

Zukunft Hafen- Ost

Leitlinien für die Entwicklung eines nachhaltigen urbanen Quartiers



EINFÜHRUNG



Als eines der wichtigsten Entwicklungsprojekte der Stadt Flensburg soll der Hafen-Ost zu einem lebendigen und urbanen Quartier entwickelt werden, das sich an den Zielen der Nachhaltigkeit orientiert. Dabei soll - neben der Effizienz und der Konsistenz - insbesondere die Nachhaltigkeitsstrategie der Suffizienz berücksichtigt werden, um die CO₂-Neutralität bis zum Jahr 2050 zu erreichen.

Der Beteiligungsprozess „Zukunft Hafen-Ost“ vom 16.-18.01.2020 hat die innovative und zukunftsorientierte Entwicklung des Quartiers in den Blick genommen. In den dreitägigen Beteiligungsprozess flossen Erkenntnisse aus dem Forschungsprojekt EHSS zu suffizienzorientierter Stadtentwicklung und aus den vorbereitenden Untersuchungen (VU) ein. Die Ergebnisse dienen als Grundlage für den städtebaulichen Rahmenplan und die folgenden Planungs- und Umsetzungsschritte in dem Gebiet. Die Entwicklung des Gebietes Hafen-Ost zielt sowohl auf eine Reduzierung des Ressourcenverbrauchs als auch auf eine Erhöhung der Lebensqualität für möglichst viele Menschen.

Durch die Beteiligung sind die Entwicklungsziele für das Quartier Hafen-Ost aus den vorbereitenden Untersuchungen weiter geschärft und konkretisiert und um Suffizienz als zentrale Nachhaltigkeitsstrategie ergänzt worden. Mit der Formulierung übergeordneter Leitlinien für die Entwicklung des Gebietes steht ein Rahmen zur Verfügung, der für den gesamten weiteren Planungs- und Umsetzungsprozess maßgeblich sein soll. Als urbanes Quartier, das sich explizit an der Nachhaltigkeitsstrategie der Suffizienz orientiert, hat die Entwicklung des Gebietes Hafen-Ost Modellcharakter und ist ein Meilenstein in einem Paradigmenwechsel in Flensburg: „Weniger verbrauchen, besser leben“.

Im Folgenden sind die von der Ratsversammlung am 25. Juni 2020 beschlossenen Leitlinien aufgeführt, die den Rahmen für den weiteren Planungsprozess, u. a. den städtebaulichen Rahmenplan, die Bauleitplanung und die Wettbewerbe bilden.

LEITLINIEN FÜR DEN HAFEN-OST

1. Der Hafen-Ost hat Charakter

Die Wasserlage und der Hafen prägen das Stadtbild seit langem und geben ihm einen eigenständigen Charakter. Zukünftig gilt es, dieses Alleinstellungsmerkmal behutsam weiterzuentwickeln.

- › Die mit einem urbanen Gebiet verträglichen maritimen Nutzungen sollen gefördert und erhalten werden. So bleibt der Geist des Ortes bestehen.
- › Historische Bezüge des Ortes sind sichtbar zu machen (Flensburg als Seehandelsstadt).
- › Der Flensburger Baustil ist in der Architektur zu berücksichtigen. Neue Gebäude müssen sich im Hinblick auf Dichte, Dimension und Kleinteiligkeit aber auch an den innerstädtischen Quartieren und der näheren Umgebung orientieren.
- › Die Identität des Ortes ist durch innovative Architektur zu ergänzen, die seinen neuen Charakter mit zukunftsweisenden Bauweisen prägt.

2. In öffentlicher Hand mit Herz und Verstand

Durch den Verbleib der Flächen in öffentlicher Hand werden eine langfristige Verfügbarkeit und der Handlungsspielraum für eine gemeinwohlorientierte Entwicklung gesichert. Dies ist Voraussetzung für eine funktionale und soziale Mischung und die Bezahlbarkeit von Wohn- und Gewerberäumen sowie eine Nutzung der öffentlichen Freiräume durch alle.

