



PORT OF KIEL

Planfeststellungsunterlagen

**Nord-Ost-Erweiterung des Schwedenkais in Kiel
Vorschuhung Liegeplatz 25**

- Erläuterungsbericht -

1	Antragstellerin	2
2	Gegenstand der Planung.....	2
3	Lage der Fläche	3
4	Notwendigkeit der Planung.....	3
5	Baumaßnahmen.....	4
6	Ziel des Projektes.....	5
7	Betrieb auf der Erweiterungsfläche.....	6
8	Auswirkungen auf die Umwelt	6
9	Grunderwerbsverzeichnis.....	7

SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG

März 2017

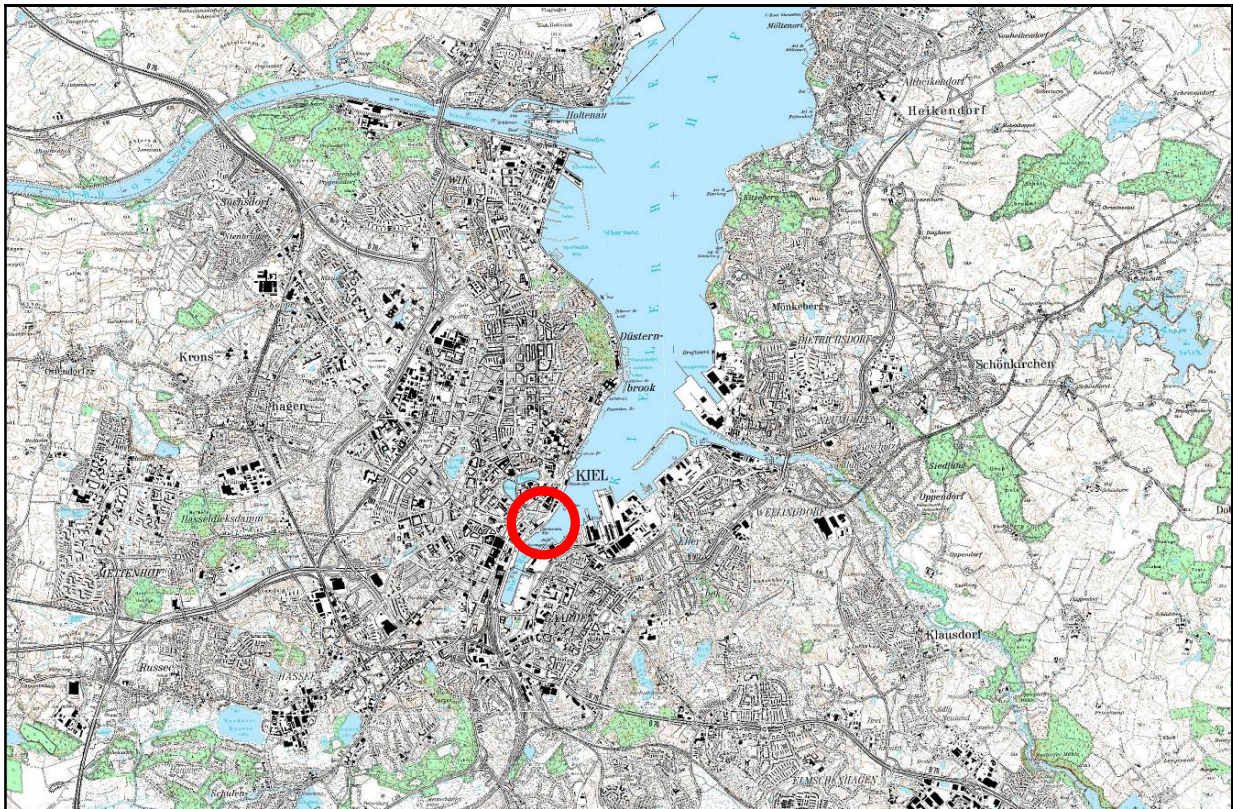
1 Antragstellerin

Antragstellerin ist die SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG Schwedenkai 1, 24103 Kiel.

