeutlichung wird eine Analyse der einzelnen Zeilen des Schaubildes in der [Anlage 3 \(Link\)](#) durchgeführt und korrigiert. Das Ergebnis ist für den Betrachter, der sich mit der Infrastruktur „Wirtschaftshafen“ einigermaßen auskennt, nicht überraschend.

	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 Städtebaufördermitteln 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 

Schaubild nach Korrektur

Fazit des irreführenden Schaubildes:

Bei dem auf der Seite 4 in der Begründung der Beschlussvorlage RV-15/2019 1. Ergänzung, dargestellten Schaubild handelt es sich nach unserer Erkenntnis um eine unserer Meinung nach gewollte Falschdarstellung, da sich bei unserer sachlichen Nachprüfung ein ganz anderes Bild ergibt. Wir erkennen darin eine bewusst durchgeführte Manipulation. Wollen Sie, Frau Oberbürgermeisterin, dafür die Verantwortung übernehmen?

4. Verkehrsgutachten:

Vorbemerkung: Einen Wirtschaftshafen kann man wirtschaftlich nur betreiben, wenn die Verkehrsanbindungen ein zügiges An- und Abfahren der umzuschlagenden Güter ermöglicht. Aus diesem Grund wurde beim Bau der Osttangente diese in einem Bogen in Richtung Westen an die Nordstraße herangeführt. Seitdem besitzt der Wirtschaftshafen auf der Ostseite (Harniskai) eine ideale verkehrliche Anbindung, die trotz zeitweiliger hoher Belastung von der Bevölkerung klaglos hingenommen wird. Beschwerden hat es bisher noch nicht gegeben.

Das Löschen der Schiffsladungen und der Abtransport.

Grundsätzlich wird entladen und abgefahren an Werktagen und am Tag in der Regel 10 Stunden lang. Es ist absolut normal, dass an Spitzentagen 2.500 bis 3.000 Tonnen Ladung direkt aus dem Schiff, von Lagerhallen oder vom Lagerplatz parallel abgefahren wird. Das bedeutet, dass in 10 Stunden 120 LKW-Fuhren abgefahren werden. Diese LKW's kommen dann auch leer zurück. Das heißt, dass in diesen 10 Stunden 240 LKW-Fahrten stattfinden. Daraus errechnet sich, dass alle 2:30 Minuten ein LKW am Hafen ankommt oder von ihm abfährt.

Es ist nicht ungewöhnlich, dass an Spitzentagen parallel zum Löschen eines Frachters auch noch Abtransporte von zwischengelagerten Umschlagsgütern stattfinden müssen, was dann aber zu Taktzeiten von unter 2 Minuten führt. Uns wurde von der Hafengewirtschaft

mitgeteilt, dass eben diese zügigen Löschungen der Schiffsladungen existenziell für das Überleben des Flensburger Wirtschaftshafens notwendig sind. Jede Verlängerung der Liegezeit der zu löschenden Frachter und jeder verzögerter Abtransport von der Handelsware führt unweigerlich zu Kostensteigerungen bis hin zur Unwirtschaftlichkeit. So eine Minderleistung spricht sich bei den Logistikunternehmen sehr schnell herum mit der Folge, dass der Wirtschaftshafen Flensburg nicht mehr von Frachtern angelaufen wird.

Verkehrsanbindung bei Verlagerung des Wirtschaftshafens auf die Westseite zum Stadtwerkekai:

Die vorliegenden gutachterlichen Äußerungen und Feststellungen sind für das zuvor genannte (Fettdruck) und existenziell notwendige Abfuhrverfahren absolut untauglich. Denn durch nachträgliches Umrechnen, bei denen Annahmen getroffen werden, die aus der Luft gegriffen sind, verfälscht man die Erfordernisse für den praxisnahen Betrieb. Als Beispiel sei genannt, dass wiederholt vorkommende Spitzenbelastungen einfach auf längere Zeiträume umgerechnet und dann auch noch auf 24 Stunden verteilt werden, obwohl ein Nachfahrverbot für Schwerlastverkehr besteht.

Nach unserer Kenntnis kann das nur an zwei Ursachen liegen:

- Entweder wurde die Aussage des Gutachters so bestellt, dass die Verkehrsanbindung zum Beispiel über die Apenrader-/Harrisleer Straße den in Spitzenzeiten dargestellten Verkehr aufnehmen kann, oder
- die Planer haben sich nicht einmal bei der Hafengewirtschaft/Flensburger Hafen GmbH erkundigt, welche Bedingungen für eine suffiziente Verkehrsanbindung vorliegen müssen.

