

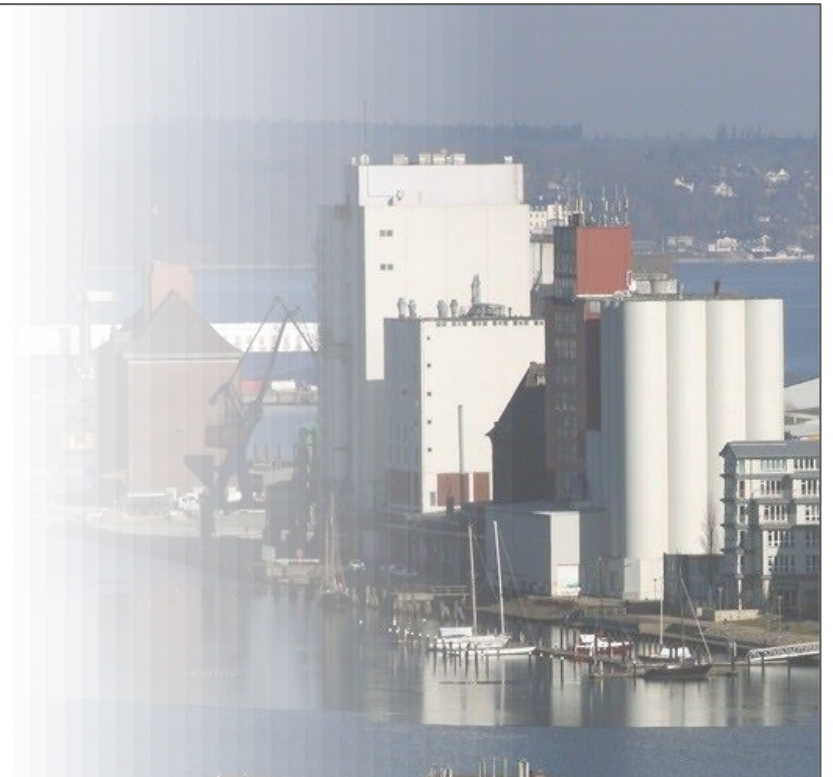
Hafenentwicklung Flensburg

Potenzialanalyse für den gewerblichen Hafen am Ostufer

CPL Competence in Ports and Logistics

Jobst Schlennstedt, Mathis Korok

27. April 2018



Agenda

1. Ausgangslage und Zielsetzung

2. Ist-Analyse des gewerblichen Hafens am Ostufer
3. Marktanalyse
4. Ermittlung der Potenziale
5. Potenziale Flensburgs als Kreuzfahrtstandort
6. Zusammenfassung



Quelle: ihrsan.de

1. Ausgangslage und Zielsetzung

Vor dem Hintergrund der Diskussion um den Hafenmasterplan Flensburg und tendenziell rückläufiger Umschlagmengen verfolgt die IHK Flensburg das Ziel einer neutralen Analyse zur Bewertung der **Zukunftsfähigkeit** des gewerblichen Hafens am Flensburger Ostufer.

Kern der Untersuchung soll sein, ob und in welchem Umfang die Kaianlagen, die sich in einem sehr guten Zustand befinden, zukünftig wieder vermehrt genutzt werden können, um den gewerblichen Hafen Flensburg in Gänze zu stärken und vorhandene Potenziale zu heben. Dies soll in Einklang mit anderen Interessengruppen der Stadt (Wohnen, Tourismus, Freizeit) erfolgen.

Ziel einer solchen Untersuchung ist es, basierend auf einer **Bestandsaufnahme** des aktuellen Zustands des Hafens, der Auswertung vorliegender Daten zur regionalen **Wirtschaftsstruktur** und einer Erhebung **hafenaffiner Unternehmen** im Einzugsgebiet des Hafens **Zielbranchen** zu definieren. Für diese werden die jeweiligen Potenziale vor dem Hintergrund **existierender Markttrends** eingeschätzt, anhand von **Experteninterviews** genauer beziffert und mit Blick auf die **Konkurrenzsituation** des Hafenstandorts bewertet.



Quelle: Fotograf Marcus Dewanger; forum-schiff.de

Agenda

1. Ausgangslage und Zielsetzung
- 2. Ist-Analyse des gewerblichen Hafens am Ostufer**
3. Marktanalyse
4. Ermittlung der Potenziale
5. Potenziale Flensburgs als Kreuzfahrtstandort
6. Zusammenfassung



Quelle: forum-schiffe.de

2. Ist-Analyse des gewerblichen Hafens am Ostufer

Geografische Lage

- Der Flensburger Hafen, nach mehr als 40 Kilometern Revierfahrt im inneren Stadtgebiet am Ende der Förde gelegen, gliedert sich in mehrere Teile:
 - Westhafen, inklusive Werft und Kraftwerkkai
 - Historischer Hafen und Museumshafen an der Fördespitze
 - Osthafen, inklusive Silos und Lagerflächen (Ballast-, Harnis- und Industriekai)
- Das Untersuchungsobjekt Harniskai bildet dabei den Kern des Osthafens Flensburgs und ist die einzige Kaianlage am östlichen Ufer der Förde, über die noch gewerblicher Hafenumschlag stattfindet
- Nach Rückbau der zuführenden Gleisanlagen, sich abzeichnendem Rückzug der Silobetreiber und Umschlagrückgängen wurde er 2013 zum Teil modernisiert und die dahinter liegende Europawiese mit einer befestigten Oberfläche versehen
- Die Anbindung des Harniskai ans Hinterland erfolgt somit nur noch über die Straße, wichtigste überregionale Verkehrsverbindung ist die nahegelegene Bundesautobahn A 7



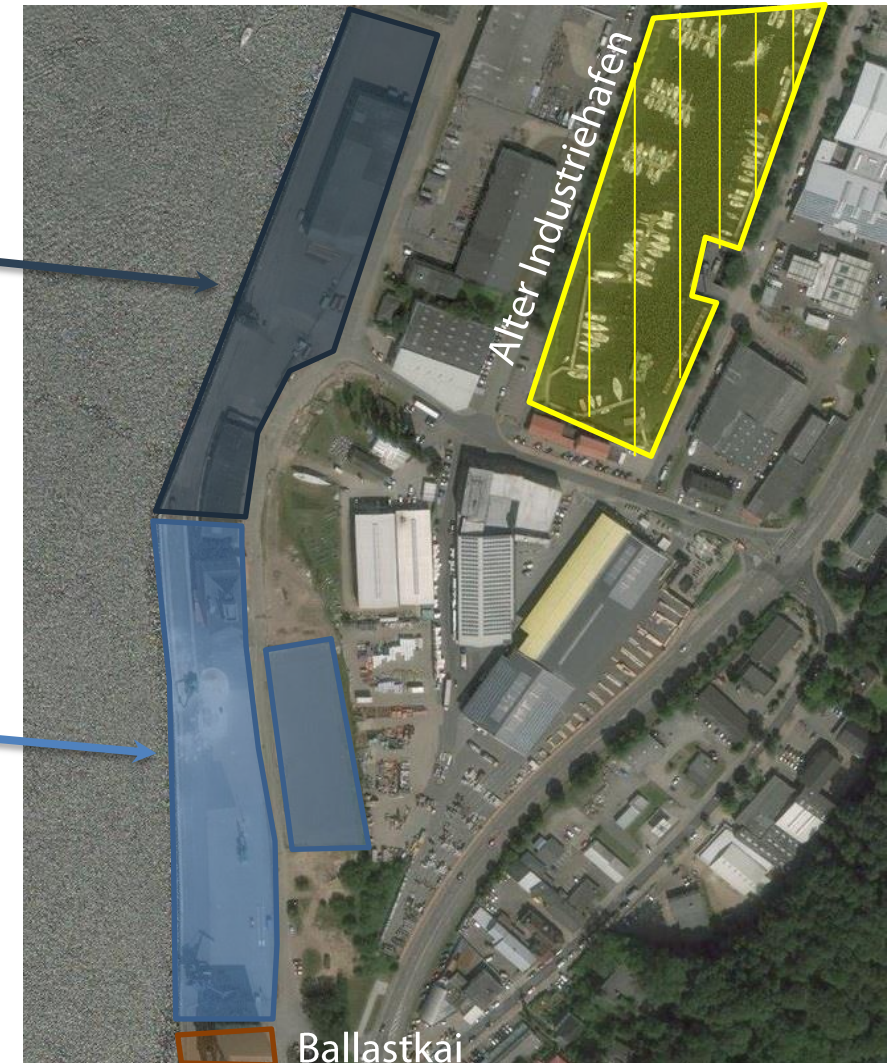
Quelle: CPL 2018, basierend auf Openstreetmap

2. Ist-Analyse des gewerblichen Hafens am Ostufer

Flächensituation

- Harniskai alt:
 - Länge 350 m/Breite bis zu 14 m
 - Belastbarkeit 2,00 t/m²
 - Kaioberkante 2,50 m über dem Wasserspiegel
 - Wassertiefe bis zu 7,00 m
 - Lagerfläche gesamt ca. 11.500 m²

- Harniskai modernisiert (2013):
 - Länge ca. 270 m/Breite 17,00 m
 - Belastbarkeit bis zu 3,00 t/m²
 - Kaioberkante 2,50 m über dem Wasserspiegel
 - Wassertiefe bis zu 9,00 m
 - Offene Lagerfläche (sog. Europawiese) ca. 6300 m²



Quelle: CPL 2018, basierend auf Google Maps

2. Ist-Analyse des gewerblichen Hafens am Ostufer

Betrieb und anliegende Unternehmen

- Der Umschlag am Harniskai wird hauptsächlich von der Flensburger Hafen GmbH durchgeführt, einer 100 %igen-Tochter der Stadtwerke Flensburg; die GmbH wurde im Januar 1999 gegründet
- Die weiteren Unternehmen in der Nähe weisen nur geringen Gewerbehafenbezug auf; zu ihnen zählen unter anderem:
 - Robbe & Berking: Yachtwerft, Museum für Yachtsportgeschichte, Gastronomie
 - Jacob Cement AG: Baustoffgroßhändler
 - BM-Yachting: Vertrieb und Service von Segel- und Motoryachten
 - CJBW: Umschlag und Lagerung der gelöschten Güter sowie Klarierung und Crewing
 - Flensburger Yachtservice: Verwaltung des alten Industriehafens

Die wichtigsten Nutzer sind:



Robbe & Berking
Classics GmbH & Co.KG,
Robbe & Berking
Yachting Heritage
Centre



Jacob Cement AG



BM-Yachting o.H.G.



Christian Jürgensen, Brink
& Wölfel Schiffsmakler &
Umschlags GmbH



Flensburg Yachtservice

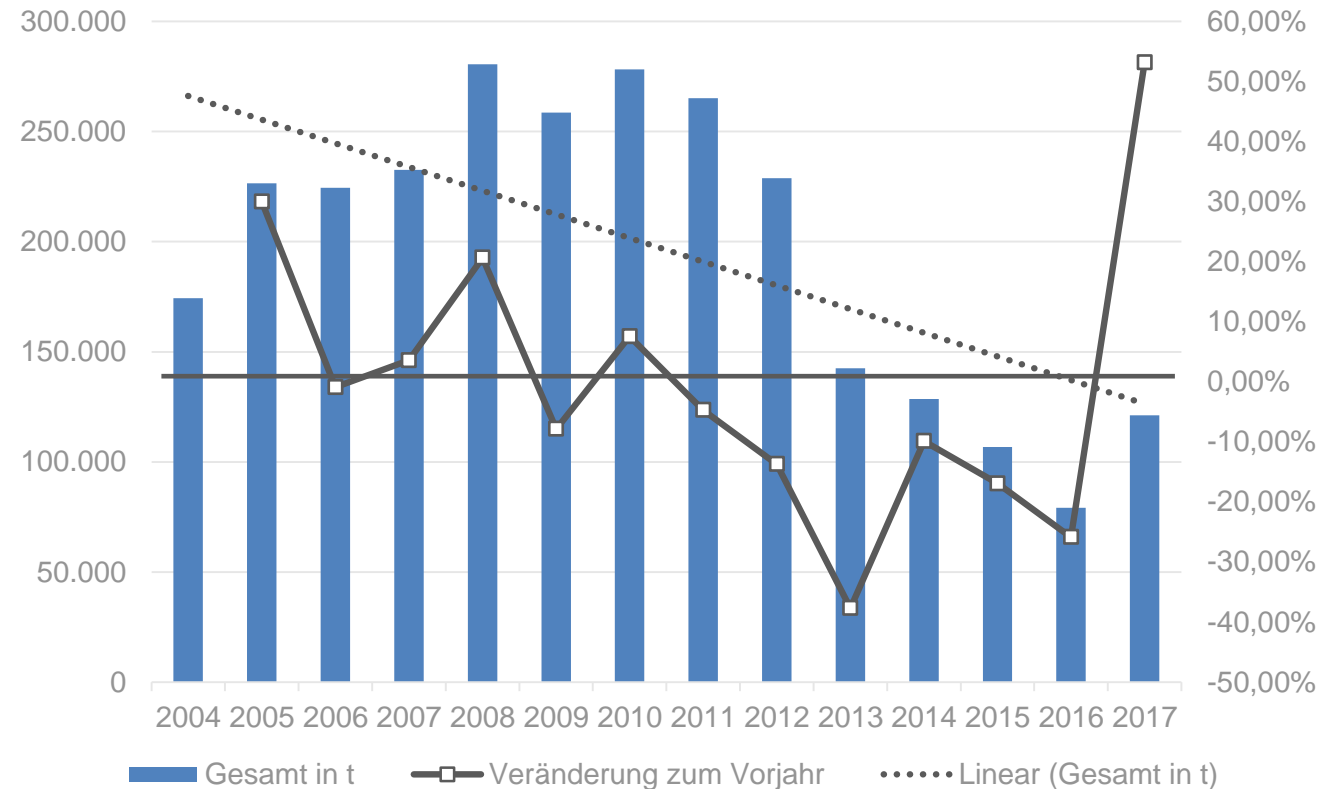


Quelle: CPL 2018, basierend auf Google Maps

2. Ist-Analyse des gewerblichen Hafens am Ostufer

Umschlagentwicklung

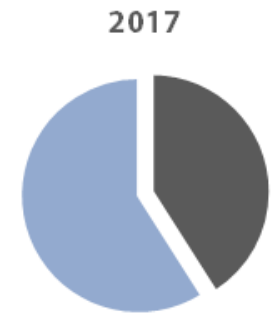
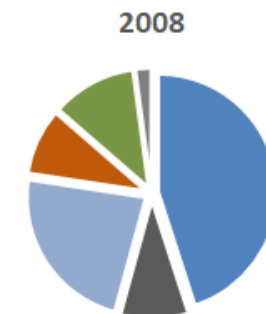
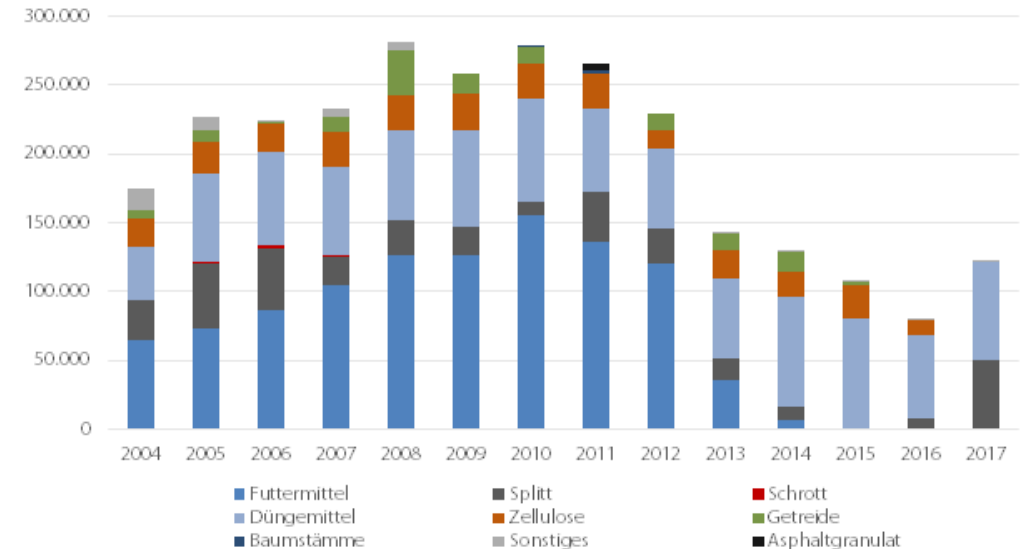
- Die Umschlagentwicklung der vergangenen 14 Jahre am Harniskai lässt sich in verschiedene Phasen einteilen
- Wachstum:** Starker Zuwachs in den Jahren 2004 - 2008 (einzelne Jahre + 30 % bzw. + 21 %)
- Stagnation:** geringfügige Fluktuation des Umschlags bis 2011 (max. +/- 8 %)
- Von 2012 bis 2016 kontinuierlicher **Rückgang** von 265.000 t auf 80.000 t/a (entspricht - 70 % in vier Jahren)
- Daraus ergibt sich ein durchschnittlicher Rückgang von ca. 5% p. a. über den gesamten Beobachtungszeitraum
- Anstieg** auf über 100.000 t/a im Jahr 2017



