

Logbuch

Kooperatives Verfahren zum
städtebaulichen Rahmenplan
Flensburg Hafen-Ost



Zukunft Hafen- Ost

Ergebnisse des kooperativen Verfahrens
zum städtebaulichen Rahmenplan
Flensburg Hafen-Ost (2021 - 2022)

Gefördert durch:



Unter Beteiligung von:





© Foto Raake

Inhalt

<i>Vorwort</i>	5
<i>Einführung</i>	6
Rückblick	6
Kooperatives Verfahren	7
<i>Phase 1</i>	10
Auftakt	10
1. Workshop in Arbeitsgruppen	11
Zukunftsanker	13
1. Öffentlichkeitsveranstaltung	14
2. Workshop in Arbeitsgruppen	16
<i>Phase 2</i>	18
2. Öffentlichkeitsveranstaltung	18
3. Workshop in Arbeitsgruppen	20
<i>Rahmenplanung</i>	22
Leitbild und Strukturkonzept	22
Rahmenplan und Gestaltungsplan	22
Städtebau	27
Freiraum	37
Verkehr und Mobilität	45
Entwicklung	53
<i>Fazit und Ausblick</i>	54
<i>Impressum</i>	56

Vorwort

Claudia Takla Zehrfeld

Fachbereichsleiterin für Stadtentwicklung und Klimaschutz



Liebe Flensburgerinnen, liebe Flensburger,

die Entwicklung des Quartiers Hafen-Ost nimmt Gestalt an. Es entsteht ein nachhaltiges, urbanes Quartier für über 2.500 Menschen, die hier wohnen, arbeiten und ihre Freizeit verbringen werden. Die Weichenstellung dafür hat die Ratsversammlung am 1. Dezember 2022 mit dem Beschluss zum städtebaulichen Rahmenplan gelegt. Bestandsnutzungen wie maritimes Gewerbe, Wasser- und Segelsport, Hochschule, Büros und die Freizeitanutzung an der Harniskaispitze werden neben Wohnen, Kultur- und Sporteinrichtungen und vielfältige Grünräume das Quartier prägen.

Grundlage für die Entwicklung des städtebaulichen Rahmenplans sind die Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen (VU) und des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (beschlossen von der Ratsversammlung am 21.02.2019). Zusätzlich setzen die Ergebnisse des Dialogprozesses (2020) durch die "Leitlinien für die Entwicklung eines nachhaltigen urbanen Quartiers" (beschlossen von der Ratsversammlung am 25.06.2020) konkrete Rahmenbedingungen fest, die bei der Erarbeitung des Rahmenplans berücksichtigt wurden.

In den letzten eineinhalb Jahren wurde unter Einbeziehung der Öffentlichkeit und lokaler Akteurinnen und Akteure sowie Politik und Verwaltung der Rahmen-

plan mit der Leitidee: "Hafenband+ maritim. grün. gemeinschaftlich." erarbeitet. Mit dieser Broschüre stellen wir das Ergebnis vor.

Die Inhalte des städtebaulichen Rahmenplans lassen sich in den Rahmenplan und den Gestaltungsplan gliedern. Der Rahmenplan stellt die Sanierungsmaßnahmen und -ziele sowie die Nutzungs- und Flächenverteilung dar; er definiert Vorgaben und Spielräume der städtebaulich-freiraumplanerischen Entwicklung und setzt dabei einen anpassungsfähigen Rahmen. Der Gestaltungsplan illustriert ein Zielbild und stellt eine Best-Practice-Umsetzung des Rahmenplans dar; er ist mit gebäudescharfer Bebauungsstruktur, einer differenzierten Freiraumgestaltung sowie einer konkretisierten Verkehrsplanung ausgearbeitet.

Dazugehörige Konzeptpläne beschreiben tiefergehend folgende Themen: Städtebau, Freiraum, Verkehr & Mobilität sowie Entwicklung & Prozess der Umsetzung. Ergänzend sind Handlungsempfehlungen zum Gestaltungsplan formuliert, welche für die Bereiche Baufelder & Gebäude, öffentlicher Raum sowie für Mobilität & Straßenräume Vorgaben der Entwicklung definieren und illustrieren.

Mit dem städtebaulichen Rahmenplan nehmen wir uns folgenden Herausforderungen an: weniger Ressourcen- und Flächenverbrauch, mehr nachhaltige Mobilität, klimagerechte Gebäude und Freiräume, gemeinwohlorientierte Nutzungen und bezahlbarer Wohnraum. Flensburg hat die Innovationskraft für die Bewältigung dieser Aufgaben.