- › Die Grundstücke sind unter Federführung des Sanierungsträgers oder einer noch zu gründenden Entwicklungsgesellschaft im Rahmen von Konzeptverfahren anstelle einer Höchstpreisvergabe zu vergeben.
- › Die Grundstücke sind ferner im Rahmen von Erbbau-rechten und nicht durch Grundstücksverkauf zu vergeben. Dadurch behält die Stadt langfristig die Verfügung und Steuerung über die Grundstücke.
- › Wohnraum muss bezahlbar bleiben: 30% der errichteten Wohnungen sind öffentlich gefördert herzustellen. Auch darüber hinaus soll weiterer bezahlbarer Wohnraum entstehen.

3. Kooperativ entwickeln

Nur mit der Möglichkeit der Teilhabe wird das Gebiet Hafen-Ost zukünftig zu einem lebenswerten Quartier für alle. Gemeinschaft, Teilhabe, Selbstorganisation etc. spielen in der Entwicklung des Gebietes eine essentielle Rolle.

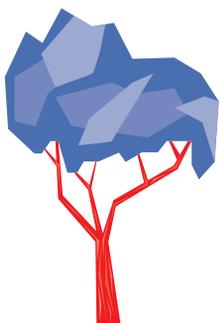
- › Beteiligung und Teilhabe wird zum Prinzip: Der Planungsprozess, die Umsetzung und die Nutzungsauswahl sind partizipativ zu gestalten.
- › Selbstorganisierte Nutzungen sollen gefördert werden.
- › Im Quartier ist ein Hafen-Ost-Management zu installieren, das die verschiedenen Interessen der zukünftigen Bewohner*innen und anderer Nutzer*innen zusammen führt und Anlaufstelle für Gewerbetreibende, Baugruppen u. ä. ist.
- › Für die Erdgeschosszonen ist zudem ein innovatives Gewer-bemanagement einzusetzen, das eine lebendige Vielfalt und eine Ausstrahlung in den öffentlichen Raum sicherstellt.
- › Entlang eines Gesamtkonzeptes soll das Gebiet abschnittsweise entwickelt werden. Dabei sollen Räume gelassen werden, um das Gebiet sukzessive zu entwickeln, ggf. nachsteuern zu können und in der Planung Flexibilität zu lassen.



4. Weniger ist mehr

Im Quartier Hafen-Ost wird schonend mit dem Verbrauch von Flächen und anderen Ressourcen umgegangen.

- › Die Bebauung ist mit einer ortstypischen städtebaulichen Dichte und einem hohen Anteil an Geschosswohnungsbau herzustellen. Dachflächen sollen nach Möglichkeit genutzt werden. Dies fördert den verantwortungsvollen Umgang mit Fläche und Material.
- › Freiräume und Dachflächen sind multifunktional für Aufenthalt, Begegnung, Erholung, Freizeitgestaltung, Spiel und Bewegung, Sport, Lebensmittelproduktion, Förderung der Biodiversität und des Kleinklimas, Regenwassermanagement (auch durch Dachbegrünung), Mobilität etc. zu verwenden und tragen dadurch zu einer effizienten Nutzung von Flächen bei.
- › Der Grad der Versiegelung in dem Gebiet ist deutlich zu reduzieren.
- › Bei Wohnungen ist die Wohnfläche pro Person gegenüber der bestehenden durchschnittlichen Wohnfläche (ca. 46 m²) deutlich abzusenken, dafür ist mehr Raum für vielfältige Gemeinschaftsnutzungen vorzuhalten. Dadurch kann der Verbrauch an Fläche, Material und Energie gesenkt werden.
- › Auch im Bereich des Gewerbes ist der Flächenverbrauch auf das notwendige Maß zu begrenzen. Gewerbe soll nach Möglichkeit mehrgeschossig errichtet werden. Zudem sollen auch gewerbliche Infrastrukturen gemeinschaftlich genutzt werden, wenn dies möglich ist (z. B. Anlieferung, Co-Working-Spaces etc.). Auch dies fördert einen ressourcenschonenden Umgang mit Fläche, Material und Energie.
- › Grundrisse sind flexibel so zu gestalten, dass sie sich an die unterschiedlichen Lebensphasen der Bewohner*innen und geänderten Rahmenbedingungen für die Nutzungen anpassen und dadurch auch zukünftig vielfältig nutzbar bleiben.
- › Geringe Anteile privater Flächen bedeutet mehr Raum für Gemeinschaft. Vielfältige Gemeinschaftsorte, die das zukünftige Quartier prägen, sind zu ermöglichen und zu entwickeln: Werkstätten, Nachbarschaftsläden, Freiräume etc.