Wollen Sie, als Oberbürgermeisterin dafür die Verantwortung übernehmen? Wenn nicht, wer wäre dann verantwortlich für diese zukünftige Misere?

Mit der Wahl der ersten Oberbürgermeisterin in Flensburg waren auch bei uns große Hoffnungen verbunden. Wir alle haben uns von Ihnen, Frau Oberbürgermeisterin, ein Mehr an Beteiligung, Diskussionen auf Augenhöhe und transparente Entscheidungsfindung versprochen. Was wir erleben, ist eher noch eine Verschlechterung. Das ist nicht nur enttäuschend, es sorgt zunehmend auch für Verbitterung und eine Verschärfung des Umgangstons. Diese Entwicklung bedauern wir sehr, haben sie aber nicht zu verantworten. Die Hoffnung auf einen grundsätzlichen Wandel, für den wir uns gemeinsam mit anderen Initiativen einsetzen, haben wir jedoch noch nicht aufgegeben.

Wir haben unter den Punkten 1 bis 4 fehlerhafte, nicht belastbare und falsche Angaben in der Begründung der RV-15/2019 1. Ergänzung erkannt und belegt. Wir haben immer behauptet, dass **die RV-15/2019 1. Ergänzung niemals so, wie beschlossen, hätte eingebracht werden dürfen**. Die neueste Entwicklung bestätigt unsere Aussage, wie der Beschluss des 1. Senats des Obergerichtes des Landes Schleswig-Holstein (Az.: 1 KN 17/20) aufzeigt:

- Die Satzung der Antragsgegnerin über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „Hafen-Ost“ vom 21. Februar 2019 wird bis zu einer Entscheidung über den Normenkontrollantrag der Antragsteller - 1 KN 17/20 - außer Vollzug gesetzt.

Dieser Beschluss enthält in der Begründung den Hinweis, dass die Sanierungssatzung bis zur Entscheidung in der Hauptsache **außer Vollzug gesetzt bleibt** und in der Hauptsache mit beachtlicher Wahrscheinlichkeit für **unwirksam** erklärt wird.

Dieser Hinweis, Frau Oberbürgermeisterin, sollte Sie sehr nachdenklich machen, zeigt er doch auf, dass Ihre Verwaltung offensichtlich nicht in der Lage ist, rechtsicher und -konform ein solches Projekt über die Bühne zu bringen. Dafür trägt die Verwaltung die volle Verantwortung. Erst wenn die Verwaltung mit fehlerfreien und belastbaren Angaben arbeitet und die Politik korrekt informiert wird, können auf dieser Basis auch Beschlüsse gefasst werden, die dann die Politik zu verantworten

hat. Da nach unserer Kenntnis dem aber beim Projekt „Hafen-Ost“ nicht so ist, werden Sie wohl oder übel für dieses Dilemma gerade stehen müssen.

Im vierten Quartal 2017 erfuhren Sie bei einer Begehung von „Hafen-Ost“ im Beisein einer Vertreterin des Innenministeriums (Frau Klink), dass der Wirtschaftshafen von der Ostseite (Harniskai) verschwinden müsse, eine Bedingung „sine qua non“. Anstatt darüber die Politik und die Öffentlichkeit zu informieren und um noch während der Phase der Voruntersuchungen das Projekt dieser neuen und entscheidend wichtigen Forderung anzupassen, haben Sie darüber geschwiegen. Die Bekanntgabe erfolgte erst am 16.01.2019 während der Öffentlichkeitsinformation „Auf zu neuen Ufern“. Wie passt dieses Verhalten mit Ihrer Aussage, für mehr Transparenz zu sorgen, zusammen?

Zum Schluss erlauben Sie uns bitte die Frage, wer sich hier und bei wem entschuldigen müsse.

Es steht für uns eindeutig fest, dass die nicht belastbaren Aussagen Ihrer Verwaltung zu Beschlüssen geführt haben, die nicht haltbar sind.

Wir haben schon am Anfang des Schreibens erklärt und begründet, dass wir uns bei Herrn Pahl nicht entschuldigen werden.

Jedoch sollte es Ihnen ein Bedürfnis sein, sich für die Verwaltung bei der Öffentlichkeit und der Politik für diese Fehlleistungen der Stadtverwaltung zu entschuldigen. Bitte bedenken Sie auch, dass dieses eine für Sie existenzielle Bedeutung haben kann.

Mit freundlichen Grüßen,
der Vorstand der Bürgerinitiative Flensburger Hafen e.V.

(Jens Boysen, Vorsitzender)

(Wolfgang Schmiel, 2. Vorsitzender)