Herzlichen Dank allen, die im bisherigen Planungsprozess mitgewirkt haben.

Bleiben Sie weiterhin engagiert! Gestalten Sie die Zukunft des Quartiers Hafen-Ost mit!

Vor uns liegen spannende Aufgaben!

Einführung

Rückblick

Das Gebiet Hafen-Ost, das viele Flensburger*innen noch als Wirtschaftshafen kennen, ist derzeit durch brachgefallene Flächen und aufgegebene Nutzungen geprägt. Die Hafenspeicher stehen leer und zeigen bereits deutliche Verfallsspuren.

Daher wurde im Rahmen von vorbereitenden Untersuchungen überprüft, ob sich der Hafen-Ost als Sanierungsgebiet eignet – mit Erfolg! Im Januar 2020 ist die Satzung der Stadt Flensburg über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebiets „Hafen-Ost“ in Kraft getreten. In anderen Worten: das Gebiet wird zu einem lebendigen, urbanen Stadtquartier!

In einem integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept für den Hafen-Ost (IEK) wurden die Ziele für die Verwandlung zu einem Stadtquartier formuliert.

Dort soll es neben neuem Wohnraum weiterhin Platz für, vor allem maritimes, Gewerbe und natürlich Freiflächen und eine durchgehende Uferpromenade für alle Flensburger*innen und Besucher*innen geben.

Ein paar Eckdaten zum Hafen-Ost: Das Sanierungsgebiet ist ca. 53,5 ha groß, davon sind 14 ha Wasserflächen. Die Uferlänge umfasst ganze 2,4 km – eine besondere Qualität des zukünftigen Quartiers.

In dem Dialogprozess „Zukunft Hafen-Ost“ wurden 2020 die Weichen für die Entwicklung eines lebendigen, urbanen und suffizienten Quartiers gestellt.

Unter Beteiligung der Einwohner*innen, Expert*innen und lokalen Akteur*innen wurden acht Leitlinien entwickelt, an denen sich die Planung orientieren wird. Auf Basis der vorbereitenden Untersuchung, dem IEK und den Leitlinien wurde ein Rahmenplan erarbeitet.



Kooperatives Verfahren

Ein wichtiges Ergebnis des vorangegangenen Prozesses war der Bedarf, den Dialog mit der Öffentlichkeit, Politik, Wirtschaft und lokalen Akteur*innen bei der weiteren Planung und Umsetzung von Maßnahmen fortzuführen. Daher wurde beschlossen, die Erarbeitung des Rahmenplans in einem moderierten kooperativen Verfahren durchzuführen. Das Ziel der Erarbeitung des städtebaulichen Rahmenplanes war es, eine hohe fachliche Qualität und den gewünschten hohen Grad der Beteiligungsmöglichkeit zu gewährleisten.

Projektphasen

Im August 2021 startete das kooperative Verfahren zum städtebaulichen Rahmenplan Hafen-Ost. Die Erarbeitung des städtebaulichen Rahmenplanes setzte sich aus zwei Phasen zusammen.

Die beauftragten Büros Cityförster, Urban Catalyst und R+T Verkehrsplanung entwickelten in der ersten Phase, aufbauend auf den „acht Leitlinien für die Entwicklung eines nachhaltigen urbanen Quartiers“, drei Szenarien für die Entwicklung des Sanierungsgebietes. Begleitet wurde diese Phase durch eine zweitägige interne Werkstatt, den Bauworkshop zu der räumlichen Intervention „Zukunftsanker“, zwei Workshops mit Arbeitsgruppen und einer digitalen Öffentlichkeitsveranstaltung.

Nach dem Beschluss über ein Syntheszenario begann in der zweiten Phase die Erarbeitung des städtebaulichen Rahmenplans. Auch diese wurde durch eine Öffentlichkeitsveranstaltung und einen Workshop mit Arbeitsgruppen begleitet. Es folgte eine Überarbeitung und Konkretisierung auf Basis der Ergebnisse.