2. Ist-Analyse des gewerblichen Hafens am Ostufer

Umschlagentwicklung nach Güterarten

- Getrennt nach Güterarten ergibt sich ein differenzierteres Bild:
- Futtermittel: Kontinuierlicher Zuwachs des Umschlagvolumens bis 2010 – bis dahin stets größter Anteil am Gesamtumschlag; von 2012 auf 2013 ist für diese Gutart jedoch ein Rückgang um 85.000 t festzustellen
- Nach weiterem Rückgang werden seit 2015 keine Futtermittel mehr umgeschlagen; dies gilt ebenso für Getreide und Zellulose
- Asphaltgranulat, Rundhölzer und Schrott haben im dargestellten Zeitraum nur geringe Volumina ausgemacht; auch sie werden am Harniskai nicht mehr umgeschlagen
- Der Umschlag von Düngemitteln schwankt in den letzten Jahren leicht und befindet sich 2017 auf einem Niveau von 70.000 t/a; damit sind Düngemittel das wichtigste Umschlaggut
- Nach einem kontinuierlichen Verlust in den vorherigen Jahren konnte 2017 im Gesamtumschlag wieder ein Zuwachs von ca. 40.000 t verzeichnet werden, dieser ist hauptsächlich auf Zuwächse im Umschlag von Splitt zurückzuführen

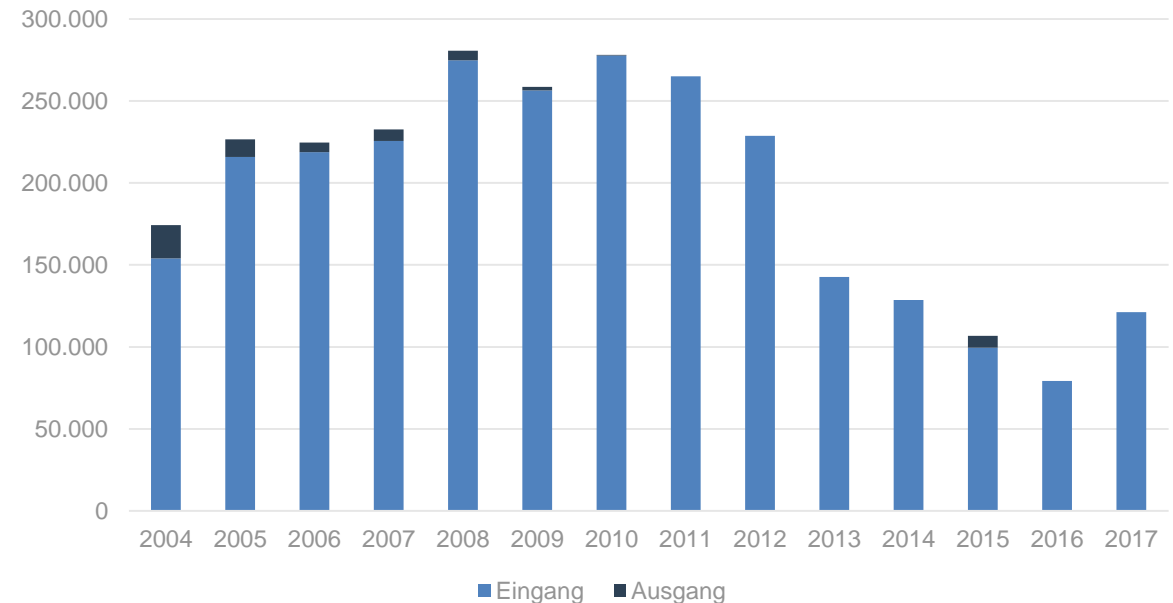


Quelle: CPL 2018, basierend auf Flensburger Hafen GmbH

2. Ist-Analyse des gewerblichen Hafens am Ostufer

Transportrelationen

- Mit Ausnahme des Jahres 2004 ist der Anteil der über den Hafen versandten Gütern marginal
- Der **Empfang** von Gütern macht über den gesamten Beobachtungszeitraum insgesamt fast 98 % des Umschlags aus
- Folglich ist der Umschlag am Harniskai ein nahezu reines **Empfangs- bzw. Importgeschäft**



Quelle: CPL 2018, basierend auf Flensburger Hafen GmbH

2. Ist-Analyse des gewerblichen Hafens am Ostufer

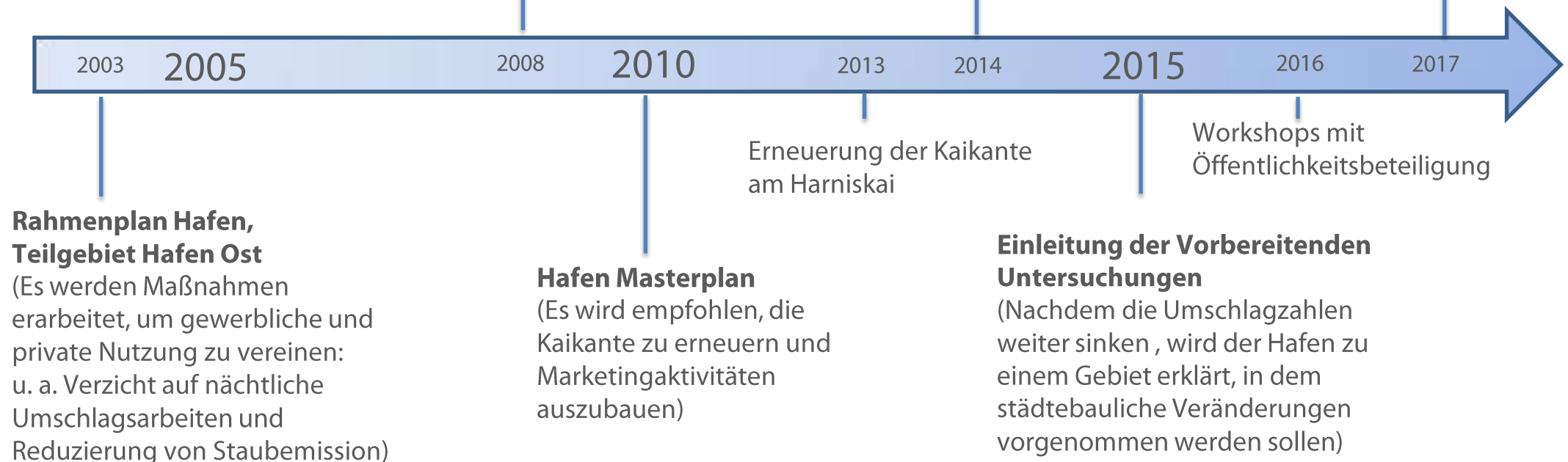
Überblick über die historische Entwicklung des Harniskais

Seit den 1980er Jahren sind die flächenmäßige Ausdehnung und die Umschlagmengen zunehmend gesunken

Bestes Umschlags-
ergebnis der
letzten 20 Jahre

**Dansk Landbrugs
Grovvare (DLG)**
gibt Mischfutter-
produktion auf

Workshop mit Ratsfraktion
(Beide Workshops werden im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen von der IHR Sanierungsträger FGS mbH durchgeführt und sollen als Ideenfindungsprozess für die geplante Stadterneuerung fungieren)



2. Ist-Analyse des gewerblichen Hafens am Ostufer

Verschiedene Positionen zum Flensburger Hafen



Fortbestand
des Hafens
am Ostufer



- **IG Initiative Ostufer:** Aufgrund der rückläufigen Umschlagzahlen sind grundsätzlich Veränderungen notwendig. Bei einer Einstellung des Betriebs müssten „die Flensburger“ jedoch im Transportbereich Mehrkosten von 50 % tragen.
- **SSW:** „[...] ist unsere Haltung beim Wirtschaftshafen ein klares Ja für dessen Erhalt und weitere Nutzung“
- **FDP:** Landeswirtschaftsminister Buchholz empfindet die Verkleinerung der Hafenfläche als Einstieg in den Ausstieg. „Und den halte ich für falsch.“
- **SPD:** „Eine vollständige Verlagerung der Hafenwirtschaft ans Westufer oder an einen anderen geeigneten Standort wäre freilich für eine urbane Umgestaltung ideal.“
- **Grüne:** „Maßvoller Rückbau des Wirtschaftshafens (grundsätzliche Möglichkeit der Hafenbewirtschaftung muss jedoch für zukünftige Generationen als Option erhalten bleiben)“

Agenda

1. Ausgangslage und Zielsetzung
2. Ist-Analyse des gewerblichen Hafens am Ostufer
- 3. Marktanalyse**
4. Ermittlung der Potenziale
5. Potenziale Flensburgs als Kreuzfahrtstandort
6. Zusammenfassung



Quelle: Michael Möller – blacktowerpics.wordpress.com

3. Marktanalyse

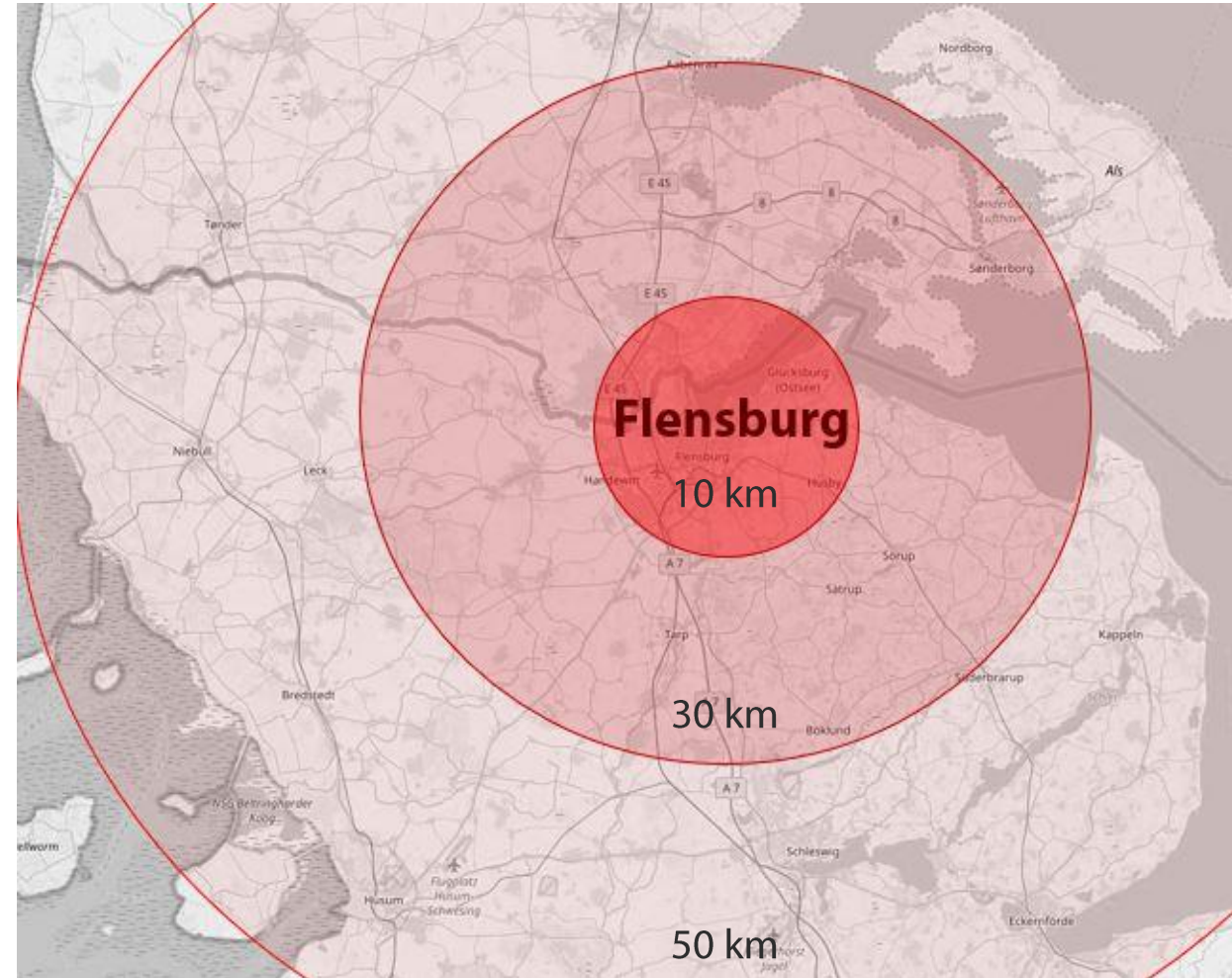
Vorgehen und Methodik

- Grundsätzlich sind Potenziale zur Entwicklung des Hafengeschäfts auf unterschiedliche Weise ableitbar
 - Über Transportströme und **logistische Korridore**
 - Über **Branchen, einzelne Unternehmen** und die damit verbundenen Gutarten
 - Über **Ansiedlungen** von produzierendem hafenaffinen Gewerbe
- Aufgrund der Charakterisierung des Harniskais als regionaler Versorgungshafen und nur geringen Möglichkeiten für Unternehmensansiedlung soll im Folgenden die **Unternehmensstruktur** vielversprechender Branchen im regionalen Umfeld Flensburgs analysiert werden
- Dazu erfolgt zunächst die Darstellung der Zusammensetzung der Wirtschaft in Flensburg und umliegenden Regionen
- Zudem werden **allgemein hafenaffine Unternehmen** im Großraum Flensburg in drei verschiedenen Radien identifiziert
- Aus der Kombination dieser beiden Vorgehen lassen sich **vorläufige Zielbranchen** identifizieren, die zukünftig Potenziale für den Flensburger Hafen am Harniskai bieten können
- Um diese Einschätzungen zu untermauern und seriös quantifizieren zu können, werden mit Unternehmen aus den jeweiligen Branchen **Experteninterviews** geführt
- Die Ergebnisse hieraus werden mit einer Betrachtung der relevanten Konkurrenzstandorte des Flensburger Hafens übereinandergelegt, um schlussendlich belastbare Aussagen zu zukünftigen Potenzialen treffen zu können