2 Gegenstand der Planung

Die SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG beabsichtigt am Schwedenkai am Westufer der Kieler Förde durch eine Vorschuhung des Liegeplatzes 25, die bestehende Hafenflächen um ca. 0,49ha zu erweitern. Ziel des Vorhabens ist es, für die zukünftigen Ladungsmengen im Linienverkehr nach Schweden gerüstet zu sein. Mit der Verlagerung des Liegeplatzes 25 um etwa 30m in Richtung Wasser entstehen ausreichende Vorstaufflächen für die unterschiedlichen Verkehre von und nach Schweden sowie eine Begradigung der Kailinie. Durch eine Vorschuhung des Liegeplatzes 25 wird eine weitere operative Fläche von 4.880m² gewonnen. Die verkehrliche Erschließung der Flächen bleibt unverändert.

Abbildung 1: Lage der Erweiterungsfläche in Kiel



Durch die Erweiterung der Hafenfläche entstehen keine weiteren Betroffenheiten in der Nachbarschaft. Mögliche Konflikte werden in den beiliegenden Unterlagen (Lärmgutachten, Luftgutachten, Lichtgutachten) untersucht und in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung dargestellt. Kapitel 8 enthält eine Zusammenfassung.

3 Lage der Fläche

Die Hafenanlagen des Schwedenkais liegen nahe dem Zentrum der Landeshauptstadt Kiel an der westlichen Uferseite der Kieler Förde im Bereich der Straßenzüge Kaistrasse und Wall. Das Schifffahrtsmuseum im Norden und das ehemalige Verwaltungsgebäude im Süden begrenzen in etwa den Untersuchungsraum.

Der Schwedenkai ist eine wichtige Drehscheibe für den internationalen Transitverkehr über Kiel nach Westschweden. Das Terminal entspricht den internationalen Sicherheitsstandards und ist ISPS-zertifiziert. Er hat 3 Liegeplätze mit Wassertiefen von 8,2 bis 9,0 und zusammen ca. 725 m Kailänge, davon 2 mit Ro/Ro-Rampen für die rollende Verladung von Gütern. Die Rampe an dem Liegeplatz 25 wird im Rahmen der geplanten Maßnahme rückgebaut, so dass für die Fährabfertigung nur die in 2010 neu hergestellte Rampe an Liegeplatz 24 (LP 24) genutzt wird.

Die verkehrliche Anbindung des Schwedenkais erfolgt über die stark befahrene Kaistraße. Der südliche Teil besitzt zudem leistungsfähige Gleisanlagen, die vom Rangierbahnhof Meimersdorf bedient werden.

Der F-Plan der Stadt Kiel weist die Fläche als Sonderbaufläche ‚Hafenanlage‘ aus. Die benachbarten Flächen sind durch die stark frequentierte Kaistrasse vom Schwedenkai getrennt und als „Grünflächen“ (Bootshafen) sowie Gemischte Bauflächen (Innenstadt und Vorstadt) ausgewiesen. Die nächstgelegenen Wohnungen befinden sich in den Obergeschossen der gegenüberliegenden Häuser an der Wallstraße.

Auf der gegenüberliegenden Seite der Förde sind mit HDW gewerblich und mit dem Norwegenkai hafenwirtschaftlich genutzte Flächen zu finden.

Eine räumliche Alternativen für die geplante Maßnahme ergibt sich aus dem oben Beschriebenen demnach nicht und wurde daher auch nicht untersucht.

4 Notwendigkeit der Planung

Zurzeit legen am Schwedenkai täglich zwei Ro/Pax-Schiffe mit je etwa 4.200 Lademetern an und schlagen die in Tabelle 1 wiedergegebenen Mengen um. Neben dem Fährverkehr können am Liegeplatz 25 mittelgroße Kreuzfahrtschiffe bis zu einer Länge von 160m abgefertigt werden. Eine detaillierte Beschreibung der Betriebsabläufe findet sich im Lärmgutachten.