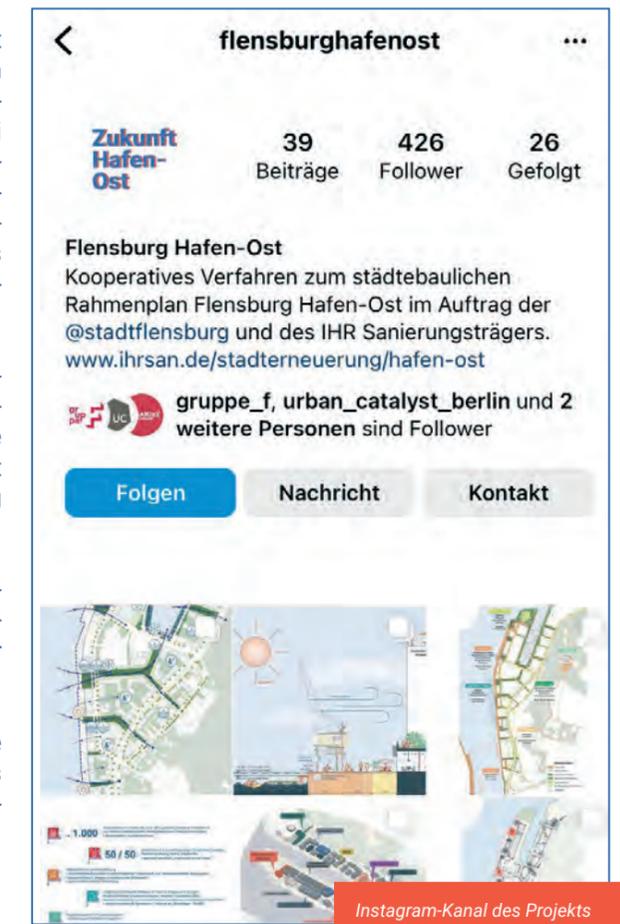
Nach dem Beschluss über den städtebaulichen Rahmenplan wurde dieser durch eine öffentliche Präsentation und eine Ausstellung den Anwohnenden der Stadt Flensburg präsentiert.

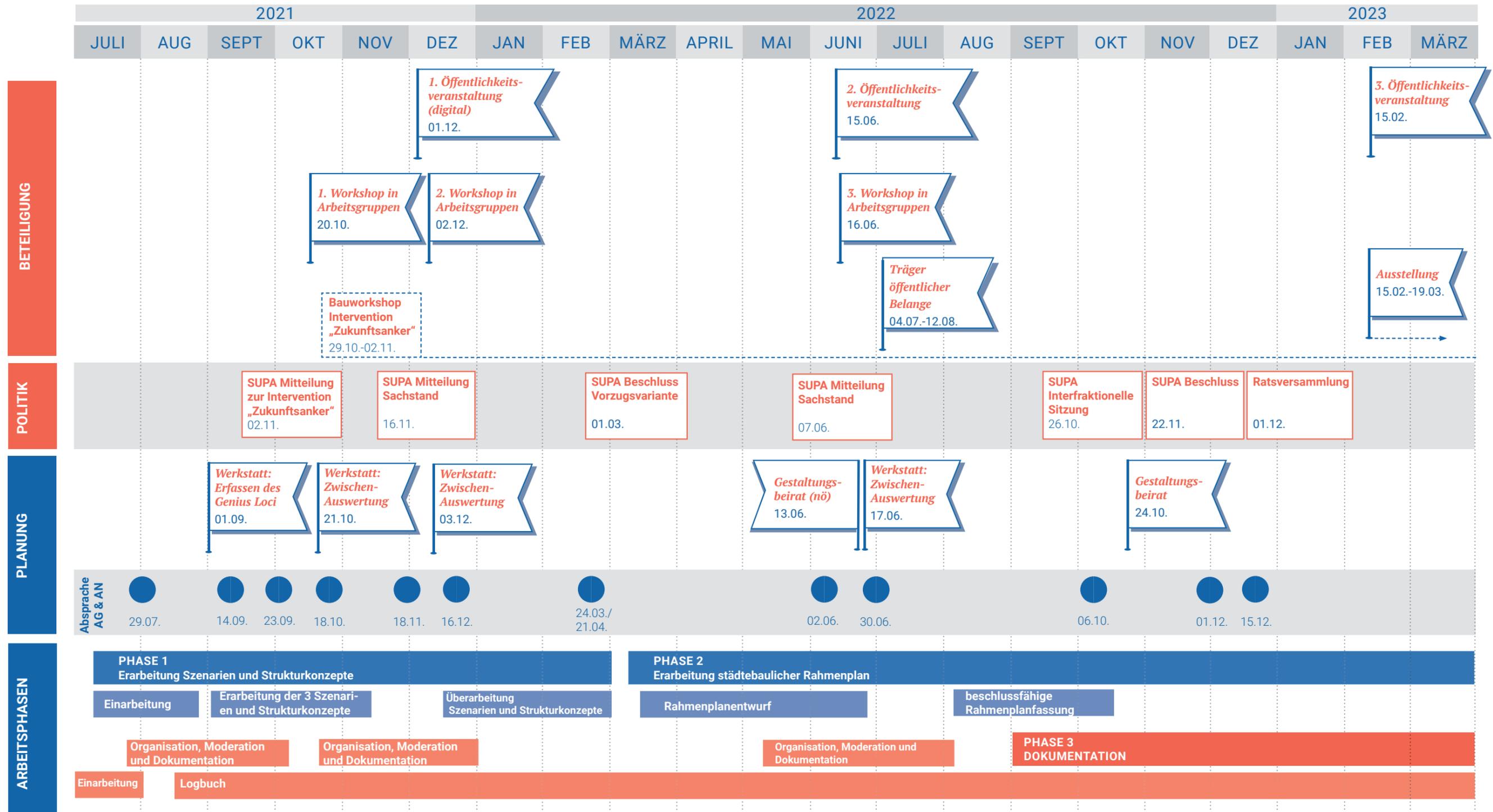
Der Beteiligungsprozess, welcher die städtebauliche Rahmenplanung begleitete, wurde von den Büros gruppe F | Freiraum für alle und Gehl Architects betreut.