3. Marktanalyse

Abgrenzung des Untersuchungsraums

- Aufgrund von infra- und suprastruktureller Ausstattung sowie der geografischen Lage Flensburgs besitzt der Osthafen **keine Transit- oder Überseefunktion**
- Umschlag findet daher nahezu ausschließlich unter **Beteiligung lokaler bis regionaler Unternehmen** statt
- Da im Flensburger Hafen primär Massengut umgeschlagen wird, bestehen mit Hinblick auf die Transportkosten im **Einzugsgebiet** des Hinterlands Zonen unterschiedlicher Einflussintensität
- Der Untersuchungsraum lässt sich daher in folgende Radien unterteilen:
 - 10 km (Kerngebiet)
 - 30 km (Erweitertes Gebiet)
 - 50 km (Größerer Radius)



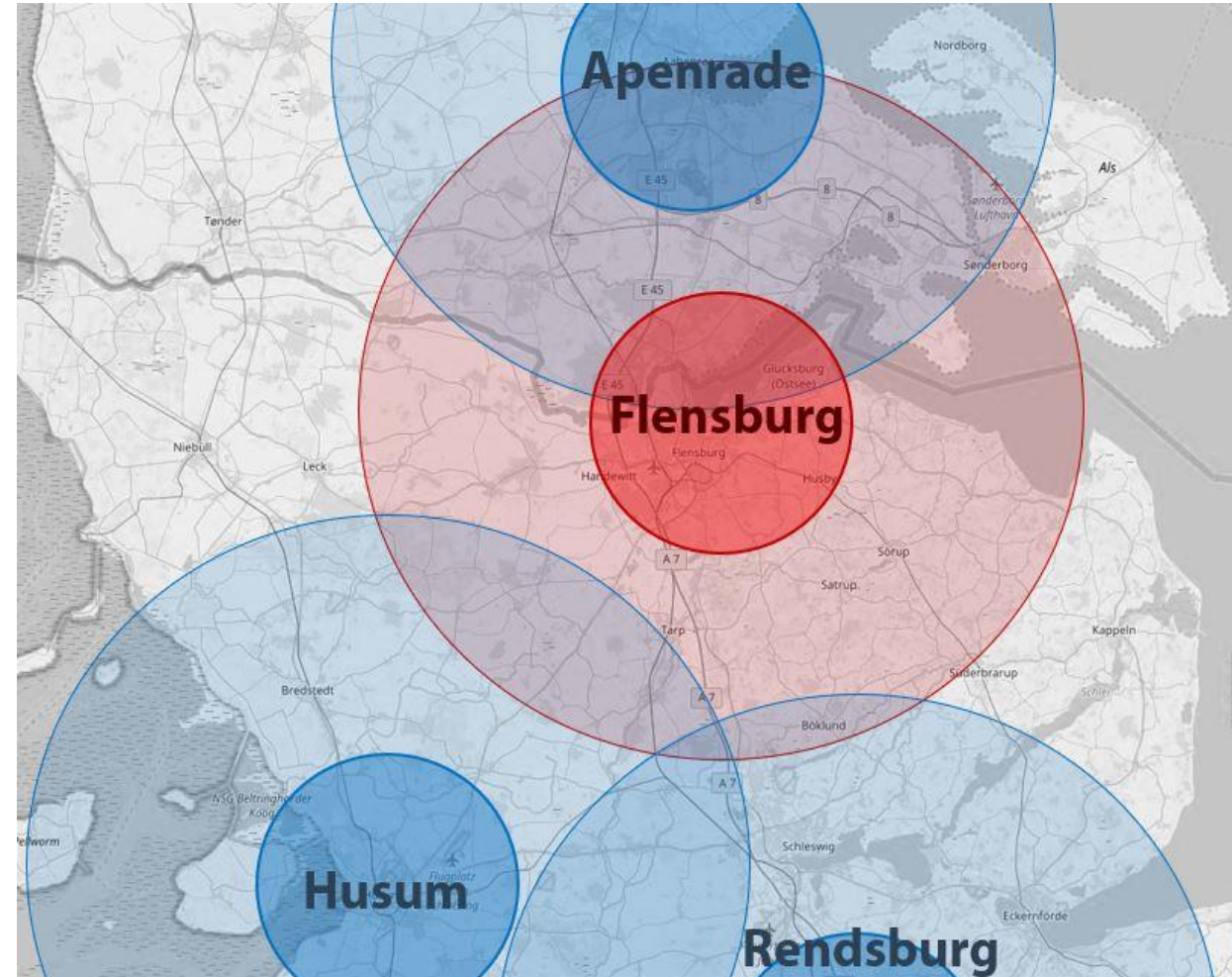
Quelle: CPL 2018, basierend auf Openstreetmap

3. Marktanalyse

Wettbewerb im Untersuchungsraum

- Ausgehend von einem Radius von 30 Kilometern (erweitertes Gebiet) um den jeweiligen Hafen, ergeben sich Überschneidungen des Einzugsgebiets mit:
 - Husum
 - Apenrade
 - Rendsburg

- Die Häfen Dagebüll, Maasholm, Kappeln sowie Eckernförde sind zwar dem Untersuchungsradius zuzuordnen, stellen aber aufgrund ihrer Hafenfunktion keine Konkurrenz dar und können von der Bewertung ausgeschlossen werden



Quelle: CPL 2018, basierend auf Openstreetmap

3. Marktanalyse

Konkurrenten im Untersuchungsraum

| | Apenrade | Husum | Rendsburg (Kreishafen) |
|-------------------------|---|--|---|
| Eigentümerstruktur | Aabenraa Kommune | Landeshafen | Kreishafen |
| Betreiber | Aabenraa Havn | Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein | Wirtschaftsförderungsgesellschaft |
| Jahresumschlag in t | 1.563.702 (2015) | 311.000 (2016) | 536.000 (2016) |
| Haupttätigkeitsfelder | Hauptsächlich Massengut (Trockengut: Futtermittel, Düngemittel, Kies, Holz, etc.; Flüssiggut: Öl) | Frachtschifffahrt, Fischerei, Fahrgastschifffahrt, Werftbetrieb, Küstenschutz, Behördenfahrzeuge | Umschlag von Massengütern aller Art, insbesondere Dünger, Getreide, Baustoffe, Holz und Mineralöl |
| Kailänge | 2.000 m | 2.000 m total, 2.000 m derzeit nutzbar (private Anlagen: ca. 1.100 m) | 760 m |
| Territorium landseitig | 315.000 m ² | 120.000 m ² | 36.000 m ² |
| Wassertiefe | Bis zu 11 m (Tiefwasserhafen bis zu 18 m) | 4,20 m | Bis zu 10,50 m |
| Hauptquell-/ Zielmärkte | Kein Daten verfügbar | ARA-Range, Nord(ost)deutschland | Keine Daten verfügbar |
| Hinterlandanbindung | Straße | Straße, z. T. Schiene | Nord-Ostsee-Kanal (NOK), Straße |

Quelle: CPL 2018, basierend auf Hafenentwicklungskonzept SH; Aabenraahavn.dk, de.Statista.com sowie <http://www.kn-online.de/Lokales/Rendsburg/Kreishafen-in-Rendsburg-Bestes-Ergebnis-seit-20-Jahren>

3. Marktanalyse

Konkurrenten im Untersuchungsraum

| Apenrade | Husum | Rendsburg |
|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Es wird ersichtlich, dass der Hauptkonkurrent für den Flensburger Hafen der Kommunalhafen Apenrade ist ▪ Durch die Distanz von weniger als 30 Kilometern ist die Überschneidung der Einzugsgebiete der beiden Häfen am größten ▪ Parallelen sind in der Struktur der Umschlaggüter erkennbar: In Apenrade wird ebenfalls größtenteils Massengut, insbesondere Kies, Düngemittel, Futtermittel und Holz umgeschlagen ▪ Apenrade verfügt über einen Tiefwasserhafen, der bis zu 18 Meter Wassertiefe bietet ▪ Somit sind im Vergleich Kostenvorteile u.a. über Größendegression erzielbar, da Schiffe größerer Tonnage den Hafen Apenrade anlaufen können | <ul style="list-style-type: none"> ▪ In ca. 40 Kilometer Entfernung von Flensburg liegt der Landeshafen Husum ▪ Hier werden hauptsächlich landwirtschaftliche Güter sowie Projektladung umgeschlagen; Mit einem Anteil von 75 % sind Futtermittel das Hauptumschlaggut ▪ Durch die Fokussierung auf unterschiedliche Güter besteht zwischen dem Osthafen Flensburgs und dem Landeshafen Husum derzeit nur eine geringe Konkurrenzsituation | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Hauptgeschäft des Rendsburger Hafens ist der Umschlag von Dünger, Getreide und Baustoffen; im Gegensatz zum Flensburger Hafen sind Holz und Mineralöl ebenfalls von großer Bedeutung ▪ Es ist anzumerken, dass die Distanz zwischen den Häfen Flensburg und Rendsburg vergleichsweise groß ist und somit nur eine eingeschränkte Wettbewerbssituation festzustellen ist |

3. Marktanalyse

Grundsätzlich relevante Gütergruppen

- Prinzipiell erschließbare Wachstumspotenziale für den Hafen liegen im **Massengut für den regionalen Empfang bzw. teilweise im Versand**; dabei sind sowohl Stück- als auch Schüttgüter relevant, sofern sie für den Schiffstransport geeignet sind
- Die Tabelle zeigt die Wachstumsprognose 2030 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) für den **Seeverkehr** nach verschiedenen Gütergruppen
- Markierte Gütergruppen eignen sich prinzipiell für den Umschlag im **Osthafen** Flensburgs bzw. werden dort schon umgeschlagen; grün hinterlegte Einträge weisen überdurchschnittliche, gelb gekennzeichnete lediglich unterdurchschnittliche **Wachstumserwartungen** auf
- Im Hinblick auf die avisierte Zukunftsfähigkeit erscheint es zunächst sinnvoll, das Hauptaugenmerk auf die wachstumsstarken Gruppen zu richten; bei diesen Kennzahlen handelt es sich um aggregierte Durchschnittswerte
- Eine detaillierte Vor-Ort-Analyse ist daher unabdingbar und kann in Folge stark abweichende Schwerpunkte und Potenziale zu Tage fördern

| Gütergruppe | Wachstumsfaktor Import | Wachstumsfaktor Export |
|------------------------------|------------------------|------------------------|
| Chemische Erzeugnisse | 1,58 | 1,33 |
| Erdöl und Erdgas | 0,81 | 0,99 |
| Erze | 1,14 | 1,52 |
| Fahrzeuge | 2,00 | 1,44 |
| Holz | 1,51 | 1,31 |
| Kohle | 1,09 | 0,98 |
| Kokereierzeugnisse | 0,78 | 1,56 |
| Landwirtschaft | 1,89 | 1,39 |
| Maschinen und Ausrüstung | 1,66 | 1,31 |
| Metalle und Halbzeug | 1,84 | 1,68 |
| Mineralölprodukte | 0,77 | 1,56 |
| Möbel etc. | 2,33 | 1,56 |
| Nahrungs- und Genussmittel | 1,91 | 1,62 |
| Nicht identifizierbare Güter | 2,64 | 1,96 |
| Sonstige Mineralerzeugnisse | 2,11 | 1,49 |
| Steine und Erden | 1,08 | 1,22 |
| Textilien | 1,95 | 1,31 |
| Gesamt | 1,33 | 1,45 |

3. Marktanalyse

Regionale Wirtschaftsstruktur im Großraum Flensburg

- Im Folgenden wird die Wirtschaftsstruktur der Stadt und umliegender Landkreise sowie der Kommunen Sonderburg, Apenrade, Tondern und Haderslev näher untersucht
- Zur Ermittlung von Potenzialen für den Hafenumschlag sind hauptsächlich größere Produktionsunternehmen bedeutungsvoll
- Der Schwerpunkt Flensburgs liegt hier im **Maschinenbau**, der Herstellung von **Nahrungs- und Futtermitteln** sowie **Metallerzeugnissen**
- Für den Kreis Schleswig-Flensburg in der Herstellung von **Nahrungs- und Futtermitteln**, von **Glas und Glaswaren** sowie der Gewinnung von **Steinen und Erden**
- Im Kreis Nordfriesland wurden Schwerpunkte in der Herstellung von **Nahrungs- und Futtermitteln** sowie **Holz-, Flecht-, Korb- und Korkwaren** festgestellt
- In Sønderjylland sind **Maschinenbau**, die Herstellung von **Nahrungs- und Futtermitteln** sowie von **Metallerzeugnissen** dominierend

| Bereich: Produzierendes Gewerbe (>20 Personen) | Anzahl | Prozent |
|---|------------|-------------|
| Gewinnung von Steinen und Erden, sonstiger Bergbau | 15 | 5% |
| Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln | 81 | 28% |
| Herstellung von Bekleidung | 3 | 1% |
| Herstellung von Holz-, Flecht-, Korb- und Korkwaren | 14 | 5% |
| Herstellung von Papier, Pappe und Waren daraus | 3 | 1% |
| Herstellung von Druckerzeugnissen, Vervielfältigungen | 5 | 2% |
| Herstellung von Farbstoffen und Pigmenten | 1 | 0% |
| Herstellung von pharmazeutischen Erzeugnissen | 2 | 1% |
| Herstellung von Gummi- und Kunststoffwaren | 5 | 2% |
| Metallerzeugung und -bearbeitung | 5 | 2% |
| Herstellung von Metallerzeugnissen | 29 | 10% |
| Herstellung von Datenverarbeitungsgeräten | 6 | 2% |
| Herstellung von elektrischen Ausrüstungen | 13 | 4% |
| Maschinenbau | 38 | 13% |
| sonstiger Fahrzeugbau | 9 | 3% |
| Herstellung von sonstigen Waren | 12 | 4% |
| Reparatur und Installation von Maschinen und Ausrüstungen | 30 | 10% |
| Herstellung von Glas- und Glaswaren | 16 | 5% |
| Kokerei und Mineralölverarbeitung | 1 | 0% |
| Getränkeherstellung | 3 | 1% |
| Summe | 291 | 100% |

Quelle: CPL 2018, basierend auf Datenmaterial des zentralen Unternehmensregisters Dänemark CVR und Statistikamt Nord

3. Marktanalyse

Identifikation grundsätzlich hafenaffiner Unternehmen im Großraum Flensburg

- Anhand der statistischen Betrachtung der regionalen **Unternehmensstruktur** im Großraum Flensburg lässt sich festhalten, dass die ansässige Wirtschaft - mit grundsätzlich hafenaffinen Massengütern - hauptsächlich auf den Branchen **Landwirtschaft** (Getreide, Futtermittel, etc.), im Bereich **Steine und Erden**, bei **Metallerzeugnissen** oder **Maschinenbau, Holz- und Forstprodukten, Glas** sowie **Papier** beruht; es liegt die Annahme nahe, dass Umschlagpotenziale in den zugehörigen Gütergruppen zu suchen sind
- Ergänzend zur statistischen Charakterisierung des Wirtschaftsraums sollen außerdem **konkrete Unternehmen** aus dem Einzugsgebiet des Flensburger Hafens mit grundsätzlich hafenaffiner Güterstruktur quantifizierbar gemacht werden
- Auf der Basis von verschiedenen Unternehmensdatenbanken, Geo-Informationssystemen und eigener Recherche wurden hierzu durch Teilerhebungen relevante Betriebe unterschiedlicher Branchen aus allen drei Radien ermittelt, auch um die statistischen Zahlen mit konkreten Unternehmen zu verknüpfen
- Schwerpunkte wurden dabei besonders auf die Faktoren Hafenaffinität, Unternehmensgröße und Standortkonkurrenz gelegt
- Insgesamt wurden dabei ca. **150 Unternehmen** mit grundsätzlicher Affinität zum Hafenumschlag identifiziert
- Wichtig ist dabei festzuhalten, dass es sich um keine Vollerhebung handelt und sich aus grundsätzlicher Hafenaffinität noch nicht zwangsläufig ein Potenzial ergibt
- Auszugsweise sollen anhand der folgenden Tabelle die Spezifika der identifizierten Unternehmen veranschaulicht werden