5. Genial klimaneutral

Das neue Quartier ist dem Ziel der CO₂-Neutralität verpflichtet. Zusätzlich ist auch die Klimaanpassung wesentlicher Bestandteil der Entwicklung.

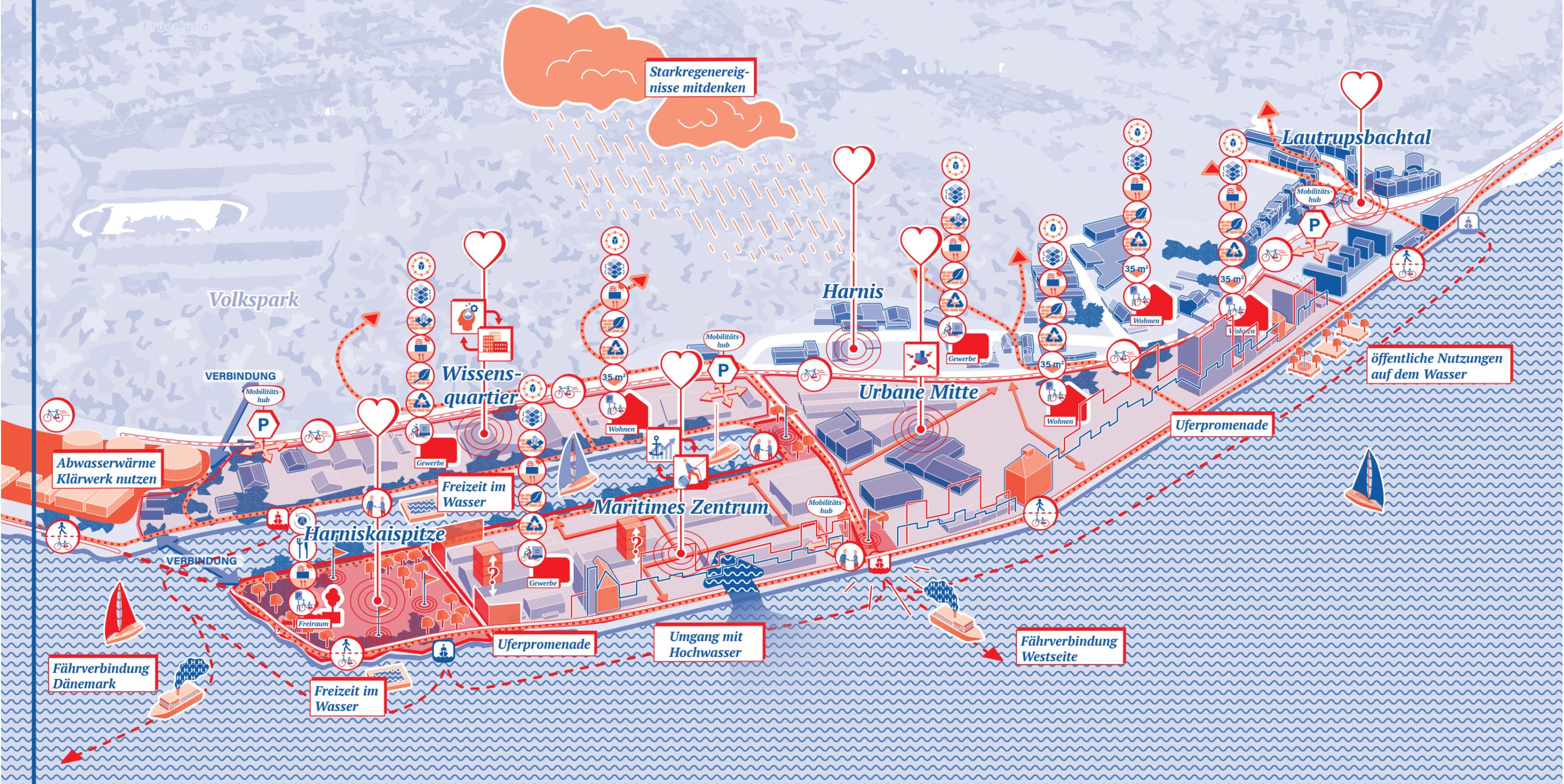
- › Die Bebauung und die Wärmeversorgung sollen CO₂-neutral erfolgen.
- › Das Leben im neuen Quartier orientiert sich an den Anforderungen des Klimaschutzes. Die Bebauung ist so zu planen und herzustellen, dass sie eine solche Lebensweise fördert.
- › Erhaltenswerte Bausubstanz soll nachhaltig bewahrt und mit neuen Nutzungen belebt werden.
- › Vorhandene Ressourcen sind optimal zu nutzen. Gemäß dem Motto „Re-Duce, Re-Use, Re-Cycle“ ist das Hafencquartier als Stoffwechselsystem zu betrachten und verringert so den Verbrauch von Material und Energie.
- › Beim Bauen sind nachhaltige Rohstoffe bevorzugt einzusetzen. Beim Rückbau sollen abgetragene Materialien möglichst wiederverwertet werden.
- › Planung und Bauweise sollen eine langlebige Nutzung der Gebäude und Freiräume ermöglichen (z.B. durch flexible Grundrisse, Materialwahl etc.).
- › Wasser soll für Maßnahmen der Klimaanpassung, Fortbewegung und Energieproduktion eingesetzt werden (z. B. Kombination von Wärmepumpen und Klärwerkabwässern).
- › Gebäude und Freiräume sind so zu planen und zu errichten, dass sie den zukünftigen Auswirkungen des Klimawandels angepasst sind (Hitze, Regen, Sturm, Hochwasser).
- › Dachflächen sind auch für die Strom- und Wärmeerzeugung zu nutzen (z. B. durch Photovoltaik).