Öffentlichkeitsarbeit

Das gesamte kooperative Verfahren wurde durch Öffentlichkeitsarbeit begleitet. Auf den Social Media Kanälen auf Instagram und Facebook wurde über Details aus dem städtebaulichen Rahmenplan berichtet.

Dort und über einen Newsletter wurde die Öffentlichkeit über den Planungsverlauf sowie bevorstehende Beteiligungsmöglichkeiten informiert. Zusätzlich wurden die Öffentlichkeitsveranstaltungen durch Plakate und Werbung in den städtischen Bussen, sowie auf den Websites von der Stadt und dem Sanierungsträger beworben.





SUPA: Ausschuss für Umwelt, Planung und Stadtentwicklung
 nö: nichtöffentlicher Teil

Phase 1

Auftakt

01. - 02. September 2021, Hafen-Ost und Ratssaal

Begehung vor Ort: Erfassen des Genius Loci

Zum Projektstart fand eine gemeinsame Begehung des Sanierungsgebietes mit den Planer*innen, dem IHR Sanierungsträger und der Stadtverwaltung Flensburg am 1. September 2021 statt. Bei der Begehung erhielten die Planer*innen Einblicke in Gebäudeteile des HaGe-Silo-Komplexes, vor allem in den denkmalgeschützten Speicher, der erhalten und in den städtebaulichen Rahmenplan integriert werden soll. Durch die Stadt (Fachbereich Stadtentwicklung und Klimaschutz, Urbanes Wohnen) wird angeregt, dass trotz des Abbruchs bestimmte Elemente des Silos erhalten bleiben und entsprechend des Suffizienz-Prinzips wiederverwertet werden könnten.



Begehung des Sanierungsgebietes Hafen-Ost

Auftakt im Ratssaal

Der Auftakt im Ratssaal am 2. September 2021 diente dazu, den beauftragten Büros Antworten auf ihre Fragen zum Gebiet zu geben. Dabei wurde die Einschätzung der Besonderheiten des Gebietes mit verwaltungsinternen Fachleuten diskutiert. Im Zentrum der Diskussion stand vor allem das Thema Suffizienz - dem Schutz der Umwelt durch den schonenden Umgang mit Ressourcen. Für den Hafen-Ost bedeutet das, das hier entstehende Stadtquartier so zu gestalten, dass nachhaltiges Leben einfach und selbstverständlich wird.



Werkstatt im Ratssaal

1. Workshop in Arbeitsgruppen

20. Oktober 2021, Bürgerhalle im Rathaus

Am 20. Oktober 2021 folgten etwa 65 Personen der Einladung in die Bürgerhalle im Flensburger Rathaus. Unter ihnen waren plangebietsrelevante Grundstückseigentümer*innen, (maritime) Gewerbetreibende, Vertreter*innen von Vereinen, Institutionen, potentielle Nutzer*innen, Vertreter*innen der Stadt Flensburg und des IHR Sanierungsträgers, Expert*innen zum Thema Suffizienz von der Universität Flensburg und weitere Akteur*innen.

Im Rahmen eines Workshops lernten die Teilnehmenden den Planungsstand des städtebaulichen Rahmenplans kennen und diskutierten drei Szenarien für die Entwicklung des Gebietes: „Hafenband“, „Blaues Netz“ und „Grünes Rückgrat“. Die drei Varianten wurden unter den Aspekten Klimaschutz/Klimaanpassung/Suffizienz, Nutzungen/Struktur, Freiraum/Wasser und Verkehr/Mobilität diskutiert. In Arbeitsgruppen brachten sie an acht Thementischen ihre Expertise in die Planung ein.