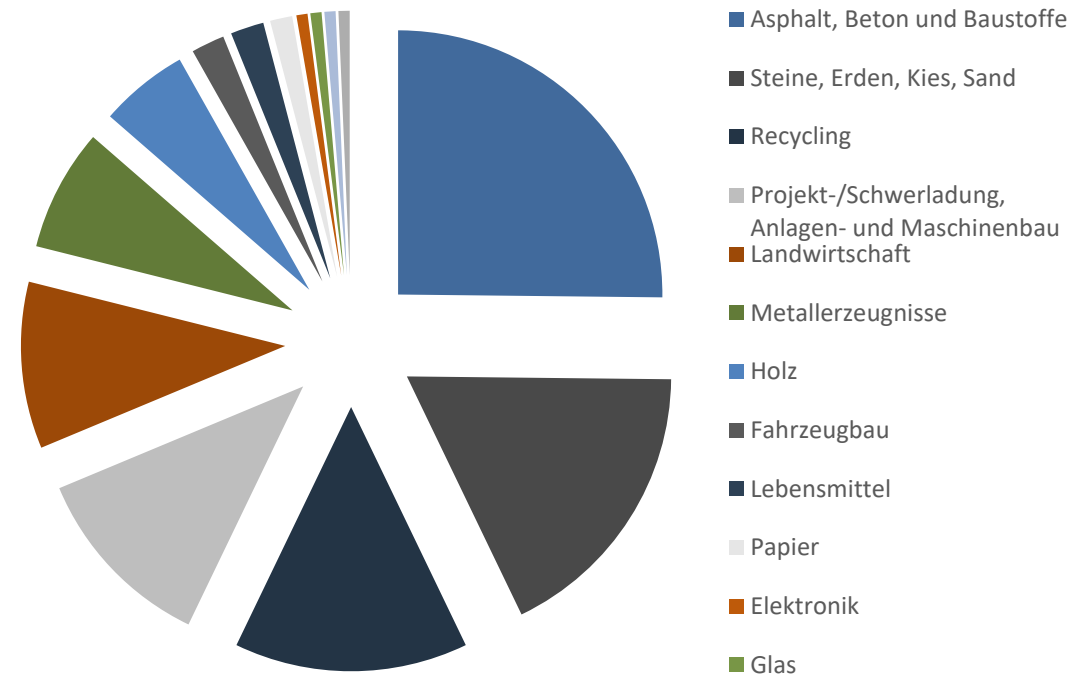
3. Marktanalyse

| Unternehmen | Branche/Produkte | Möglicher Hafenumschlag |
|---|---|---|
| DEUTAG, Flensburg | Produktion und Vertrieb von Asphalt | Bitumen, Splitt, Granulate |
| Thomas Beton GmbH, Sörup/Handewitt/Jarplund | Transportbeton | Zement, Sand, Kies |
| TEWA Betonsteinwerk GmbH, Sörup | Betonwerk und Natursteinhandel | Zement, Sand, Splitt, Steine; Projektladung |
| Siemens Betonwerk GmbH & Co KG, Eckernförde | Baustoffgroßhandel: u.a. Betonerzeugnisse für den Tiefbau | Zement, Sand, Kies, Schotter, Splitt; Projektladung |
| Kieswerk Glindemann GmbH & Co KG, u. a. Haurup/Wanderup/Gammelby | Kieswerke - Erdbau und Abbruchtechnik | Sand, Kies, Findlinge, Schotter |
| Nord-Schrott GmbH & Co KG, Flensburg | Recycling von metallischen Rohstoffen | Metallische Sekundärrohstoffe |
| Flensburger Fahrzeugbau Gesellschaft, FFG | Gepanzerten Fahrzeuge | Stahl, Fahrzeugteile; Fahrzeugver- und Projektladung |
| FMA Ullrich GmbH & Co KG, Flensburg | Asphaltsiloanlagen | Metalle, Maschinen- und Anlagenteile, Projektladung |
| Ceravis AG, u. a. Loit | Landhandelsbetrieb | Düngemittel, Getreide, Ölsaaten, Futtermittel, Kalk, Biomasse |
| Nordisk Holzimport GmbH, Berend | Holzimport, -verarbeitung und -handel | Vollholz, Holzprofile, Holzabfälle |
| ... 137 weitere Unternehmen | ... | ... |

3. Marktanalyse

Identifikation grundsätzlich hafenaffiner Unternehmen im Großraum Flensburg

- Der Auszug aus der Liste potenziell hafenaffiner Unternehmen auf der vorherigen Folie unterstreicht die **Vielzahl unterschiedlicher Güter**, die von den Betrieben bezogen oder versandt werden
- Zwecks besserer Veranschaulichung erfolgt eine **Zusammenfassung** zu Gütergruppen bzw. Gutarten
- Die Grafik visualisiert die nach den zugehörigen Güterarten bzw. Branchen aggregierte Unternehmensliste
- Es kann festgestellt werden, dass die Darstellung im Wesentlichen mit den Schwerpunkten der statistischen Analyse korrespondiert
- Den größten Anteil macht dabei mit 25 % die Branche „Asphalt, Beton und Baustoffe“ aus
- Ca. 20 % der Unternehmen lassen sich dem Bereich „Steine, Erden, Kies und Sand“ zuordnen
- Recyclingbetriebe vertreten einen Anteil von etwa 15 %
- In den Branchen „Anlagen- und Maschinenbau“, „Metallerzeugnisse“ und „Landwirtschaft“ sind jeweils ca. 10 % der Unternehmen mit hafenaffiner Güterstruktur im Großraum Flensburg tätig

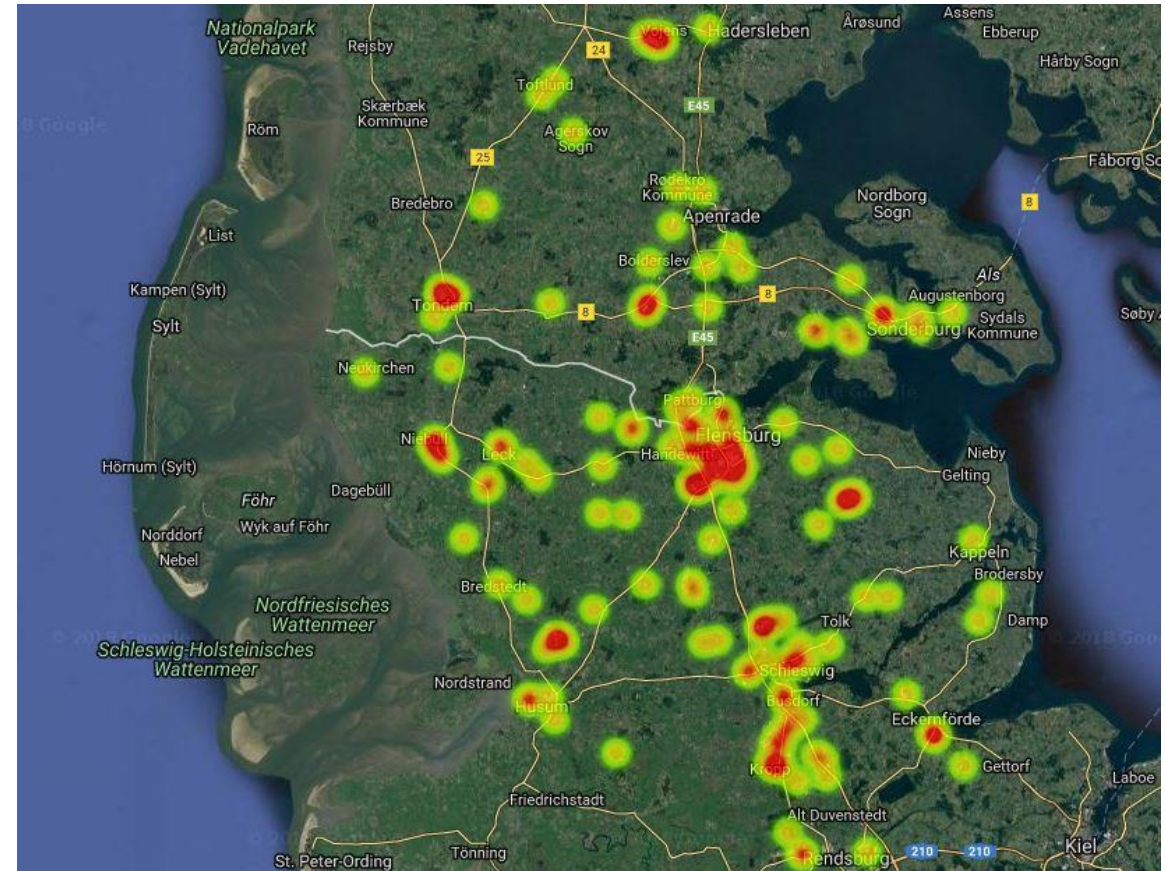


Quelle: CPL 2018

3. Marktanalyse

Identifikation grundsätzlich hafenaffiner Unternehmen im Großraum Flensburg

- Rechtsstehende Abbildung visualisiert die **geografischen Schwerpunkte** der zuvor im Untersuchungsradius als hafenaffin identifizierten Unternehmen
- Durch Berücksichtigung des Faktors Standortkonkurrenz wurden direkt an den Häfen Apenrade bzw. Husum ansässige Unternehmen nicht einbezogen
- Deutlich erkennbar ist eine starke Konzentration der Unternehmen im Süden **Flensburgs** und entlang der A 7 um Schleswig
- Ein Großteil von ihnen befindet sich damit innerhalb des 10-Kilometer- oder zumindest innerhalb eines 30-Kilometer-Radius um Flensburg
- Gut ersichtlich ist die Orientierung an größeren Städten und/ oder Verkehrsachsen



Quelle: CPL 2018, basierend auf Google Fusion Tables

3. Marktanalyse

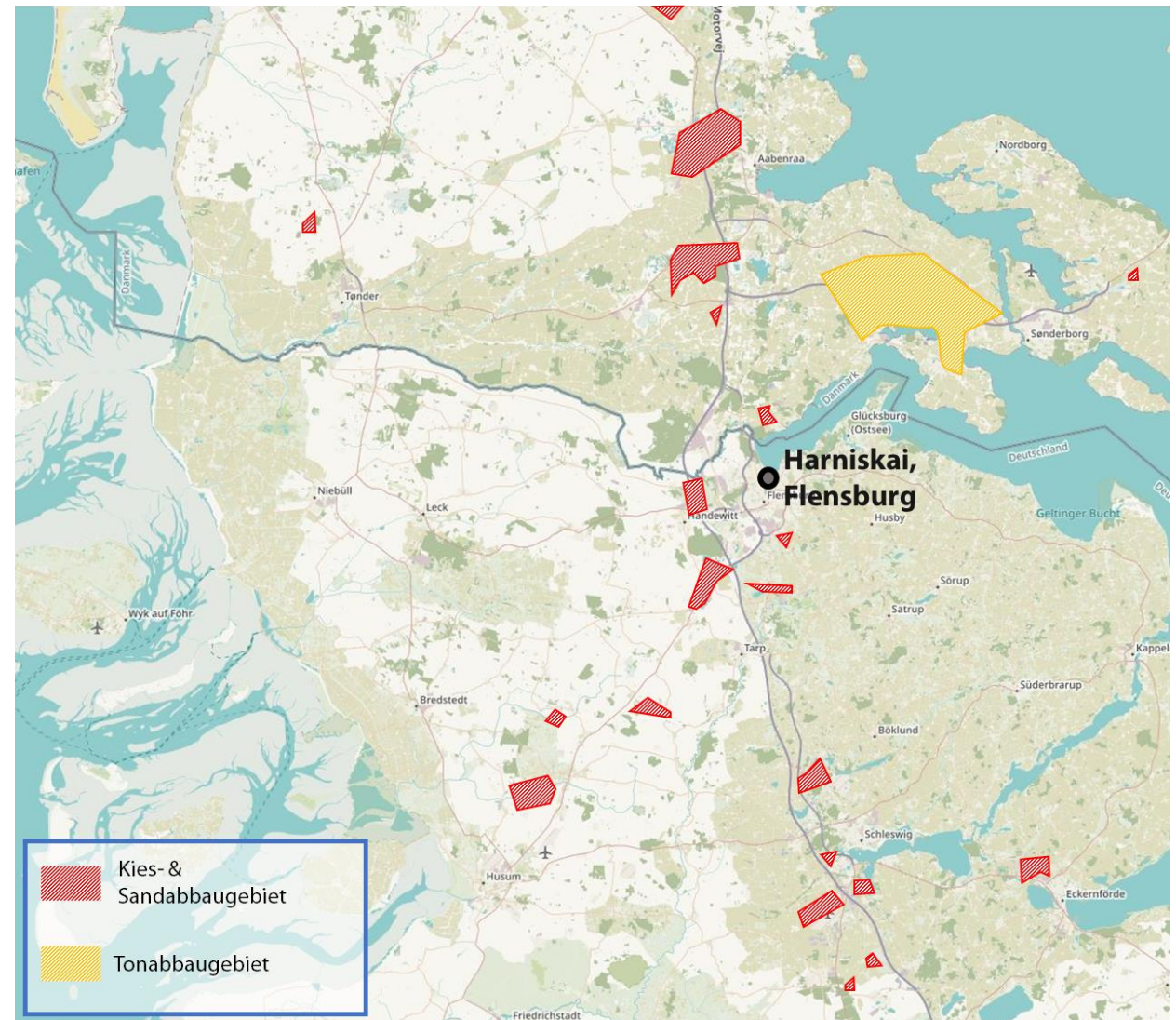
Vorläufige Zielbranchen

- Folglich sind vorläufige Zielbranchen aus der hafenauffinen Wirtschaftsstruktur im Großraum Flensburg sowohl von Unternehmensseite als auch aus den statistischen Kennzahlen ableitbar
- Vorläufige Schwerpunkte für Potenziale werden von Beraterseite insbesondere in den folgenden Branchen gesehen
 - Asphalt, Beton und Baustoffe
 - Steine, Erden, Kies, Sand
 - Recycling
 - Landwirtschaft (Getreide, Futtermittel, Saatgut, Dünger, Gärreste)
 - Projekt- & Schwerladung, Anlagen-/Maschinenbau
 - Stahl und Buntmetalle
 - Holz- und Forstprodukte (inkl. Papier)
- Um diese genauer einschätzen zu können, erfolgt auf den folgenden Seiten eine nach den jeweiligen Branchen getrennte, ausführliche Betrachtung der Chancen, aber auch Einschränkungen und besonderen Charakteristika der einzelnen Potenziale, die im Anschluss durch Experteninterviews weiter konkretisiert werden