Tabelle 1: Heutiges (2016) und zukünftiges Verkehrsaufkommen am Schwedenkai

Verkehrsmittel (Ladeeinheiten)	2016		geplant		Steigerung in Prozent
	pro Jahr	pro Anlauf	pro Jahr	pro Anlauf	
LKW, begleitet	35.841	100	37.000	100	3,2
Container	14.397	40	15.600	44	8,4
Trailer	29.198	81	54.000	150	84,9
Neufahrzeuge	14.761	41	15.000	41	1,6
Passagier-PKW	89.947	251	90.000	251	0,6
Busse	1.619	4	1.600	4	-1,2
Wohnwagen	9.999	28	10.800	30	8,0
Gesamt	195.762	545	224.000	620	14,4

Für einen wirtschaftlichen Betrieb der Fährlinien werden von der Reederei die in der Tabelle als „geplant“ gekennzeichneten Umschlagszahlen mittelfristig angestrebt. Es wird ersichtlich,

dass besonders auch der Bereich der platzintensiven Einheiten, der Trailer, deutlich gesteigert werden soll. Dieser Durchschnittswert unterliegt zudem saisonalen und wochentäglichen Schwankungen, so dass zu Spitzenzeiten ein deutlich höherer Umschlag und damit Flächenbedarf zu erwarten ist. Detaillierte Angaben dazu finden sich in der Betriebsbeschreibung (Anlage 1). Durch eine Vorspundung des Liegeplatzes 25 kann eine weitere Fläche von 4.880 m² in direkter Nähe zur RoRo-Rampe LP 24 geschaffen werden, die Platz für weitere Trailer und LKW bietet. Durch eine Umstrukturierung der Vorstauf Flächen beider Liegeplätze kann dann sichergestellt werden, dass auch voll ausgelastete Schiffe abgefertigt werden können.

5 Baumaßnahmen

Zunächst sind folgende **Abbrucharbeiten** notwendig:

- Die Entfernung von Kai-Ausrüstungen und Fenderung, Stahlpoller des bisherigen Liegeplatzes 25 sowie der Rampe Ro/Ro 25,
- der Rückbau des Betonholmes sowie das Einkürzen der bestehenden Spundwand und
- die Errichtung eines ca. 400m langen Bauzauns und die Aufnahme von 630m² Pflaster (auf 3m Breite zur bestehenden Spundwand bzw. Wasserkante)

Für die Abbrucharbeiten werden 3 Monate kalkuliert.

Nach dem Abbruch werden 0,49ha neue Hafenfläche durch Einspunden, Verfüllen und Pflasterung geschaffen. Es entsteht ein etwas größere Liegeplatz mit den entsprechenden Einrichtungen. Im Einzelnen sind folgende Arbeiten geplant:

Errichtung der Spundwände

Die etwa 215m lange Flucht für die Spundwände wird zunächst bis 3 m Tiefe von Hindernissen und eventuellen Kampfmitteln befreit. Es werden die gegen Korrosion geschützten Teile der Spundwand (je 116 Tragbohlen, Füllbohlen und Ankerpfähle) in den Gewässergrund bis auf -25m, im nördlichen Teil aufgrund der ungünstigen Untergrundverhältnisse bis auf -30m, eingebracht und gesichert. Dabei werden die senkrechten Bohlen überwiegend mit einem Hydraulikvibrator gerüttelt, nur die letzten Meter müssen mit einer Schlagramme im Untergrund verfestigt werden. Für die schräg einzubringenden Ankerpfähle werden Löcher in die bestehende Spundwand gebrannt. Sie können nur geschlagen werden. Das Material wird voraussichtlich per Schiff angeliefert. Die Rammarbeiten werden mit schwimmenden Wasserbaugeräten (Schwimmramme) in den 6 Wintermonaten durchgeführt.

Auf die Stahlspundwand wird ein vor Ort gegossener Stahlbetonholm mit einer Höhe der Oberkante von etwa 2,0m über NN hergestellt. Die Anlieferung von Stahl und Beton erfolgt per LKW bzw. über den Seeweg. Der Holm wird mit einem Kantenschutz aus verzinktem Stahlblech versehen, die Kaianlage mit Steigleitern, Fendern und Pollern ausgerüstet.

Baggararbeiten

Nassbaggerarbeiten sind in einigen wenigen Bereichen erforderlich, um eine garantierte Tiefe von 10m vor der Spundwand zu erreichen (Abbildung 2). Der Boden des zu baggernden Bereichs wird hinter die Spundwand verbracht, tiefer liegende Bereiche werden nicht bearbeitet.

Bodenauffüllungen

Zur weiteren Auffüllung der ca. 4.880m² großen Fläche werden ca. 95.000m³ Seesand per Schiff aus der Ostsee angeliefert, eingespült und verdichtet. Diese Arbeiten werden etwa zwei Monate in Anspruch nehmen.