Das Ziel des Workshops war es, alle Szenarien weiterentwickeln und zu verbessern. Gemeinsam wurden Besonderheiten, Potenziale und Herausforderungen herausgearbeitet.

Präsentation, Leitbild und Überblick Szenarien

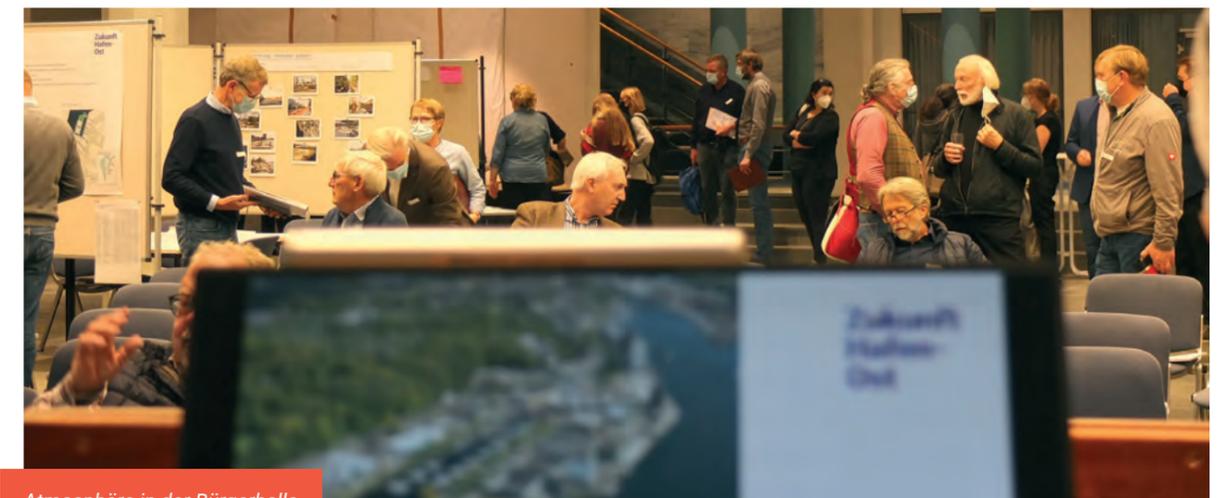
Claudia Takla Zehrfeld begrüßte im Namen der Stadt alle Teilnehmenden und führte in das Projekt ein.

Im Anschluss stellten sich die Bürogemeinschaften Cityförster, Urban Catalyst und R+T Verkehrsplanung (städtebauliche Rahmenplanung) sowie Gehl Architects und Gruppe F | Freiraum für alle GmbH (kooperatives Verfahren) vor.

Dr. Verena Brehm (Cityförster) rief in einer Präsentation noch einmal die Leitlinien für den Hafen-Ost in Erinnerung und stellte die Gegebenheiten und zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten dar.

- Leitlinien Hafen-Ost (Dialogprozess 2020)
- Talente & Stärken des Ortes
- aktuelle Bauvorhaben & Planungen
- Restriktionen
- Einführung: drei unterschiedliche Raumbilder und dazugehörige Strukturkonzepte
 - Hafenband (Ufer + Silhouette)
 - Grünes Rückgrat (Park)
 - Blaues Netz (Kanäle, Wasserplätze & Co.)

Aus den Talenten des Ortes wurden Entwurfsideen für den Hafen-Ost mit jeweils unterschiedlichen räumlichen Prägungen und inhaltlichen Schwerpunkten entwickelt. Über sogenannte Raumbilder, Strukturkonzepte, Themenpläne (Freiraum, Nutzung/Struktur, Verkehr/Mobilität, Klima/Suffizienz) und Referenzen wurden diese dargestellt.



Atmosphäre in der Bürgerhalle

Arbeit an den Thementischen

Bevor die Diskussion zu den Szenarien an den Thementischen begann, wurden die Teilnehmenden in die Methode des sogenannten Lego Serious Play eingeführt. Um sich mit dem Lego vertraut zu machen, wurden zwei Übungsaufgaben gestellt, die alleine und in der Kleingruppe an den acht Thementischen bearbeitet wurden. Bei der Vorstellung im Plenum wurde bereits deutlich, wie vielfältig die Diskussion in den Thementischen werden würde.