3. Marktanalyse

Zielbranche Steine, Erden, Kies, Sand

- Die Abbaugelände für Kies und Sand im Großraum Flensburgs sind rotschraffiert in der rechtsstehenden Karte in zu sehen
- Tonabbau in der Region Egernsund (Dänemark) ist gelborange schraffiert
- Insgesamt sind im Großraum Flensburg mehr als **26 Unternehmen** unterschiedlicher Größe im Abbau von Steinen, Erden, Kies und Sand tätig
- Sowohl der Empfang als auch der Versand dieser Produkte ist **hafenaffin**; aufgrund zu transportierender Volumina und Gewicht ist das Schiff bevorzugter Transportträger für weite Strecken



Quelle: CPL 2018, basierend auf gis.regionsyddanmark.dk und danord.gdi-sh.de

3. Marktanalyse

Zielbranche Steine, Erden, Kies, Sand

- Bei den bestehenden Geschäften dominiert insbesondere der Import von Seekies und Gesteinsgranulaten aus dem skandinavischen Raum
- Aufgrund von größeren Preisunterschieden, aber auch durch die zunehmend schwerer zu genehmigen Erschließungen neuer Abbauf Flächen in Deutschland und den darauf basierenden, absehbaren Anstieg von Importen ist zukünftig mit einer Zunahme im Transport dieser Güter zu rechnen
- In den letzten Jahren zeichnet sich phasenweise zudem Sand- und Kiesknappheit in der Baubranche ab, insbesondere im mittel- bis süddeutschen Raum; dieser Nachfrageanstieg lässt ebenfalls ein Anwachsen der Transporte erwarten



Quelle: Peter Glindemann GmbH & Co KG

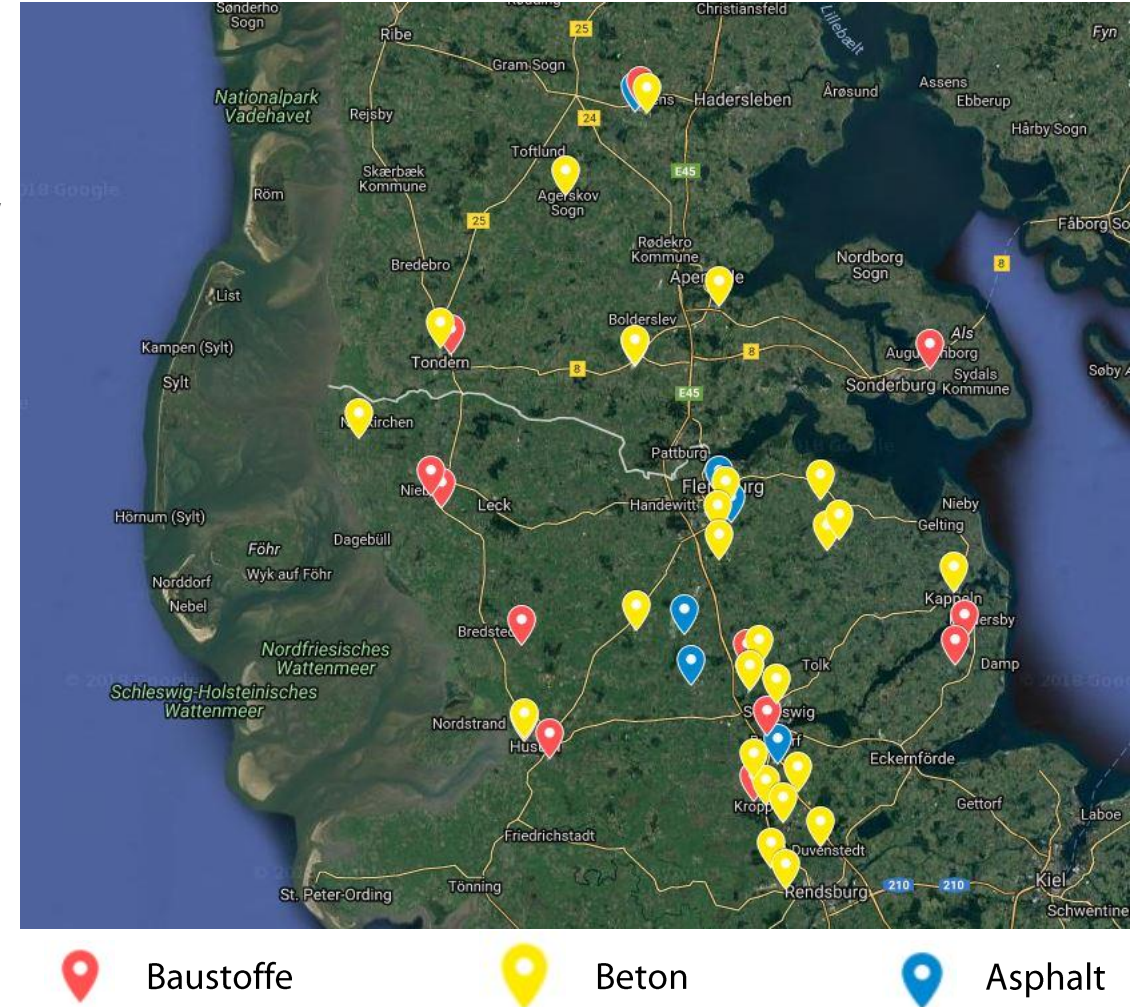


Quelle: Wilhelm E. F. Schmid GmbH

3. Marktanalyse

Zielbranche Asphalt, Beton und Baustoffe

- Hierunter lassen sich hierunter vor allem bearbeitete Pflaster-, Mauer- und Spezialsteine, Zement, Asphalt-, Beton- und weitere Mineralstoffmischungen, Großfertigteile, Armierungen, etc. für den Hoch- und Tiefbau fassen
- Im Untersuchungsraum können dieser Zielbranche 39 Betriebe mit 46 Standorten zugeordnet werden
- Unter dem Begriff Baustoffe (rote Markierung) wurden entsprechende Unternehmen des Baugewerbes sowie Handelsunternehmen, welche Großbaustoffe vertreiben zusammengefasst; gelb hervorgehoben sind betonverarbeitende oder produzierende Betriebe; blaue Markierungen visualisieren Asphaltmischwerke
- Insbesondere Unternehmen der Beton- und Betonproduktherstellung, aber auch die Asphaltwerke sind Abnehmer der vorherigen Zielbranche Steine, Erden, Kies und Sand



Quelle: CPL 2018, basierend auf Google Maps

3. Marktanalyse

Zielbranche Asphalt, Beton und Baustoffe

- Ableitbar sind vorwiegend Potenziale aus Importen von Baustoffen sowie Füllmaterialien und Baurohstoffen für die Beton- und Asphaltproduktion:
 - Diverse Bausteine wie bspw. Kalkstein, Basalt, Ziegel, Natursteine in unterschiedlichsten Formen
 - Gesteinsbruchstücke und verschiedene Steinkörnungen
 - Sande (Quarzsand, Füllsand, Flugsand, Hüttensand etc.)
 - darüber hinaus weitere Zuschlagstoffe und Füller wie Bitumen, Harze und Polymere, Fasern, Puzzolane, Aschen, Schlacken, Fasern
 - weitere Mineralstoffe, zum Beispiel gebrannter Ton, Kraftwerksnebenprodukte, Gips, Perlite u. a.
- Diese Baustoffe werden nicht nur als Schüttgut umgeschlagen, sondern in Teilen ebenso in Bigbags o. ä.
- Aufgrund von Gewichten und Volumina der dieser Branche zurechenbaren Güter ist ihre Affinität zum Schiffstransport ersichtlich; Potenziale für den Umschlag am Harniskai sind damit gegeben
- Denkbar wäre zudem, dass über **Projekt- und Schwerladungen** (bspw. von Fertigteilen o. ä.) ausgehende Transporte über den Harniskai generiert werden können
- Insbesondere der gegenwärtige Bauboom lässt ein langanhaltendes Wachstum der Transporte vermuten, das bspw. in der Seeverkehrsprognose noch keinen Einfluss gefunden hat; ein Ende des Booms ist zum Stand der Untersuchung nicht absehbar, von einer Zunahme in den nächsten Jahren ist somit auszugehen

3. Marktanalyse

Zielbranche Landwirtschaft (Getreide, Futtermittel, Saatgut, Dünger, Gärreste)

- Auch die Landwirtschaft ist im Großraum Flensburg stark vertreten, dabei dominieren vor allem Ackerbau, Viehzucht und Biogasproduktion; dies spiegelt sich auch in der **Vielzahl an Standorten von Landhandelsbetrieben** in der Region wieder
- Zuwachs im Umschlag von landwirtschaftlichen Gütern ist für einen Hafenstandort jedoch schwer zu generieren: Steigerungen werden vorwiegend nicht mehr absolut, durch einen wachsenden Markt, erreicht, sondern relativ, durch **Konsolidierungsprozesse** an Hauptstandorten mit guter Verkehrsanbindung
- Infra- und suprastrukturell ist der Harniskai Flensburgs für den Umschlag aller o. g. landwirtschaftlicher Güter geeignet; durch Abwanderung bestehender Umschlagunternehmen aus dem landwirtschaftlichen Bereich in der Vergangenheit wurde der Standort jedoch geschwächt



- ATR Landhandel
- HaGe/DLG
- Ceravis/Danish Agro
- Brdr. Ewers

3. Marktanalyse

Zielbranche Landwirtschaft (Getreide, Futtermittel, Saatgut, Dünger, Gärreste)

- Aufgrund des abnehmenden Fleischkonsums ist nicht von einer Zunahme in der Fleischproduktion und damit im Futtermittelverbrauch auszugehen; hinzu kommt die Konkurrenz in diesem Bereich durch bestehende Standorte im weiteren Einzugsgebiet des Flensburger Hafens; Mischfutterwerke befinden sich in Grasten/ Egersund, Husum, Sollerup, Süderbrarup sowie zweifach in Rendsburg
- Gleiches gilt für die Getreide- und Ölsaaterfassung; ein relevantes Wachstum des Marktes ist nicht zu erwarten, es findet eine Konzentration auf trimodale, größere Standorte anstelle von kleiner Binnenniederlassungen statt; Haupthäfen im norddeutschen Raum für den Getreideexport sind Hamburg, Rostock und in kleinerem Rahmen Lübeck bzw. Husum
- Konsolidierungen lassen sich auch, wenngleich auf niedrigerem Niveau, im Bereich der Düngemittel feststellen; hier bestehen Unwägbarkeiten aufgrund der neuen Düngemittelverordnung, dennoch herrscht in diesem Bereich für den Umschlag von landwirtschaftlichen Gütern das größte Potenzial für Flensburg: Wachstum ist durchaus möglich, allerdings in begrenztem Rahmen
- Eine Erschließung weiterer Güter aus der Branche ist, bspw. bei Kalk sowie evtl. bei Gärresten, denkbar

3. Marktanalyse

Weitere potenzielle Zielbranchen

Weiterhin werden folgende Branchen als potenziell vielversprechend eingestuft:

- **Recycling:** Mischungen wiederverwertbarer Sekundärrohstoffe für das Recycling bspw. metallischer Rohstoffe (Schrott) können im Flensburger Hafen importiert werden, um die regionale Recyclingwirtschaft (10 % der hafenauffinen Unternehmen im Großraum Flensburgs) zu versorgen; gleichzeitig ist der Versand der dann recycelten Materialien über den Hafen denkbar; es ist anzunehmen, dass dieser Markt auch langfristig eine wichtige Rolle spielen wird
- **Anlagen-/Maschinenbau:** Vorstellbar ist der Transport sowohl in Import- als auch Exportrichtung von Großanlagen- und Maschinenteilen; oftmals finden diese Transporte jedoch als Projekt- bzw. Schwerladung statt, wodurch erhöhte Anforderungen an Supra- und Infrastruktur entstehen
- **Stahl und Buntmetalle:** Zur Versorgung der metallverarbeitenden Industrie in der Region ist der Empfang von Halberzeugnissen über den Harniskai eine Option; zu beachten ist hierbei, dass genug Volumina erzeugt werden müssen, die den Transport per Schiff rechtfertigen
- **Holz- und Forstprodukte:** Die Zielbranche Holz und Holzprodukte wird grundsätzlich positiv bewertet, um als Hafen weniger abhängig von konjunkturellen Schwankungen einzelner Güter agieren zu können; denkbar ist der Empfang von Rundhölzern, Schnittholz sowie Hackschnitzeln und Pellets; um Holz in großem Umfang zu importieren, wird die Reaktivierung der Gleisanbindung allerdings als erforderlich angesehen; der straßenseitige Versand ins Hinterland kann nur bei geringer Transportmenge wirtschaftlich dargestellt werden

3. Marktanalyse

Experteninterview für die Branche Steine, Erden, Kies, Sand

- Das Unternehmen Peper ist in der Sand- und Kiesförderung tätig, sowie im Handel mit diesen Stoffen
- An zwei Standorten (Osterby und Schafflund) wird hauptsächlich Sand (um die 500.000 t/a) abgebaut; Hauptabnehmer sind Bauunternehmen im Bereich Gebäude- und Straßenbau
- **Generelle Einschätzung:** Durch schwergängige Genehmigungsverfahren, überbaute Kiesvorkommen und abnehmende Qualität der erschließbaren Abbaugelände (der Kiesanteil im Boden ist von ca. 50 bis 60 % auf etwa 15 bis 20 % gesunken) ist das regionale Angebot relativ gering. Gleichzeitig besteht eine hohe Nachfrage, welche durch den Bauboom in den letzten Jahren hervorgerufen wurde. Es können folglich **Versorgungsengpässe für Kies** von regionalen Kiesgruben festgestellt werden. Kies wird deshalb über den freien Markt aus dem Ausland importiert. Einzugsgebiet ist hauptsächlich Skandinavien. Dabei erfolgt der Transport **fast ausschließlich auf dem Seeweg** und anschließend vom Hafen per LKW. Durch die Versorgungsengpässe wird Kies auch weit über dem Marktpreis gehandelt
- Das Kieswerk Peper bezieht den für Festigkeit in Bauwerken erforderlichen, gebrochenen Kies (Edelsplitt/Granitschotter) per Schiff aus Steinbrüchen in Norwegen. Dabei werden durchschnittlich 3.000 bis 4.000 t pro Schiff transportiert
- Überregional kommen die Gesteinsbruchstücke aus dem skandinavischen Raum per Schiff nach Hamburg und werden von dort in den Norden bis Neumünster und in den Süden transportiert
- Der Kieshandel im Nordseeraum wird teilweise von Thyboron (Dänemark) aus abgedeckt. Der Hafenstandort fungiert als Hub, indem dort Körnung importiert, aufbereitet und weiterverschifft wird

Kieswerk Peper

3. Marktanalyse

Experteninterview für die Branche Steine, Erden, Kies, Sand

- 2017 wurden von Peper 60.000 t Kies im Flensburger Hafen gelöscht
- Für 2018 und folgende Jahre wird eine **deutliche Steigerung der Kiesimporte** erwartet: Ausgehend von 2017 werden 60.000 t/a Kiesimport als Basiswert prognostiziert. Unter Voraussetzung der **Verfügbarkeit der Europawiese** zu Lagerzwecken, wäre eine **Erweiterung der Umschlagsmenge um 90.000 t/a** für denkbar, da Asphaltmischwerke und mehrere Großbauprojekte im Großraum Flensburg viele Baufüllstoffe nachfragen
- In Summe ergibt sich für den Flensburger Hafen ein **Potenzial von 150.000 t/a** Gesteinsbruchstücke verschiedener Körnung durch das Kieswerk Peper
- Durch die Möglichkeit, die **Gesteinsbruchstücke am Kai aufbereiten** zu können, würde der Lagerbedarf geringer ausfallen, wodurch höhere Umschlagvolumina realisiert werden könnten
- Die Verkehrsanbindung an den Harniskai wird als sehr positiv beschrieben, wohingegen das Umschlaggerät nicht optimal für Bulkware geeignet sei. Durch die geringe Löschleistung steigen die Liegezeiten im Hafen und folglich die Kosten für den Frachtführer
- Die aktuelle Planungssicherheit wird als zu gering angesehen; optimal wäre eine **Sicherung des Fortbestands für mindestens 10 bis 15 Jahre**, da der Hafen eine **Schlüsselfunktion** für das Unternehmen innehat