6. Die Mischung macht's

Das zukünftige Stadtquartier Hafen-Ost wird durch die kleinteilige soziale und funktionale Mischung mit vielfältigen Nutzungen und lebendigen Nachbarschaften zu einem lebenswerten Quartier. Die Mischung aus Arbeiten, Produktion, Dienstleistungen, einer Vielfalt von verschiedenen Wohnformen, Bildung und Soziales, Kultur und Freizeit am selben Standort stellt optimale Bedingungen für die „Stadt der kurzen Wege“ dar.

- › Im Bereich des Wohnens sind unterschiedliche Wohnformen (Wohngemeinschaften, Cluster-Wohnungen, Familien- und Seniorenwohnungen etc.) unterschiedlicher Träger (freie Bauträger mit und ohne geförderten Wohnraum, Genossenschaften, Baugemeinschaften, Miethäusersyndikat etc.) zu verwirklichen. Dadurch wird der Bedarf vielfältiger Zielgruppen aus allen Bevölkerungsschichten sichergestellt.

Wimmelbild



LEGENDE

Als ein Ergebnis aus dem Beteiligungsverfahren ist das Wimmelbild entstanden. Im Wimmelbild werden die erarbeiteten Inhalte aus den drei Veranstaltungen zur Zukunft des Gebiets Hafen-Ost räumlich-visuell zusammengeführt.

- | | | | | |
|---|--|--|---|---|
| Bestandsgebäude (laut VU zu erhalten) | Wissensquartier
Verzahnung von Forschungscluster und Wohncluster | zentrale Nutzung im jeweiligen Teilgebiet (auf Grundlage der VU) | gemeinsam von Rad- und Fußverkehr genutzte Wegeverbindung am Ufer | zentrale mehrfachgenutzte öffentliche Freiräume |
| denkmalgeschützte Speicher | Ort für alle
Die Harniskaispitze und weitere Freiflächen als gemeinwohlorientierte Freifläche für vielfältige Nutzungen und Nutzer*innengruppen | gemeinschaftliche Nutzungen / Gemeinschaftsorte | Veloroute/Radschnellweg | gestapeltes Gewerbe entwickeln |
| Abgrenzung Teilgebiete (als Ergänzung/Neuerung der von der VU festgelegten Teilgebiete) | Maritimes Zentrum
Verzahnung von maritimem Gewerbe mit Kultur-, Freizeit- und Sportnutzungen | Flexibilität von Nutzungen | Mobilitäts-Hubs (an den Quartiereingängen mit Parkmöglichkeiten für PKWs) | Übergang zwischen Freiraum und maritimem Zentrum (Wie ist die Kante definiert?) |
| zu definierende Mitte für neue Teilgebiete im Sanierungsgebiet | Urbane Mitte
Schwerpunkt Wohnen mit vielfältigen Nutzungen im Erdgeschoss | flächenreduzierte Bauweise | bestehende Fähranlegestelle
neue Fähranlegestelle (VU) | Fuß- und Radverkehrsverbindungen (auf Grundlage der VU) |
| zu definierende Silhouette des zukünftigen Quartiers | | lokale alternative Energieproduktion | neue Fähranlegestelle | ergänzende Erschließung der Teilgebiete |
| | | nachhaltige Baumaterialien verwenden | nachhaltige Mobilität auf dem Wasser (z. B. Wasserstofffahren) | |
| | | Wiederverwendung von abgetragenen Materialien | Fähre als zusätzlicher ÖPNV (u. a. Anbindung Hafenwestseite und Dänemark) | |
| | | | Klimaanpassung (Versickerung, Aufnahme von Wasser, ...) | |
| | | | Lebensmittelproduktion | |
| | | | 35 m²: geringe Wohnfläche pro Person | |
| | | | ausreichend Fahrradstellplätze | |
| | | | alternative Formen der Logistik (u. a. Transport von Waren und Gütern) | |