Im Anschluss arbeiteten die Teilnehmenden an einem konkreten Thema:

- Klima/Suffizienz
- Nutzungen/Struktur
- Freiraum/Wasser
- Verkehr/Mobilität

Jede Session dauerte zwischen 35 und 45 Minuten, danach wurde gewechselt und die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, zu neuen Fragestellungen zu diskutieren. Es gab innerhalb der Thementische sowohl den Fokus auf den nördlichen Bereich des Gebietes als auch den Fokus auf den Süden + Mitte.

Geleitet wurde jeder Tisch von einer Moderator*in aus den Bürogemeinschaften. Nach jedem Wechsel wurden die Ergebnisse der vorherigen Gruppe den neuen Teilnehmenden vorgestellt – es oblag anschließend der Gruppe, ob am Vorgängermodell weitergearbeitet oder ob ein anderes Szenario verfolgt wurde. Eine Orientierung für die Diskussion boten Leitfragen, die an jedem Tisch angebracht waren.

Diskussionsergebnisse

Zum Abschluss wurden die wichtigsten Ergebnisse der acht Thementische durch die Moderator*innen vorgestellt.



Arbeit an den Thementischen: Lego Serious Play

Zukunftsanker

November 2021-2023, Harniskaispitze



Bau des Zukunftsankers



Zukunftsanker im Sommer

Um während des Planungsprozesses auf die Veränderungen im Gebiet aufmerksam zu machen, entstand an der Harniskaispitze im November 2021 ein neuer Treffpunkt: der Zukunftsanker. Ein Ort zum Ausruhen, Spielen und Aussicht genießen. Vor allem konnten sich die Flensburger*innen hier aber informieren, wie sich der Hafen-Ost zu einem suffizienten Stadtquartier entwickeln wird, also einem Ort, an dem Ressourcen geschont werden und nachhaltiges Leben zur Selbstverständlichkeit wird.

Die Harniskaispitze ist das Filetstück der Freiräume am Hafen-Ost. Der Blick aufs Wasser, ein Hauch von Brachflächencharme und die Strandbar Piratennest locken schon jetzt viele Flensburger*innen hier her. Ein Großteil der Freifläche ist aber ungenutzt. Deswegen eignete sich dieser Ort um viele Flensburger*innen zu erreichen. Der Bau des Zukunftsankers bildete den Auftakt für die Öffentlichkeitsbeteiligung, die den Planungsprozess begleiten wird.

Das Team von Stadtkontraste und das Planungsbüro F plante die räumliche Intervention. Für den Bau des neuen Stadtquartiers sollten möglichst wenig Ressourcen verwendet werden. Daher wurden für den Bau der Intervention ausrangierte Materialien und vor Ort gefundenes umgenutzt, recycelt und wiederverwendet. Dadurch war bei der Planung der Sitz-, Balancier- und sonstigen Objekte viel Kreativität und Spontaneität gefragt. Gemeinsam mit den Auszubil-

denden des Jugendaufbauwerkes Flensburg wurde die Intervention schließlich errichtet.

Zwei alte Lüftungshauben aus einem der alten Silos bilden die Pflanzkübel in zwei Sitzpodesten. Aus ausrangierten Fendern und Tauen wurde eine Art Bällebad in der großen Sitzlandschaft gebaut. Nicht mehr genutzte Paletten wurden unter anderem zu Sitzmöbeln verarbeitet. Auch die Spenden von Privatleuten, eine Jolle und zwei Kajaks, wurden verbaut. Alte Obstkisten aus dem Umland wurden zur Strandkörben umgebaut. Leere IPC-Tanks der lokalen Papierfabrik dienen als Leuchtobjekte, die mit Solarenergie betrieben werden. In den Abendstunden bringen sie Harniskaispitze zum Leuchten.



Informationstafel am Zukunftsanker

1. Öffentlichkeitsveranstaltung

1. Dezember 2021, digital

Wie wollen wir zukünftig leben? Warum lohnt es sich, unsere Stadt nachhaltig zu entwickeln? Und wie kann ganz Flensburg von einem gemischten und umweltgerechten Quartier Hafen-Ost profitieren?

Mit diesen Fragen wurde zu der 1. Öffentlichkeitsveranstaltung am 1. Dezember 2021 eingeladen. Rund 180 Personen nutzten die Gelegenheit, sich von den Planer*innen auf den aktuellen Stand der Entwicklungen bringen zu lassen und mitzudiskutieren.