Kieswerk Peper

3. Marktanalyse

Experteninterview für die Branche Asphalt, Beton und Baustoffe

- Das Unternehmen Thomas Beton GmbH ist ein Hersteller und Lieferant von Transportbeton und Spezialbaustoffen; in Norddeutschland ist Thomas Beton mit 24 Standorten vertreten; sechs davon können dem Großraum Flensburg zugeordnet werden; Hauptabnehmer ist die Bauindustrie (Wirtschafts- und Wohnungsbau)
- **Generelle Einschätzung:** Durch viele Bauprojekte (hauptsächlich Wohnungsbau und Wirtschaftsbau) ist die Nachfrage nach Baustoffen stark gestiegen und wird vermutlich noch weiter steigen; die hohe Nachfrage führt zu **Versorgungsengpässen von Baufüllstoffen**; Importe sind daher dauerhaft notwendig; es werden weitere große Infrastrukturbaumaßnahmen erwartet
- Die Unternehmen im schleswig-holsteinischen Verband für Transportbeton stellen jährlich um die 1,9 Mio. m³ Transportbeton her, Tendenz steigend; für einen Kubikmeter Transportbeton werden zwei Tonnen Zuschlagstoffe (Sand, Kies, Edelsplitle) verwendet, demnach werden **3,8 Mio. t Zuschlagstoffe** benötigt; davon werden nördlich des Nord-Ostsee-Kanal etwa **700.000 t** nachgefragt; für den Bezug dieser Zuschlagstoffe werden regionale Lieferanten bevorzugt
- Durch die Versorgungsengpässe und durch technische Notwendigkeit (Edelsplitle mit griffiger Kantung sind in Norddeutschland nicht abbaubar) werden Baustoffe zunehmend importiert; der Transport aus Steinbrüchen in Schottland, Norwegen und Schweden erfolgt per Schiff und aus Sachsen mit dem Zug; die Nachfrage wird als **langfristig stabil** beschrieben



3. Marktanalyse

Experteninterview für die Branche Asphalt, Beton und Baustoffe

- **Zement:** Thomas Beton bezieht den benötigten Zement per LKW von der Firma Holcim aus Lägerdorf; ein türkischer Investor lässt jedoch große Mengen Zement in Apenrade löschen; der **Empfang von Zement** wäre grundsätzlich auch für den Hafen Flensburg denkbar
- **Splitt:** Über Apenrade werden um die **25.000 t/a Splitt** umgeschlagen; diese Mengen wären **auch über den Hafen Flensburg vorstellbar**; Prämisse für den Empfang von Ware ist die Anpassung der Gebührenordnung des Flensburger Hafens; im Vergleich mit Standorten wie Büsum wird die **Kostensituation** (Liege- und Umschlaggebühren, Lotsenentgelte und Lagerhaltungskosten) in Flensburg als **zu teuer** beschrieben
- **Sand:** In Deutschland ist Sand ausreichend vorhanden; anders gestaltet sich die Situation in Skandinavien, wo Knappheit besteht; denkbar ist also der **Export von Sand**; dadurch wäre auch eine bessere **Paarigkeit der Verkehre** möglich, die Schifftransporte weiter begünstigen würde
- Weiterhin wird ein Potenzial bei der **Verarbeitung von Gesteinskörnungen direkt im Hafen** gesehen; dadurch wird Wertschöpfung generiert



3. Marktanalyse

Experteninterview für die Branche Asphalt, Beton und Baustoffe

- Das Unternehmen Deutag ist eine Tochter der Basalt-Actien-Gesellschaft und in der Herstellung und dem Vertrieb von Asphalt tätig; in Schleswig-Holstein wird an sechs Standorten Asphalt produziert; insgesamt mischt das Unternehmen aus verschiedenen Materialien ca. 170.000 t/a Asphaltgranulat; dafür werden um die 70.000 t Splitt benötigt
- Die Standorte Flensburg und Owschlag/Jagel beziehen pro Jahr ca. 20.000 t Splitt in verschiedenen Körnungen per Schiff über den Hafen Apenrade; im Anschluss erfolgt der Transport zu den jeweiligen Werken per LKW
- Das für die Asphaltherstellung verwendete Bitumen wird ausschließlich per LKW aus dem Ruhrgebiet bezogen
- Die Distribution des fertigen Asphaltgranulat-Gemisches erfolgt direkt an die entsprechende Baustelle; diese Transporte werden ebenfalls per LKW durchgeführt
- Enge Geschäftsbeziehungen mit dem Unternehmen Mibau Holding GmbH (importiert ausschließlich über den Hafen Apenrade) schließen den Transport über den Hafen Flensburg jedoch größtenteils aus; Potenzial für den Flensburger Hafen kann daher **nur in Ausnahmefällen** gesehen und daher mit **maximal 3.000 bis 4.000 t Splitt** pro Jahr beziffert werden



3. Marktanalyse

Experteninterview für die Branche Landwirtschaft



- ATR ist ein internationales Landhandelsunternehmen aus dem nord- und ostdeutschen Raum sowie Polen und Dänemark
- Es ist sowohl in der Mischfutterproduktion, der Getreide- sowie Ölsaaterfassung, als auch in der Versorgung der Landwirtschaft mit Düngemitteln, Saatgut und Pflanzenschutz tätig; das Unternehmen beschäftigt ca. 850 Mitarbeiter, auch in der angeschlossenen Reederei sowie in der LKW-Spedition
- **Generelle Einschätzung** zum Umschlag von Landhandelsprodukten über Häfen: die Getreideerfassung erfolgt vermehrt an zentralen Standorten, allerdings besteht kein absolutes Marktwachstum; der Futtermittelumschlag ist aufgrund abnehmenden Fleischkonsums perspektivisch eher rückläufig; der Düngemittelumschlag stagniert ebenso aufgrund der neuen Düngemittelverordnung; vorwiegend werden Umschlagsteigerungen daher nicht mehr durch einen wachsenden Markt generiert, sondern durch Konzentrationsprozesse
- Schleswig-Holstein ist ein wichtiger Standort für die Futtermittelproduktion, gleichzeitig aber auch für Nutztierhaltung; im Ergebnis verbleiben große Mengen des hier produzierten Futtermittels in der Region; die Nähe der Landwirtschaft zu Mischfutterwerken ist ein entscheidender Faktor; zusätzliche Futtermittel schlägt ATR über den Hafen Husum um; eine **Reaktivierung** der von Flensburg nach Apenrade abgewanderten **Mischfuttermengen** ist nicht realistisch

3. Marktanalyse

Experteninterview für die Branche Landwirtschaft



- **Getreide** wird ebenso wie Mischfutter(-komponenten) über Husum umgeschlagen, daher besteht auch hier **wenig Potenzial** für Flensburg
- **Düngemittel** werden größtenteils importiert, z. B. aus dem Baltikum (meist auf kleineren Schiffen) oder aus Übersee (auf Großschiffen); der Transportpreis ist auch hier ein wichtiges Kriterium; Ziel ist daher, Ladung möglichst schlank zu löschen; die Volumina im Düngemittelumschlag sind gering; in den Raum Flensburg werden Düngemittel als Schüttgut über Rendsburg am Nord-Ostsee-Kanal bzw. Husum oder via Bahn transportiert; derzeit werden von ATR ca. 50.000 t Düngemittel am Harniskai umgeschlagen; Aufgrund saisonaler Schwankungen sind dafür **große Lagerflächen notwendig**
- Das aktuelle Düngemittelmischwerk von ATR operiert an der Kapazitätsgrenze, daher wird derzeit in einen **Neubau nahe Flensburg** investiert; die **Nähe zum Hafen war ausschlaggebend** für die Standortentscheidung; der Umschlag soll auf diese Weise **um weitere ca. 20.000 t/a gesteigert** werden; ATR hat sich trotz Konkurrenz klar für den Hafen Flensburg entschieden und ist auf diesen Standort angewiesen: „Eine Schließung des Hafens wäre die Katastrophe“
- Flensburg gilt für ATR zukünftig auch als wichtiger Umschlagort für landwirtschaftlich genutzten **Kalk**; dabei bestehen über die bereits angemieteten Lagerhallen am Harniskai hinaus keine weiteren Anforderungen; der Export von Gärresten ist ein interessantes Geschäftsfeld, bietet aber kein großes Potenzial
- Für **Flensburg** besteht im Umschlag von Landhandelsprodukten **grundsätzlich Potenzial**, Apenrade, Husum, Rendsburg und Lübeck sind allerdings **starke Konkurrenzstandorte**

3. Marktanalyse

Experteninterview für die Branche Landwirtschaft



- Die Ceravis AG ist ein internationales Landhandelsunternehmen, Tätigkeitsfelder sind der Vertrieb von Düngemitteln, Saatgut, Getreide/Ölsaaten und Futtermitteln. Das Unternehmen verfügt über eine Kapazität für die Produktion von ca. 500.000 t Mischfutter, sowie Lagerkapazitäten für 200.000 t Düngemittel und rund 2,5 Mio. t Getreide/Ölsaaten
- **Generelle Einschätzung:** Die neue Düngemittelverordnung führt dazu, dass zukünftig geringere Mengen von Dünger verwendet werden dürfen; im Düngemittelgeschäft wird ein **Rückgang von 15 bis 20 %** erwartet. Die Getreideherstellung ist dadurch auch betroffen und wird ebenfalls abnehmen
- Grundsätzlich ist ein Wandel im Landhandel ist erkennbar: **Export- und Importvolumina steigen zunehmend**, da bei größeren Transportmengen Kostenvorteile realisierbar sind; Hafenstandorte, die für große Tonnage ausgelegt sind, sind im Vorteil; weiterhin zeichnet sich der Markt immer häufiger durch **regionale (Selbst-)Versorgung** aus; im Bereich der Futtermittelproduktion wird oftmals Getreide aus der Region bezogen, verarbeitet und anschließend wieder in der Region verteilt
- Der **Düngemittelimport** läuft über den Hafen Rendsburg; dort betreibt Ceravis eigene Kai- und Siloanlagen; Rendsburg eignet sich für den Düngemittelimport - trotz z. T. großer Distanzen per LKW im Abtransport - da hier große Tonnage abgefertigt werden kann

3. Marktanalyse

Experteninterview für die Branche Landwirtschaft

- Den **Getreideexport** organisiert Ceravis über Rostock und Hamburg; für den Export werden Schiffe mit einer Kapazität von 60.000 t eingesetzt; allgemein gilt für das Unternehmen, dass hochwertiges Getreide zur Lebensmittelherstellung exportiert und mindere Qualität für die regionale Futtermittelproduktion eingesetzt wird
- **Kalk** wird aus Aarhus in Dänemark per LKW importiert und für die Düngemittelproduktion eingesetzt
- Geringe Mengen Düngemittel werden auch im Hafen Husum abgewickelt
- Die Ceravis AG sieht für sich aufgrund bestehender Geschäftsbeziehungen und der Größe der umzuschlagenden Volumina kurz- bis mittelfristig **kein Potenzial** bezüglich des Umschlags von **Landhandelsprodukten** über Flensburg



3. Marktanalyse

Experteninterview für die Branche Holz- und Forstprodukte



claus rodenberg
waldkontor gmbh

- Die claus rodenberg waldkontor GmbH ist ein Unternehmen der Holzproduktion, -verarbeitung, des Holztransports und des Holzhandels in ganz Mitteleuropa, insbesondere im Ostseeraum, sowie Dienstleister für Waldbesitzer und die Holzwirtschaft; Haupttätigkeit ist der Import von Rundholz, Hackschnitzeln, aber auch der Export von Parkettholz
- Das Unternehmen verfügt über eine eigene Lkw-Flotte, sieben Seeschiffe und einen trimodalen Umschlagstandort in Lübeck; ab dort verkehren zwischen fünf und zehn Binnenschiffe pro Woche, fünf bis sechs Ganzzüge, zahlreiche Waggonverbände und Lkw mit forstwirtschaftlichen Produkten ins Hafenhinterland
- **Generelle Einschätzung:** Die Holzproduktion in Deutschland ist deutlich geringer als der Verbrauch, **Importe** daher stets **notwendig**, diese stammen meist aus **Skandinavien oder Osteuropa**
- Das Geschäft ist stark wetterabhängig, v. a. bei Stürmen (Kalamitäten)
- Aufgrund der im Vergleich zu anderen Standorten geringeren holzverarbeitenden Industrie besteht im Raum Flensburg lediglich eine **niedrige Nachfrage** nach Holzgütern; denkbar wäre eine Versorgung für **Energiekraftwerke** in Süddänemark, die für den Umschlag von Holz- und Holzhackschnitzelimporten sorgen könnten
- Es wird insgesamt jedoch **wenig Potenzial** gesehen für den Bereich Rundholz und Hackschnitzel

3. Marktanalyse

Experteninterview für die Branche Holz- und Forstprodukte



- Die GmbH Mitsubishi HiTec Paper Europe produziert beschichtetes Spezialpapier an zwei Standorten in Europa: Bielefeld und **Flensburg**; dort sind mehr als 700 Mitarbeiter beschäftigt
- Die jährliche Produktionsmenge beträgt 185.000 t Papier, womit ein Umsatz von fast 300 Mio. € erwirtschaftet wird
- Für die Papierherstellung wird größtenteils **Zellulose** verwendet; der Rohstoff wird zu 75 % aus Südamerika und zu 25 % aus Skandinavien importiert; der Transport erfolgt in verdrahteten Bigbags à 250 kg per Schiff über den Hafen Glückstadt und wird dann per LKW nach Flensburg geliefert
- Im Werk in Flensburg werden monatlich 3.000 t Zellulose verarbeitet
- In der Vergangenheit hat Mitsubishi auch am Flensburger Hafen Zellulose gelöscht; das Unternehmen hat sich aber wegen verschiedener Rahmenbedingungen gegen diesen Hafenstandort entschieden; im Vergleich zu Glückstadt kann in Flensburg nur **kleinere Tonnage** (Flensburg: max. 3.000 bis 6.000 t/Schiff, Glückstadt: bis zu 12.000 t/Schiff) abgefertigt werden; Grund hierfür ist die (angeblich*) geringere Wassertiefe in der Förde, wodurch sich Kostennachteile ergeben; außerdem wird die **Stagnation im Entscheidungsprozess** in Bezug auf den Fortbestand des Hafens als Grund für die Verlagerung des Empfangs nach Glückstadt genannt
- Das Unternehmen betont, dass man dem Umschlag über den Flensburger Hafen **aufgeschlossen gegenübersteht**, sofern die Maßnahmen hin zu einer positiven Hafenentwicklung umgesetzt werden
- Das jährliche Potenzial für Zelluloseumschlag über den Hafen Flensburg beträgt somit **36.000 t**

* Durch die Erstellung eines aktuellen Peilplans wurde in der Zwischenzeit die Eignung des Hafens Flensburg auch für Schiffe bis 12.000 t sichergestellt

