

# Rahmenplan „Ostermoorer Korridor“ Brunsbüttel



**Erläuterungsbericht**  
Entwurf

Stand: 25.07.2023

Anlagen: Pläne

## Inhaltsverzeichnis

Anlass.....	3
Bestandsermittlung.....	3
Planungen .....	5
Szenarien .....	6
Bewertung .....	8
Fazit.....	9

## Anlass

Auf der Südseite der Stadt Brunsbüttel sind die Flächen für Gewerbe und Industrie angesiedelt, die jedoch noch nicht alle genutzt und bebaut sind. Besonders in dem Dreieck Holstendamm, Westzubringer und Nord-Ostsee-Kanal bzw. Hochbrücke stehen noch viele Flächen leer. In den letzten Monaten sind vermehrt Anfragen für Ansiedlungen in dem Bereich an die Stadt herangetragen worden, die nunmehr für Konflikte sorgen. Zum einen ist die Eigentümerstruktur sehr heterogen, zum anderen stellt der Flächennutzungsplan eine Bahntrasse dar, die das Gebiet begrenzt, sowie zwei Hafenbecken, die bisher nicht gebaut wurden. Die Erschließung ist unterentwickelt und geht größtenteils über private Straßen und Wege. Verschiedene ober- und unterirdische Leitungen sowie Masten durchkreuzen das gesamte Gebiet. Parallel zum Holstendamm verläuft außerdem ein Vorfluter vom Deich- und Hauptsielverband.

Für eine Anpassung bzw. Änderung des Flächennutzungsplans ist dieses Stadium der Planung noch viel zu unbestimmt, so dass die Stadt sich dazu entschlossen hat, einen Rahmenplan mit Darstellung von Varianten aufzustellen, der die unterschiedlichen Interessen, Zwangspunkte, Konflikte sowie Möglichkeiten aufzeigt. Eine Verlegung der Bahntrasse liegt zudem nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadt Brunsbüttel. Die Stadt kann im F-Plan lediglich die Flächen vorhalten.

Seit Aufstellung des Flächennutzungsplans werden außerdem zwei Hafenbecken vorgehalten, von denen das größere auch nur gebaut werden könnte, wenn die Bahn verlegt werden würde. Verzichtet die Stadt auf das Hafenbecken, könnten sich dort Betriebe ansiedeln.

Grundlagen für den Rahmenplan bilden der Flächennutzungsplan, der Landschaftsplan, Bebauungspläne und Luftbilder. Zudem fand am 26.04.2023 eine Ortsbegehung statt.

## Bestandsermittlung

Zunächst einmal wurde der Bestand in dem Gebiet zwischen der Hochbrücke, dem Westzubringer, dem Holstendamm und dem NOK ermittelt. Dabei wurde auf Darstellungen im Flächennutzungsplan nicht eingegangen, sondern nur der tatsächliche Zustand vor Ort festgestellt und in die Karte „Bestand“ aufgenommen (Abb. 1). Heute schon genutzte Gewerbeflächen sind Grau dargestellt, Gewerbeflächen, die zwar vor Ort „Grün“ sind, aber nicht zur Verfügung stehen z.B. wegen der Leitungstrassen, sind grün-grau gestreift. Dargestellt sind der Vorfluter, die Straßen und Wege, die aktuelle Bahntrasse, die Anleger (Jetty), Masten und oberirdische Leitungen. Freie Flächen sind grün dargestellt (meistens landwirtschaftlich genutzt) und Flächen für Energie o.Ä. gelb-orange.

Die Eigentümer wurden ebenso ermittelt und in einer Karte dargestellt; die Daten unterliegen allerdings dem Datenschutz. Die Struktur der Eigentümer ist sehr heterogen (auch viel Erbbaurecht), die verschiedenen Trassen und Nutzungen zerschneiden das Gebiet oder grenzen es ab.

## Rahmenplan „Ostermoorer Korridor“ Brunsbüttel

Abb. 1 Bestandsplan (05/2023)



Die Begrenzung des Rahmenplans im Osten ist gleichzeitig die Gemeindegrenze bzw. Kreisgrenze. Daher sind der Zubringer und die Fortführung der Bahn nicht im Geltungsbereich enthalten. Im Südwesten wurde der Bereich der Firma Holcim am Kanal ergänzt – hier ist eine Anbindung an das bestehende Gleis gewünscht.

Das Luftbild auf der nächsten Seite (Abb. 2) zeigt noch mal anschaulich den derzeitigen Zustand des Geländes.

Abb. 2 Luftbild DOP20 (2022)



LVermGeo 2022

## Planungen

Unterschiedliche Firmen haben in den vergangenen Monaten nach freien Flächen im Industriegebiet Brunsbüttel gesucht. Bei den Anfragen bzw. Planungen handelt es sich um folgende Anliegen:

### Informationen zum Rahmenplan Ostermoor (Stand 27.03.2023)

<b>Beteiligte Behörde / beteiligtes Unternehmen</b>	<b>Planungen im Bereich Ostermoor u.U.</b>	<b>Zuwegung benötigt</b>
Advario B.V.	Plant den Bau und Betrieb eines Ethylen-Importterminals sowie dazugehöriger Infrastruktur für Sasol Germany GmbH	Ja
Covestro Deutschland AG	Betreiber und Eigentümer des Anlegers Brücke V und des Hafentanklagers, außerdem Eigentümer von Flächen. Covestro hat außerdem Ideen für die Nutzung der Flächen südöstlich des Hafens Ostermoor	Ja
German LNG Terminal GmbH	Plant den Anschluss seines Terminals an das Umspannwerk Ostermoor West / südliche Erweiterung des UWOW (Eingriff in die geplante Bahntrasse)	Ja
Heinrich Hirdes GmbH (Boskalis Hirdes)	Betreiber eines Rohrlagers zwischen Hafen Ostermoor und Umspannwerk	Ja