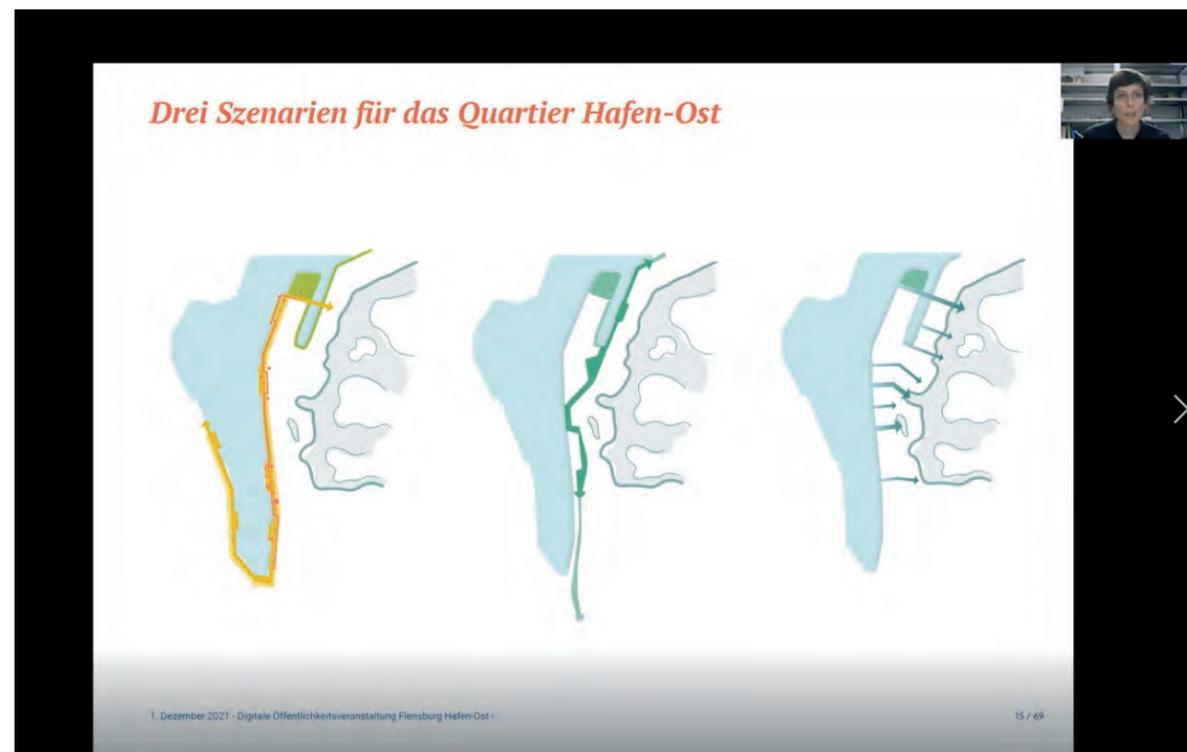
Im Mittelpunkt der Veranstaltung stand die Diskussion von drei Szenarien für die Zukunft des Quartiers.

Nachhaltige Stadtentwicklung

In einem Impulsvortrag führte Dr. Michaela Christ vom Norbert Elias Center (NEC) der Europa-Universität Flensburg in das Thema der nachhaltigen Stadtentwicklung ein.

Sie ging dabei auf die durch den Klimawandel hervorgerufene Temperaturveränderung in den letzten Jahrzehnten in Schleswig-Holstein ein und stellte den Zusammenhang zwischen ansteigender Temperatur und wachsender Siedlungsinfrastruktur her. Mit der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie hat sich die Bundesregierung das Ziel gesetzt, die Neuinanspruchnahme von Siedlungen und Verkehr bis zum Jahr 2030 auf 30 Hektar pro Tag zu verringern.

In Deutschland ist jedoch sowohl die durchschnittliche Wohnfläche pro Kopf als auch die Anzahl der zugelassenen Pkw seit Beginn der 1990er-Jahre gestiegen und erfordert große Flächenkapazitäten. Der erhöhte Bedarf an Siedlungs- und Verkehrsfläche stößt dabei auf ein annähernd gleichbleibendes Bevölkerungswachstum. Dr. Michaela Christ betonte in Hinblick auf die Folgen des Klimawandels die Notwendigkeit einer ressourcenschonenden Stadtentwicklung im Sanierungsgebiet Hafen-Ost.