Weitere Ausrüstung der Hafenfläche

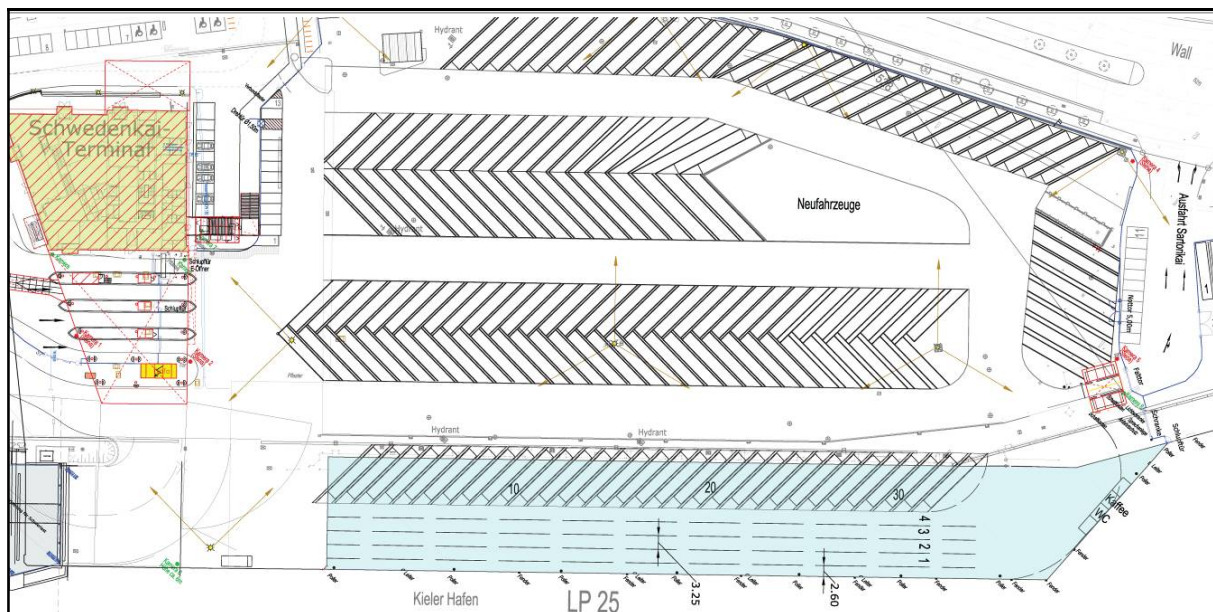
Die Fläche wird mit Betonstein-Verbundpflaster versiegelt. Am nördlichen Ende entstehen eine WC-Anlage und eine Kleingastronomie. Das dort anfallende Schmutzwasser wird über eine Freigefälleleitung DN 150 gesammelt und einem Kleinpumpwerk in Schachtbauweise nach Stand der Technik zugeführt. Das Kleinpumpwerk wird über eine Druckleitung an das bereits vorhandene Schmutzwassernetz des Schwedenkai angeschlossen.

Das anfallende **Oberflächenwasser** wird über eine längsverlaufende Schlitzrinne aufgefangen und einer an der vorhandenen Kaikannte verlaufenden Sammelleitung zugeführt. Die Leitung wird an das vorhandene RW-Kanalsystem des Schwedenkai angeschlossen. Die Reinigung des Regenwassers erfolgt über ein zentrales Regenklärbecken, welches für den gesamten Schwedenkai mit einem Auslauf als Vorflut in die Förde geplant wird. Diese Baumaßnahme ist nicht Bestandteil dieses Verfahrens. Bei Bränden anfallende Löschwässer oder -mittel werden entsprechend der rechtlichen Vorgaben behandelt. Bei Havarien gilt gleiches.

Für die Beleuchtung sorgen bereits bestehende Großlichtmasten (ca. 30 m Höhe) und einige kleinere Lichtmasten (ca. 16m).

Als gesamte Bauzeit wird von etwa einem Jahr ausgegangen

Abbildung 2: Geplante Vorspundung des Liegeplatzes 25



6 Ziel des Projektes

Bei Ankunft und Abfahrt von vollen Schiffen stehen für begleitete LKW, Container und Trailer zu wenige Stellplätze zur Verfügung. Durch die Erweiterung werden weitere Stellplätze für 34 Trailer sowie 5 je 160m lange Aufstellspuren geschaffen. Damit wird eine wesentlich reibungslosere Abfertigung erreicht.