## Rahmenplan „Ostermoorer Korridor“ Brunsbüttel

Holcim (Deutschland GmbH)	Holcim hat Interesse an Bahntransporten, hat die Idee eines Bahnanschlusses am Verladeterminale am NOK	Nein
KMW Wind2Gas Energy	Betreiber eines Batteriespeichers am Umspannwerk	Ja
Land Schleswig-Holstein	Überwiegender Eigentümer von Flächen südlich des Hafens Ostermoor	Nein
Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein	Anstehende Sanierung der K74 (06/2022 – 10/2022) als Zuwegung zum Hafen Ostermoor und zum Umspannwerk Ostermoor West	Nein
Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein	Betreiber einer Lagerfläche für Treibsel	Ja
Schleswig-Holstein Netz	Flächeneigentümer und Betreiber des Umspannwerkes Ostermoor West, SH Netz plant den Bau eines weiteren Umspannwerkes	Ja
Stadtwerke Brunsbüttel	Flächeneigentümer	Ja
TenneT TSO GmbH	Betreiber der 380KV-Westküstenleitung	Nein
TotalEnergies Bitumen Deutschland GmbH	Total hat ein großes Interesse an der Verlegung der Bahntrasse. Plant außerdem den Bau von Photovoltaikanlagen auf dem Werksgelände	Nein
Yara Brunsbüttel GmbH	Plant den Umbau seines Ammoniakterminals (Umrüstung von Export auf Import)	Ja

## Szenarien

Aufgrund der verschiedenen Zwangspunkte in dem Bereich ist die Verlegung der Bahntrasse und Neuordnung der Erschließungsstraßen nur in zwei Varianten möglich (oder 0 Variante).

Bei **Variante 1** der Bahnverlegung nach Südosten erfolgt die Erschließung über die alte Bahntrasse im Anschluss südlich an den Hafen Ostermoor vom aktuellen Zubringer aus. Ein Schienenstrang in das Total-Gelände bleibt erhalten und die neue Bahntrasse lässt die südliche Erweiterung des Umspannwerkes zu. Eingeschränkt wird die Erschließung durch das Verbot der höhengleichen Bahnübergänge bei Neubau einer Bahntrasse. Dadurch ist die Überfahrt beim Treibselager zu den Umspannwerken nicht mehr gegeben und müsste von Norden aus erfolgen. Zusätzlich zum aktuellen Bahnübergang im Ostermoorweg vor der Fähre käme noch ein zweiter dazu.



## Bewertung

### Variante 0

Vorteile	Nachteile
Kosteneinsparung	Bahn fährt weiter durch Total-Gelände,
Keine aufwendigen Brücken oder Querungen	Keine Personenbeförderung möglich
Südlich der Bahn kann alles vom Westzubringer erschlossen werden	Erschließung der Gewerbeflächen südlich der Bahn nach Norden zum Hafen erfordern Querungen
Nur ein kurzes Teilstück Straße wäre erforderlich	Hafenbecken nicht realisierbar
Die südliche Erweiterung des Umspannwerks wäre nicht eingeschränkt	
Vorfluter bleibt frei	

### Variante 1 und 2

Vorteile	Nachteile
Bahn fährt nicht mehr durch den Betrieb der Total Energies	Hohe Kosten
Personenverkehr bis Brb.-Süd möglich	Neue, aufwendige Querungen
Problemlose Anbindung der (neuen) Betriebe an den Ostermoorer Hafen	Nähe zum Vorfluter
Hafenbecken weiterhin möglich (Straße 2)	Abgrenzung bzw. schwierige Querung zum Westzubringer
	Grundstückserwerb für Straße und Bahn
	Einschränkung der Erweiterung des Umspannwerks

Dazu kommen die Zwangspunkte, die nur mit erheblichem Aufwand beseitigt werden können:

Querung des Ostermoorwegs vor der Fähre, der Vorfluter als solches, das Brückenbauwerk im Zuge des Westzubringers K74, die Querung beim Treibsellager, die Masten und Leitungen und die erforderlichen Abstände zwischen den verschiedenen Nutzungen. Zu berücksichtigen sind auf jeden Fall die Bodenverhältnisse, die verschiedene Maßnahmen zur Stabilisierung der Bauwerke erfordern.

## **Fazit**

Die Vorteile bei der 0-Variante scheinen zunächst zu überwiegen, aber zur Sicherung von Arbeitsplätzen im größten zusammenhängenden Industriegebiet Schleswig-Holsteins und Anbindung desselben an die Metropolregion Hamburg, ist eine Verlegung der Bahntrasse nach Süden unbedingt erforderlich. Das Thema ist auf politischer Ebene anzusiedeln, da eine Kosten-Nutzen-Rechnung wahrscheinlich kein befriedigendes Ergebnis liefern wird.

Der Bahnhof muss für den Personenverkehr ertüchtigt werden und die Strecke elektrifiziert werden, damit das Industriegebiet wettbewerbsfähig bleibt. Ebenso ist vor dem Hintergrund der Energie-Einsparung die Verlegung sowohl von Gütern als auch des Personenverkehrs auf die Schiene anzustreben. Es wird vorgeschlagen, eine Machbarkeitsstudie zu beauftragen.

Die beteiligten Eigentümer, Nutzer und Firmen sind zu beteiligen.

**Brunsbüttel, den 25.07.2023**

**FD 32 Planung**