3. Marktanalyse

Zusammenfassung der Güterpotenziale

- Mit Blick auf die Wirtschaftsstruktur der Region, die Wachstumsprognosen des Bundes, die Hafen-Charakteristika sowie die Erkenntnisse aus den Expertengespräche lassen sich somit zusammenfassend folgende Güterpotenziale für den Harniskai ableiten:
 - **Gesteinskörnungen, Sand und Kies**
 - **Zement und weitere Baustoffe**
 - **Düngemittel**
 - **Zellulose**
 - **Metall, Halbzeuge, Schrott** (Recycling, Maschinen- & Anlagenbau)
 - Zudem empfehlen die Berater **Streusalz** als weiteres Umschlaggut
- Diese sollen auf der folgenden Seite auch noch einmal zusammenfassend **quantitativ beziffert** werden

Schüttgut

Getreide, Futtermittel →
Düngemittel ↑
 Hackschnitzel →
 Pellets →
Sand (Quarzsand, Füllsand, etc.) ↑
Kies ↑
Zement ↑
Splitt ↑
 Kalk/Kalkstein →
Steine & Erden ↑
 Ölsaaten →
 Biomasse →
 Sonstige Mineralstoffe →
Zellulose ↑
 Erze ↓
 Kohle ↓
Streusalz ↑
Füllstoffe ↑

Quelle: CPL 2018

Stückgut

Holz (Rundholz, Schnittholz) →
 Papier →
BigBags (Baustoffe etc.) ↑
 Maschinen- und Anlagenteile →
 Stahl, Metalle →
 Schrott →
 Obst/Kühlwaren ↓
 Fahrzeuge ↓
 Projektladung ↓
 Container ↓

| | |
|---|-----------------------------|
| ↑ | hohes Potenzial |
| → | eingeschränktes Potenzial |
| ↓ | geringes bis kein Potenzial |

Agenda

1. Ausgangslage und Zielsetzung
2. Ist-Analyse des gewerblichen Hafens am Ostufer
3. Marktanalyse
- 4. Ermittlung der Potenziale**
5. Potenziale Flensburgs als Kreuzfahrtstandort
6. Zusammenfassung



Quelle: Söhnke Rahn CC BY-SA 4.0

4. Ermittlung der Potenziale

Quantifizierung der Potenziale nach Gütergruppen

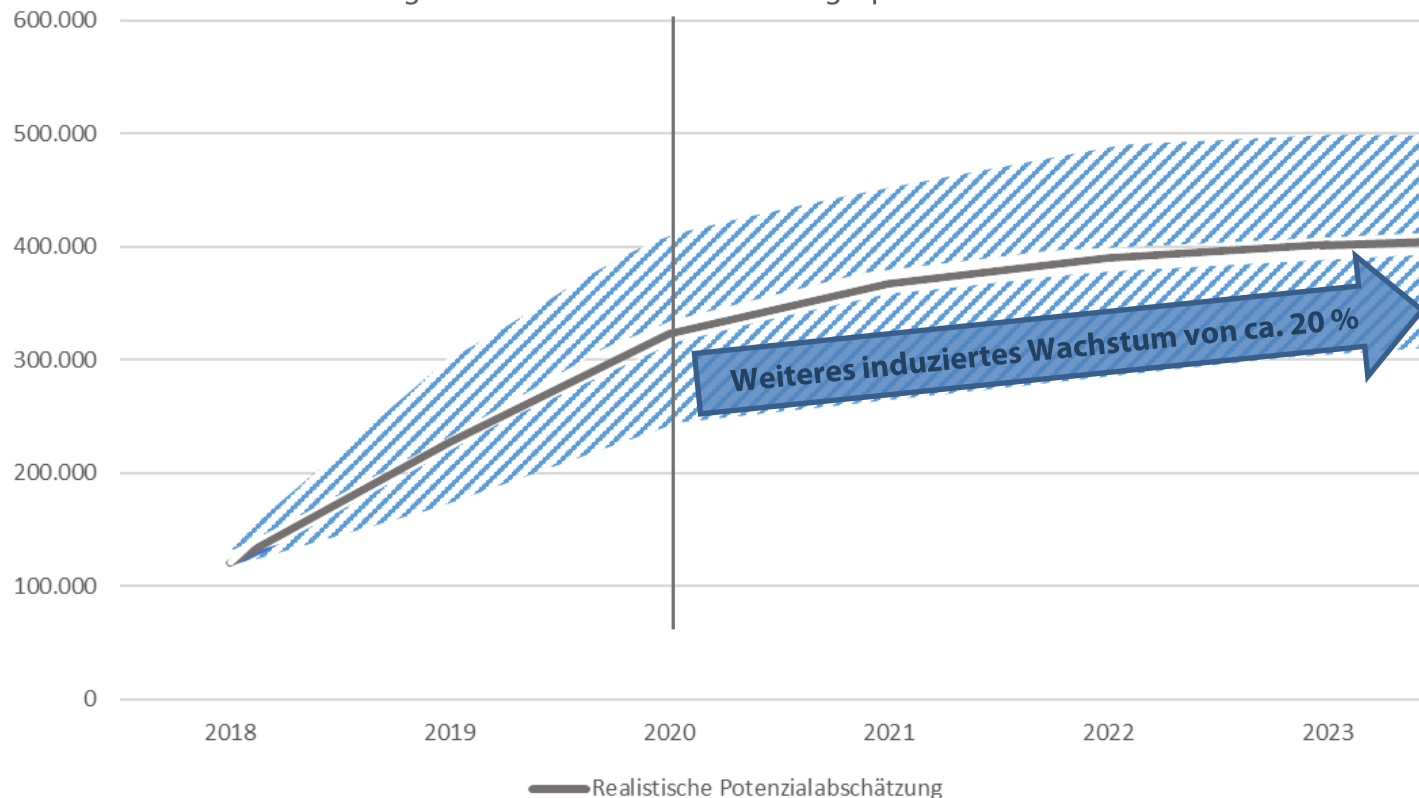
| Gütergruppe | Basispotenzial (in t/a) | Mit Prämissen verbundenes Potenzial (in t/a) | Gesamt (in t/a) |
|------------------------|---|--|---------------------|
| Kies, Splitt | 120.000 bis 150.000 (Peper) 120.000 bis 150.000 (Glindemann) | 25.000 (Thomas Beton) | 240.000 bis 325.000 |
| Sand (Export) | | 10.000 | bis zu 10.000 |
| Zement | | 10.000 | bis zu 10.000 |
| Streusalz | | 5.000 bis 10.000 | bis zu 10.000 |
| Düngemittel | 20.000 (ATR) | | 20.000 |
| Zellulose | | 36.000 (Mitsubishi) | bis zu 36.000 |
| Gesamt (in t/a) | 260.000 bis 320.000 | bis zu 90.000 | 260.000 bis 410.000 |

Quelle: CPL 2018

4. Ermittlung der Potenziale

Abschätzung der Potenziale für die nächsten fünf Jahre

Potenzielle Umschlagsmenge
von **260.000 bis 410.000 t/a**,
abgeleitet aus den Unternehmensgesprächen



Quelle: CPL 2018

- Neben den bezifferten Umschlagsmengen aus den Unternehmensgesprächen ist für den Zeitraum von fünf Jahren ein zusätzliches induziertes Wachstum in Höhe von etwa 20 % möglich; dieses speist sich bspw. aus
 - den Erfahrungsgewinnen der Hafenakteure
 - dem zunehmenden Bekanntheitsgrad des Hafens als Umschlagoption in der Wirtschaft
 - einem positivem Ansehen durch reibungslose Abwicklung

4. Ermittlung der Potenziale

Abgeleitete Anforderungen, um die Potenziale für den Osthafen Flensburg zu aktivieren

Wasserseitige Erreichbarkeit

- Die Unsicherheiten bezüglich Wassertiefen der Förde und maximaler Schiffsgößen können durch den aktuell neu, von der der Flensburger Hafen GmbH und dem Unternehmen Machulez, erstellten Peilplan ausgeräumt werden
- Der Peilplan sichert die wasserseitige Erreichbarkeit des Flensburger Hafens für Schiffe mit einem Tiefgang von 8,50 m bis 9,00 m und einer Tonnage von bis zu 12.000 t
- Die nautischen Bedingungen des Harniskais können somit grundsätzlich als positiv bewertet werden; die Information der wasserseitigen Erreichbarkeit sollte allerdings bei potenziellen Hafenkunden beworben werden
- Problematisch ist hingegen die Verfügbarkeit von Lotsen vor Ort – aktuell müssen Lotsen kostenintensiv aus Kiel angefordert werden

Infrastruktur und Flächen

- Ein Neuzuschnitt der Flächen des gewerblichen Hafens erscheint dringend erforderlich, um den unterschiedlichen Nutzungsinteressen bezüglich des Areals zu begegnen
- Einer deutliche Abgrenzung von hafengebundener Fläche und Flächen zur Stadtentwicklung ist dabei notwendig; eine Einzäunung des gewerblichen Hafens ist weiterhin erforderlich

4. Ermittlung der Potenziale

Abgeleitete Anforderungen, um die Potenziale für den Osthafen Flensburg zu aktivieren

Infrastruktur und Flächen

- Ein beispielhafter Neuzuschnitt der Flächen für einen Gewerbehafenbetrieb am Harniskai umfasst die modernisierte Kaikante von den Silogebäuden am Ballastkai bis einschließlich des Freihafensilos und dahinter liegende Lagerhallen sowie die Europawiese als offenes Lager; die blaue Linie markiert dabei die neuen Hafengrenzen (ISPS-Zäune)
- Die Europawiese fungiert als Lagerfläche z. B. für Baustoffe; es besteht keine zwingende Notwendigkeit für neue, gedeckte Lagerflächen
- Eine Reaktivierung der Bahnanbindung wäre von zusätzlichem Vorteil, ist jedoch eher unrealistisch

Suprastruktur

- Zudem empfiehlt sich die Sicherstellung von modernem und den Anforderungen der Kunden an Umschlaggeschwindigkeit und –kosten entsprechendem Equipment



Gedeckte Lager

Europawiese
als
Lagerfläche

modernisierter
Kai

Quelle: CPL 2018, basierend auf Google Maps

4. Ermittlung der Potenziale

Abgeleitete Anforderungen, um die Potenziale für den Osthafen Flensburg zu aktivieren

Organisation

- Neuorganisation der Betriebsstruktur:
→ Idee: Privatisierung des Hafenbetriebs als Chance, bei gleichzeitiger Beibehaltung der Infrastruktur in öffentlicher Hand
- Offensives Hafenmarketing einrichten und Vertriebsmaßnahmen ausweiten
- Änderungen der Preisstruktur (Hafenumschlags- und Liegegebühren) für eine transparente, im Vergleich zu anderen Hafenstandorten wettbewerbsfähige Preis- und Leistungs politik
- Transparente Kommunikation mit allen Hafenakteuren und der lokalen/regionalen Wirtschaft
→ Bspw. durch Einrichtung einer vierteljährlichen Hafentrunde
→ Intensivierung der Zusammenarbeit mit Stadt, Handelskammer, Verbänden, Wirtschaftsförderung und weiteren Akteuren

Politik

- Die langfristige Existenz des Hafens muss sichergestellt werden, fünf Jahre erscheinen als Planungshorizont nicht ausreichend und sorgen für Unsicherheit bei Unternehmen und Hafenakteuren
- Klares Bekenntnis der städtischen Politik pro Gewerbehafen, zusammen mit der Entwicklung eines abgestimmten, langfristigen Plans für ein Miteinander von Hafenbetrieb und anderweitigen Nutzungen im Umfeld, wie etwa Tourismus, Wohnen und Freizeit
- Stärkung des „gewerblichen Hafenbewusstseins“ innerhalb der Stadt

Agenda

1. Ausgangslage und Zielsetzung
2. Ist-Analyse des gewerblichen Hafens am Ostufer
3. Marktanalyse
4. Ermittlung der Potenziale
- 5. Potenziale Flensburgs als Kreuzfahrtstandort**
6. Zusammenfassung



Quelle: Sven Rohweder – rowi.standardleitweg.de

5. Potenziale Flensburgs als Kreuzfahrtstandort

Rahmenbedingungen für die Kreuzschifffahrt in Flensburg

- Am ca. 270 Meter langen Harniskai können Schiffe mit bis zu 200 Metern Länge, 25 Metern Breite und bis zu 8 Meter Tiefgang anlegen
- Bereits jetzt laufen etwa fünf Kreuzfahrtschiffe pro Jahr Flensburg an; dabei handelt es sich u. a. um die Schiffe MS Europa (Hapag-Lloyd Kreuzfahrten), MS Amadea (Phoenix Reisen), MS Braemar (Fred. Olsen Cruise Lines), MS Deutschland (Phoenix Reisen) und MS The World (ResidenSea)
- Über diese Schiffsanläufe besuchen Flensburg aktuell zwischen 2.000 und 3.000 Kreuzfahrtpassagiere pro Jahr
- Die Schiffslängen variieren dabei zwischen 160 m und 200 m; der Tiefgang der Schiffe beträgt 5,4 m bis 6,7 m
- Während der Liegezeit der Kreuzfahrtschiffe (i. d. R. ein Tag) ist kein gewerblicher Umschlag am Harniskai möglich
- Zudem werden größere Stell- und Rangierflächen am Kai benötigt, bspw. für Verkehrswege, Busse, eventuelle Ver- und Entsorgung, etc.
- Eine Herausforderung stellt zudem die Revierfahrt in der Förde dar; diese ist zwar touristisch attraktiv, kann aber nur unter langsamer Fahrt und mit Lotsen erfolgen; dies kostet Zeit und stellt sich problematisch für die Kreuzfahrtreedereien bei ihrer Routenplanung dar