7 Betrieb auf der Erweiterungsfläche

Am Schwedenkai stehen insgesamt 3 Liegeplätze mit zusammen ca. 725 m Kailänge für die Abfertigung von Schiffen zur Verfügung. Von den 3 Liegeplätzen sind 2 mit Ro/Ro- Rampen für die rollende Verladung von Gütern ausgestattet und weisen Wassertiefen von 8,2 bis 9,0 Metern auf. Die Ro/Ro-Rampe an Liegeplatz 25 ist allerdings abgängig, so dass für die Fährabfertigung nur die in 2010 neu hergestellte Rampe an Liegeplatz 24 genutzt wird.

Der südliche Teil der Anlage ist durch leistungsfähige Gleisanlagen erschlossen und wird von dem südlich in Kiel gelegenen Rangierbahnhof Meimersdorf bedient. Die moderne Hafeninfrastruktur mit der vorhandenen Ro/Ro-Rampe, dem Umschlagplatz für den Kombinierten Verkehr sowie den Freiflächen, garantiert aufgrund der kurzen Transportwege zwischen den einzelnen Terminalteilen und Anlagen des Hafens einen effizienten Betriebsablauf und damit einhergehend kurze Abfertigungszeiten der zu bedienenden Schiffe.

Die am Schwedenkai angebotenen Dienstleistungen sind u.a. das Be- und Entladen von Ro/Ro-Schiffen, der Umschlag von Containern, Stück- und Schwergut sowie Projektladung. Des Weiteren erfolgen die Abfertigung von Bahnwaggons, des PKW- und Passagierverkehrs und die Verschiffung von Neuwagen. Grundlegende Ladungsdienstleistungen wie das Tallieren und Vermessen von Ladeeinheiten aller Art sowie deren Zustandskontrolle und Transportsicherung wird ebenfalls durch die im Hafen ansässigen Dienstleister angeboten.

8 Auswirkungen auf die Umwelt

Die geplante wesentliche Änderung einer Hafenanlage bedarf der Planfeststellung mit der Beteiligung der Öffentlichkeit. Die zuständige Behörde des Planfeststellungsverfahrens ist der Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein in Kiel. Der Vorhabensträger, die Seehafen Kiel GmbH & Co KG, muss der zuständigen Behörde Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens, eine Umweltverträglichkeitsstudie, vorlegen. Die Umweltverträglichkeitsstudie (Anlage 2) untersucht alle Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere und Pflanzen sowie die biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft sowie Kultur- und Sachgüter. Auf dieser Grundlage prüft die zuständige Behörde die Umweltverträglichkeit des Vorhabens und berücksichtigt diese Prüfung bei der Genehmigung.

Durch die Umsetzung der Planung werden nur geringe oder keine Beeinträchtigungen der Schutzgüter ausgelöst, wenn alle Empfehlungen der Fachgutachter umgesetzt werden. Sie kann daher insgesamt als **umweltverträglich** angesehen werden.

9 Grunderwerbsverzeichnis

Gemarkung: Kiel-N																				
Lfd. Nr.	Lage-plan	Eigentümer Abtlig. I	Nutzer Abtlig. II	Grundbuch von Blatt	Flurstück Flur / Nr.	Nutzungsart Bestand	Größe des Flurstücks			Erwerbsfläche			Grunddienstbarkeit			Vorübergh. Inanspruchnahme			Nutzungsart neu	Bemerkungen
							ha	a	m²	ha	a	m²	ha	a	m²	ha	a	m²		
1		Bundesrepublik Deutschland		Kiel 14100	016 / 545	Wasserfläche Kieler Hafen	7	90	48		85	00							Landfeste Hafenfläche	Land Schl.-Holst. wird gem. § 1 Abs. 3 WaStrG Eigentümer der Landflächen, sodann Übertragung auf SEEHAFEN KIEL
2		SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG		Kiel 50733	016 / 529	Verkehrsfläche Bollhörnkai Schwedenkai 1	2	02	08								10	00		Baustelleneinrichtung /-zufahrt

Eine kartographische Darstellung der Flurstücke findet sich im Plan 2.