8. Alternativ mobil

- › Als urbanes Gebiet zeichnet sich das Quartier auch durch eine prägnante Gewerbenutzung aus. Die gewerbliche Entwicklung hat sich an einer Vielfalt von überwiegend kleinteiligen gewerblichen Nutzungen (maritimes Gewerbe, Handwerk, verträgliche Formen urbaner Produktion, kreativwirtschaftliche oder gemeinwohlorientierte Nutzungen, kleinteiliger Einzelhandel) zu orientieren. Dies stellt die vielschichtigen Bedarfe der Bewohner*innen direkt vor Ort sicher und trägt insbesondere in den Erdgeschosszonen zur Belebung des öffentlichen Raums bei.
- › Wohn- und Gewerbenutzungen sind durch vielfältige Einrichtungen, Initiativen etc. der Sozial-, Kultur- und Bildungsarbeit zu ergänzen. In dem Quartier ist auch ein Standort für eine Forschungseinrichtung der Hochschule zu ermöglichen. Dieser Standort soll die Hochschularbeit für die Zivilgesellschaft erlebbar machen.
- › Die Gebäude sind so zu planen und zu errichten, dass sie durch eine hohe Flexibilität und Anpassungsfähigkeit für unterschiedliche Nutzungen zur Verfügung stehen.
- › Im Quartier sind auch undefinierte Räume für Pionier- und Zwischennutzungen zu belassen. Sie fördern die Innovationskraft des Quartiers

7. Freiräume – mehrfach nutzbar und gemeinwohlorientiert

Freiräume stehen im Quartier Hafen-Ost überwiegend allen zur gemeinschaftlichen Nutzung zur Verfügung. Sie werden von den Bewohner*innen mitgestaltet und multifunktional von unterschiedlichen Zielgruppen und zu unterschiedlichen Zwecken genutzt.

- › Freiräume müssen grundsätzlich mehreren Zwecken dienen: Aufenthalt, Begegnung, Erholung, Freizeitgestaltung, Spiel und Bewegung, Sport, Lebensmittelproduktion, Förderung der Biodiversität und des Kleinklimas, Regenwassermanagement, Mobilität etc.
- › Der öffentliche Raum ist als Gemeingut für alle zugänglich und nutzbar.
- › Das Ufer ist öffentlich.
- › Das Wasser soll als Freiraum für die Öffentlichkeit nutzbar gemacht werden.
- › Unterschiedliche Träger können Verantwortung für einen Teil der öffentlichen Freiräume übernehmen und unterstützen damit zusätzlich die Vielfalt der Freiraumnutzung.
- › Im Quartier soll es auch Freiräume geben, die so belassen und genutzt werden, wie sie sind – nicht alles wird neugestaltet. Bei der Gestaltung der Freiräume ist der Charakter des Ortes zu kultivieren, informelle Nutzungen sind zuzulassen.

Das neue Stadtquartier Hafen-Ost ist Vorreiter für nachhaltige Mobilität. Es wird ein autoarmes Quartier angestrebt, die Fortbewegung findet überwiegend zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichem Nahverkehr statt. Die tägliche Verkehrsmittelwahl der Nutzer*innen wird aktiv in Richtung des Umweltverbundes gelenkt.