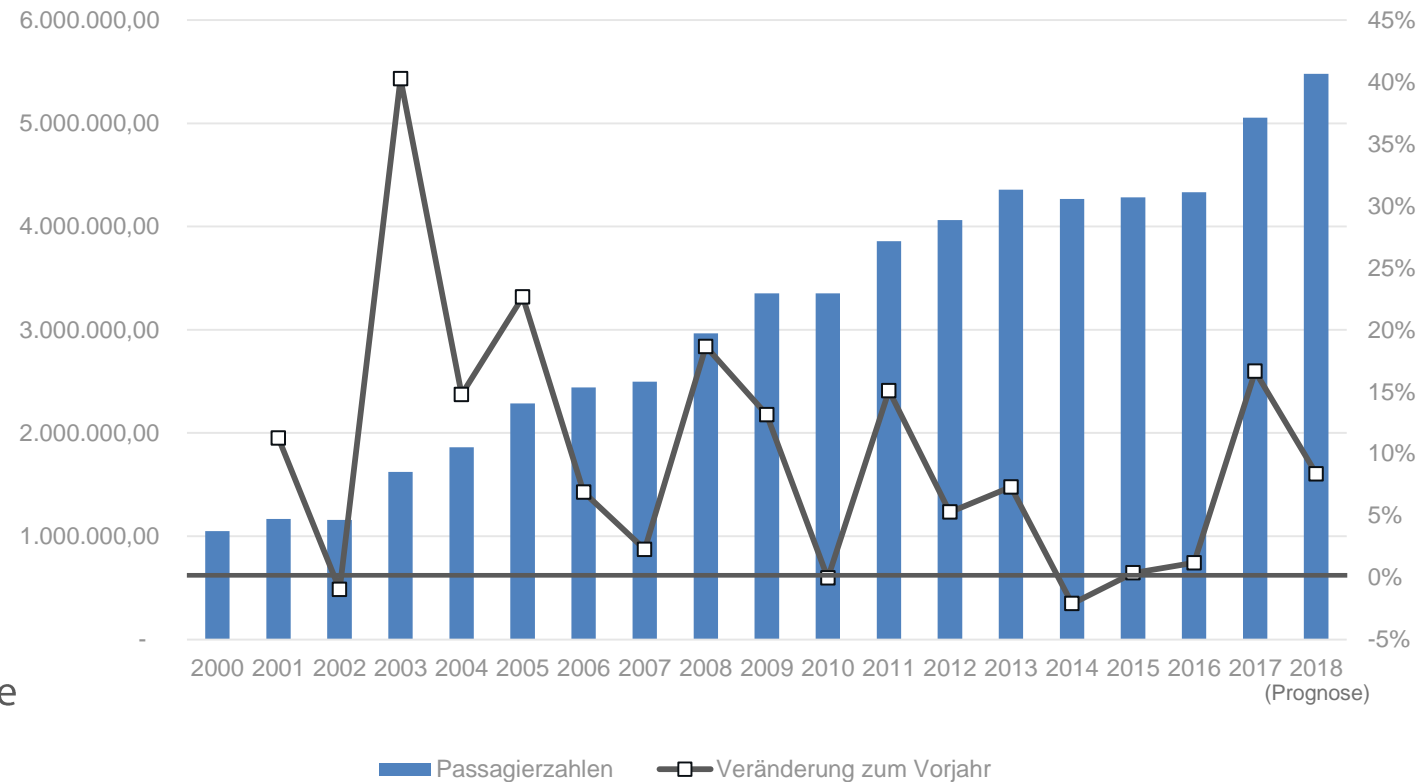


Quelle: erlebe-flensburg.de

5. Potenziale Flensburgs als Kreuzfahrtstandort

Entwicklung in der Kreuzschifffahrt im Ostseeraum

- Grundsätzlich bestimmen seit der Jahrtausendwende starke Wachstumsraten das Kreuzfahrtgeschäft im Ostseeraum
- So wurden 2017 im Ostseeraum ca. 5,1 Mio. Passagiere gegenüber etwa 1,1 Mio. Passagieren im Jahr 2000 befördert
- Das Passagierwachstum im Kreuzfahrtgeschäft ist allerdings nicht nur durch die Zunahme von Schiffen oder deren Anläufen begründbar; der Großteil wird über ansteigende Schiffgrößen und damit größere Passagierkapazitäten realisiert
- Klassische Routen vor der deutschen Ostseeküste werden hauptsächlich über die Kreuzfahrtstandorte Rostock und in geringerem Umfang ab Lübeck bedient; bereits ab Kiel orientiert sich der Schwerpunkt der angebotenen Reiserouten verstärkt westlicher, bspw. auch nach Norwegen und in Richtung Nordsee



Quelle: CPL 2018, basierend auf Cruise Baltic Reports

5. Potenziale Flensburgs als Kreuzfahrtstandort

Chancen Flensburgs am Kreuzfahrtmarkt

- Aufgrund der geringeren für den Hafen Flensburg in Frage kommenden Schiffsgößen (begrenzende Faktoren: Tiefgang, Schiffslänge und -breite) und seiner geographischen Lage ist eine Partizipation an den schnell wachsenden Segmenten des Kreuzfahrtbereiches (Kreuzfahrten für den Massentourismus, Schiffe mit Längen über 200 Meter) nicht möglich
- Das Segment der für den Harniskai in Frage kommenden Bereich der Schiffe unter 200 Meter Länge stagniert zwar, aber auch zukünftig wird dieses Marktsegment weiterhin bestehen bleiben
- Die Anzahl der Anläufe von Schiffen dieser Größe in deutschen Ostseehäfen schwankt bei etwas über 100 pro Jahr, ihr Anteil an der Gesamtzahl aller Anläufe liegt bei etwa 25 %
- Als Hafenstadt mit pittoreskem Altstadtkern und Ausflugszielen im näheren Umland ist Flensburg eine touristisch attraktive Destination; es bestehen somit durchaus Chancen in speziellen Nischen des Kreuzfahrtsegments
- Größere Reedereien (AIDA, TUI, etc.) bieten hauptsächlich vielbefahrene Routen mit Schiffen über 200 bzw. über 250 Meter Länge an; für Flensburg kommen daher eher Reedereien mit Schiffen unter 200 Meter Länge in Frage (z. B. Hapag-Lloyd, Fred Olsen, Phoenix Reisen, Birka Cruises, TransOcean, SilverSea, Ponant und weitere);
Zudem bieten sich spezielle Routen wie bspw. entlang der deutschen Küsten, die Kimbrische Halbinsel/Dänemark, Routen ins Skagerrak sowie ins Kattegat, Norwegenkreuzfahrten oder Expeditions- / Exkursionsfahrten an

5. Potenziale Flensburgs als Kreuzfahrtstandort

Chancen Flensburgs am Kreuzfahrtmarkt

- Bei einer erfolgreichen Positionierung am Markt, auch in eventueller Kooperation mit Partnerhäfen, sind etwa 8 bis 12 Schiffsanläufe mit Passagierzahlen zwischen 7.500 bis 10.000 Personen im Jahr realistisch
- Eine umsichtige Entwicklung des Kreuzfahrttourismus in Flensburg ist daher empfehlenswert; zum einen, um das Angebot am Harniskai zu diversifizieren und somit Schwankungen in einzelnen Bereichen entgegen zu treten, zum anderen, um den städtischen Tourismus und die Wirtschaft in Flensburg zu fördern, was aufgrund der positiven Auswirkungen (durch die zusätzliche Generierung von Steuereinnahmen und Schaffung von Arbeitsplätzen im Tourismus) auch regionalökonomische Effekte nach sich zieht
- Anforderungen an dieses Segment sind neben der touristischen Attraktivität und ausreichenden Flächen am Harniskai vor allem ein gesichertes Areal im Hafen (ISPS) sowie Möglichkeiten zur Abfertigung; die Idee, eines der alten Speichergebäude am Harniskai als Terminalgebäude zu nutzen, bestehen bereits und sollten tiefergehend untersucht werden; grundsätzlich erhöhen Investitionen in Kreuzfahrtinfrastruktur die Attraktivität einer Destination für Touristen und somit auch für die Reedereien
- Zu beachten ist darüber hinaus die konkurrierende Situation zum Güterumschlag am Harniskai: insbesondere bei voll ausgeschöpften Potenzialen (etwa 400.000 t Güterumschlag pro Jahr) ist alle zwei bis drei Tage mit einem Frachtschiff am Kai zu rechnen; in den wenigen Monaten einer Kreuzfahrtsaison (etwa Mai bis Oktober), werden jedoch zudem Flächen für Busstellplätze, für Aus- und Einstieg sowie als Rangierflächen benötigt; die gegenseitige Beeinträchtigung betrifft also nicht nur die Kaiflächen selbst, sondern gegebenenfalls auch die Fläche der Europawiese

Agenda

1. Ausgangslage und Zielsetzung
2. Ist-Analyse des gewerblichen Hafens am Ostufer
3. Marktanalyse
4. Ermittlung der Potenziale
5. Potenziale Flensburgs als Kreuzfahrtstandort

6. Zusammenfassung



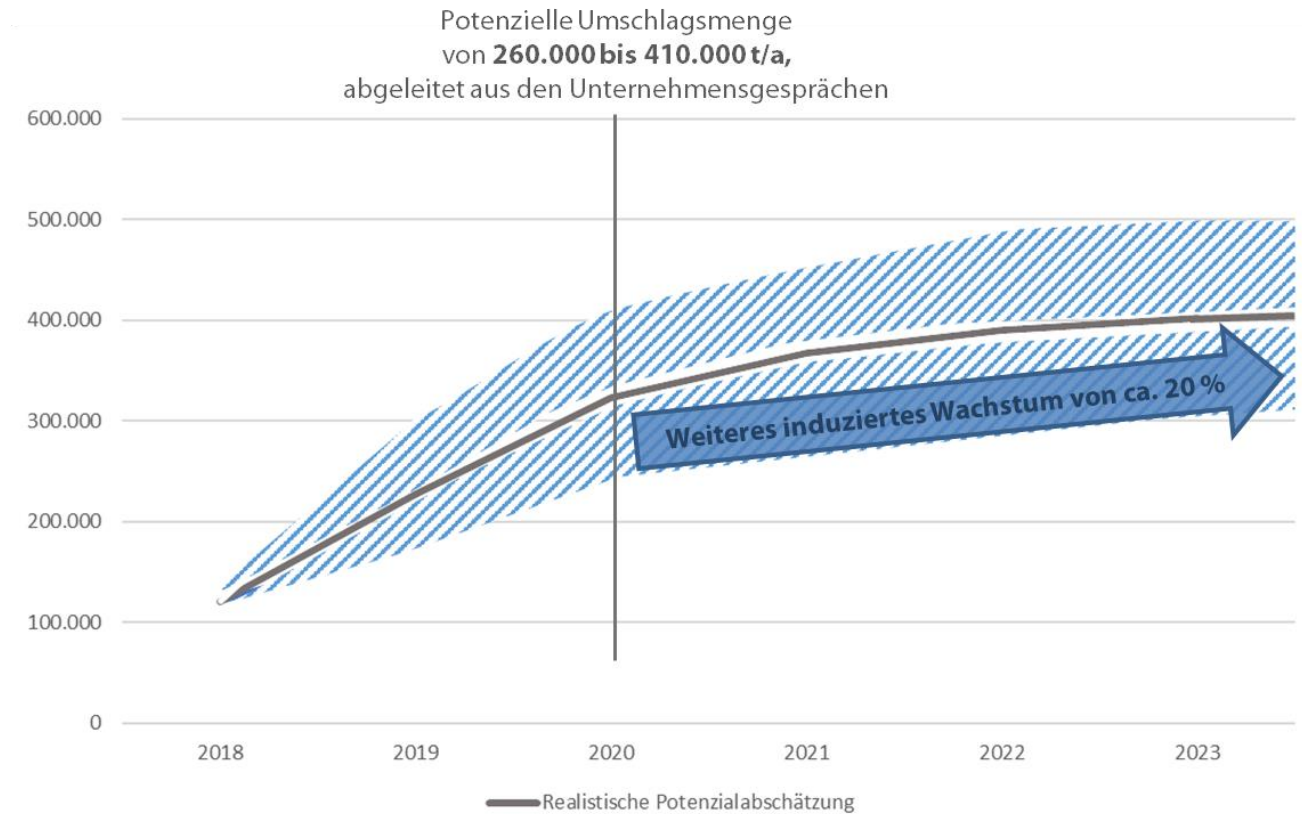
Quelle: R. Möhler - mapio.net

6. Zusammenfassung

- Grundsätzlich ist zu betonen, dass ein **Rückbau bzw. die Aufgabe eines Hafens** eine **unumkehrbare Entscheidung** ist
- Häfen bzw. Hafeninfrastruktur sind jedoch „rar gesät“ und ein **Alleinstellungsmerkmal** für eine Stadt, die Wirtschaft und den Tourismus; Hafeninfrastruktur für gewerbliche Nutzung bietet Unternehmen einen erheblichen Mehrwert gegenüber „normalen“ Wirtschaftsstandorten; die Möglichkeit, des Umschlags über die Kaikante kann als **herausragender Standortvorteil** betrachtet werden
- Die Stadt Flensburg ist somit in der Lage, mit diesem Standortargument in der Region **Industrie und produzierendes Gewerbe** anzusiedeln und auf diese Weise **Arbeitsplätze** zu schaffen sowie **Wertschöpfung** zu generieren; ganz aktuell sorgt der Hafen beispielweise auch bereits für Geschäftsansiedlungen (an dieser Stelle seien die Investitionen der Firma ATR Landhandel GmbH & Co. KG im Bereich Düngemittel zu nennen)
- Auch andere Unternehmen in und um Flensburg herum (vor allem in der **Baustoff-Branche**) profitieren ganz wesentlich vom Hafen Flensburg

6. Zusammenfassung

- Anhand der festgestellten Potenziale ist in den nächsten fünf Jahren im Flensburger Osthafen ein Umschlagvolumens von **350.000 bis 400.000 Tonnen** pro Jahr realisierbar
- Die zukünftige Positionierung Flensburgs als „**Baustoffhafen**“ basiert auf der durchgeführten Marktanalyse und Einschätzungen lokaler Wirtschaftsakteure (Peper, Thomas Beton, Machulez/Glindemann)
- Die Hauptgutarten, die zukünftig für den Flensburger Hafen vor allem Umschlagpotenziale bieten, sind: **Kies, Splitt, Sand** sowie **Düngemittel** und Zellulose



Quelle: CPL 2018

6. Zusammenfassung

Die notwendigen Anforderungen, die zur Realisierung dieser Potenziale erfüllt sein müssen:

- **Wasserseitige Erreichbarkeit** bzgl. Wassertiefen (durch aktuellen Peilplan erfüllt!), Lotsenverfügbarkeit
- **Infrastruktur/Flächen:** Ein Neuzuschnitt der Flächen des gewerblichen Hafens erscheint dringend erforderlich, um den unterschiedlichen Nutzungsinteressen bezüglich des Areals zu begegnen
 - Einer deutliche Abgrenzung von hafengebundener Fläche und Flächen zur Stadtentwicklung ist dabei notwendig; eine Einzäunung des gewerblichen Hafens ist weiterhin erforderlich
 - Ein beispielhafter Neuzuschnitt der Flächen für einen Gewerbehafenbetrieb am Harniskai umfasst die modernisierte Kaikante von den Silogebäuden am Ballastkai bis einschließlich des Freihafensilos und dahinter liegende Lagerhallen sowie die Europawiese als offenes Lager; die blaue Linie markiert dabei die neuen Hafengrenzen (ISPS-Zäune)
 - Die Europawiese fungiert als Lagerfläche z. B. für Baustoffe; es besteht keine zwingende Notwendigkeit für neue, gedeckte Lagerflächen



Gedekte Lager

Europawiese
als
Lagerfläche

modernisierter
Kai

Quelle: CPL 2018, basierend auf Google Maps

6. Zusammenfassung

Weitere notwendige Anforderungen:

- **Langfristige Planungssicherheit** zur Erhaltung des Gewerbehafens am Harniskai seitens Stadt und Politik (> 10 Jahre)
- Modernisierung/Neuorganisation der **Betriebsstruktur** (evtl. Privatisierung)
- Verstärkte **Marketing- und Vertriebsaktivität** bzgl. einer besseren Positionierung am Markt
- Flexiblere **Preisgestaltung** (z. B. Liege- und Umschlaggebühren) zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit im Vergleich zu anderen Massenguthäfen der Region

- **Potenziale im Bereich Kreuzschifffahrt:** Bei einer erfolgreichen Positionierung am Markt, auch in eventueller Kooperation mit Partnerhäfen, sind etwa 8 bis 12 Schiffsanläufe mit Passagierzahlen zwischen 7.500 bis 10.000 Personen im Jahr realistisch
- Eine umsichtige Entwicklung des Kreuzfahrttourismus in Flensburg ist daher empfehlenswert; zum einen, um das Angebot am Harniskai zu diversifizieren und somit Schwankungen in einzelnen Bereichen entgegen zu treten, zum anderen, um den städtischen Tourismus und die Wirtschaft in Flensburg zu fördern, was aufgrund der positiven Auswirkungen (durch die zusätzliche Generierung von Steuereinnahmen und Schaffung von Arbeitsplätzen im Tourismus) auch regionalökonomische Effekte nach sich zieht

Hafenentwicklung Flensburg

CPL Competence in Ports and Logistics GmbH

Ihre Ansprechpartner:

Jobst Schlennstedt, Mathis Korok

Mühlentorplatz 2

23552 Lübeck

Telefon 0451-69333-11

Fax 0451-69333-29

Email schlennstedt@c-pl.de