- › Im Inneren des Quartiers ist die Mobilität vorzugsweise für den Fuß- und Fahrradverkehr auszurichten. Der öffentliche Straßenraum soll vorwiegend als Aufenthalts-, Begegnungs- und Bewegungsraum dienen. Wegeverbindungen sind so zu konzipieren und herzustellen, dass sie für eine Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad attraktiv und bequem sind und die Wahl dieser Mobilitätsformen erleichtern. Gewerblicher Anlieferverkehr muss möglich bleiben, eine Reduzierung durch das Angebot intelligenter logistischer Lösungen soll erreicht werden.

- › Multimodale Mobilitätsstationen sind - vorzugsweise benachbart zu Haltestellen des ÖPNV - vorzuhalten und mit Leih-Fahrrädern (auch für den Lastenbetrieb) sowie Car-sharing-Angeboten zu versehen. Sie ermöglichen einen weitgehend CO₂-neutralen Transport. Die Nutzung des Fahrrads ist durch attraktive und bequeme Unterstellmöglichkeiten zu erleichtern.

- › Das Quartier ist gut an das ÖPNV-Netz anzuschließen. Im Rahmen des weiteren gesamtstädtischen ÖPNV-Ausbaus ist der bestehende 20-Minuten-Takt zu einem 10-Minuten-Takt weiter zu entwickeln.

- › Der Stellplatzschlüssel ist zu reduzieren und der ruhende Verkehr durch eine konzentrierte Parkraumversorgung (z. B. „Quartiersparkhaus“) am Rande des Quartiers anzuordnen. Dadurch wird der motorisierte Verkehr insgesamt reduziert und weitestgehend aus dem Quartier herausgehalten.

- › Gut ausgebaute und attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen in die benachbarten Stadtteile, den Volkspark und das Lautrupsbachtal sind herzustellen.

- › Wasserraum wird Mobilitätsraum: Eine weitere Fährstation auf der Ostseite für eine Fährverbindung u. a. zur Westseite des Hafens soll hergestellt werden.

- › Die Straßen Kielseng und Ballastbrücke werden in die Untersuchung von Verkehrsströmen und Entwicklung des Sanierungsgebietes einbezogen. Wenn die Voraussetzungen gegeben sind (Verkehrszählung in Übereinstimmung mit Rast-Richtwerten, Verträglichkeit der Straßendimensionierung mit der umliegenden Nutzung), sollen sie nach Fertigstellung des Bebauungsplans/der Bebauungspläne für motorisierte Individualverkehre nur noch einspurig pro Richtung zur Verfügung stehen, dafür aber eine schnelle Verbindung für Busse und Fahrräder zwischen Mürwik und Innenstadt aufnehmen können.

Herausgeberin

Stadt Flensburg

Dezernat Projektkoordination, Dialog und Image
Fachbereich Stadtentwicklung und Klimaschutz
Am Pferdewasser 14
24937 Flensburg

Projektbeteiligte

Entwicklungschancen und -hemnisse suffizienzorientierter Stadtentwicklung (EHSS)

Forschungs- und Entwicklungsvorhaben der Europa-Universität Flensburg und der Stadt Flensburg, gefördert durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (Förderkennzeichen: FKZ01UR1704A+B)

Webseite: <https://www.uni-flensburg.de/nec/forschung/ehss/>

IHR Sanierungsträger

Flensburger Gesellschaft für Stadterneuerung
Am Pferdewasser 14
24937 Flensburg
www.ihrsan.de

Urban Catalyst GmbH

Berin Ergin, Klaus Overmeyer, Lukas Pappert,
Tilman Teske, Jan van den Berge

Glogauer Straße 5
10999 Berlin
www.urbancatalyst.de

Gestaltung, Visualisierung und Grafik

Urban Catalyst GmbH

Lukas Pappert, Tilman Teske

Druck

Gutenberg Beuys Feindruckerei GmbH

Hans-Böckler-Straße 52, 30851 Langenhagen
Auflage: 500
2020

Weitere Informationen finden Sie unter:
www.flensburg.de

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung



Bundesministerium
des Innern, für Bau
und Heimat



STÄDTÉBAU-
FÖRDERUNG
von Bund, Ländern und
Gemeinden



SCHLESWIG-HOLSTEIN
Ministerium für Inneres,
ländliche Räume,
Integration und Gleichstellung

Förderkennzeichen FKZ01UR1704A+B

FLENSBURG
Zwischen Himmel und Förde
Mellern himmel og fjord



Europa-Universität
Flensburg
| Norbert Elias Center (NEC)



SANIERUNGSTRÄGER