Aufzeichnung der Präsentation der drei Szenarien

Drei Szenarien für das Quartier Hafen-Ost

Das Planungsteam erarbeitete im ersten Schritt drei sehr unterschiedlich ausgerichtete Szenarien, die zeigen, wie sich das Gebiet entwickeln könnte. Die Szenarien basieren auf den im Rahmen der vorangegangenen Beteiligung erarbeiteten Leitlinien und wurden aus den verschiedenen Talenten des Ortes abgeleitet. Die Szenarien sind Entwurfsideen für den Hafen-Ost mit jeweils unterschiedlichen räumlichen Prägungen und inhaltlichen Schwerpunkten. In diesem Sinn handelt es sich nicht um Planungen, sondern um die Darstellung von drei möglichen Entwicklungsrichtungen. Diese Arbeitsmethode ermöglicht den Vergleich unterschiedlicher Zukünfte für den Hafen-Ost und das Testen verschiedener Lösungen für Teilräume im Gesamtgebiet.

Durch die Diskussion der Szenarien mit Stakeholdern und Einwohner*innen wurden Argumente für die Auswahl einer Vorzugsvariante gesammelt, die in einem nächsten Schritt als Grundlage für den städtebaulichen Rahmenplan Flensburg Hafen-Ost fungiert.

Dr. Verena Brehm (Cityförster) stellte als Vertreterin der Bürogemeinschaft die Szenarien für den Hafen-Ost vor.

Szenario 1: Das Hafenband

Im Szenario 1 „Hafenband“ werden die Uferkante und die Silhouette als prägende Räume des Quartiers Hafen-Ost entwickelt. Es entsteht ein „Gesicht“ zum Flensburger Hafen. Gleichzeitig schafft bzw. verbessert das Hafenband die Anbindung an den Hafen-West und das grüne Ufer aus Richtung Sonwik.

Szenario 2: Grünes Rückgrat

Im Szenario „Grünes Rückgrat“ prägt ein großer, durchgängiger Grünraum das Quartier Hafen-Ost: Es entsteht ein Quartier am Wasser und am Park. Der durchgängige Grünzug stellt zudem eine stadträumliche Verknüpfung von Altstadt (Anknüpfung an den Bahndamm) über den Hafen-Ost bis nach Mürwik her.

Szenario 3: Blaues Netz

Im Szenario 3 „Blaues Netz“ wird das Thema Wasser im Quartier in den Mittelpunkt gerückt. Durch Kanäle, Wasserplätze und Freiraumelemente werden wasserprägte Räume geschaffen. In Verlängerung der Kanäle schaffen blau-grüne „Fugen“ unter dem Aspekt „Wasser trifft Wald“ einen starken Bezug zum Volkspark. Durch die Maximierung der Uferkante entsteht ein Quartier am Wasser.

Diskussion in Kleingruppen

Nach dieser Einführung in die Szenarien folgte der interaktive Teil der Veranstaltung: In drei Gruppen diskutierten die Teilnehmenden zu jeweils einem Szenario und gaben den Planer*innen Ihre Empfehlungen in Hinblick auf ein lebendiges und urbanes Stadtquartier mit.

Diskussionsergebnisse und Ausblick

In allen drei Diskussionen wurde das Thema Suffizienz eingehend diskutiert. Es müsse hinterfragt werden, welche Funktionen besonders wichtig und zentral für ein nachhaltiges Quartier seien. Materialverbrauch und Flächenversiegelung könnten dabei wichtige Parameter zur Bewertung der Szenarien sein. Auch Klimaschutz und Klimaanpassung sowie der damit in Verbindung stehende Hochwasserschutz bzw. die Hochwasservorsorge seien essentielle Faktoren im Gebiet. Außerdem solle geprüft werden, ob bestehende Gebäude in Hinblick auf eine ressourcenschonende, suffiziente Nutzung weiter genutzt oder kreativ umgestaltet werden können.

Die Gesamtplanung solle kontinuierlich hinsichtlich des Suffizienzgedankens evaluiert werden. Zur Bewertung der Szenarien nach dem Kriterium der Suffizienz wünschten sich einzelne Teilnehmende einen Vergleich der Szenarien. Durch die zukünftigen Aktivitäten im Suffizienzhaus könne die suffizienzorientierte Gestaltung des Gebietes außerdem nach außen kommuniziert werden.

Im Schlusswort wies Claudia Takla Zehrfeld von der Stadt Flensburg auf die nächsten Schritte im Prozess der Rahmenplanerarbeitung sowie die weiteren Beteiligungsmöglichkeiten hin und bedankte sich im Namen der Stadt Flensburg bei allen Teilnehmenden für die konstruktiven Beiträge und die spannende Diskussion zu den drei Szenarien.



Dieser Link führt zu der aufgezeichneten Veranstaltung.
<https://www.youtube.com/watch?v=NQIX7LLL9w>

2. Workshop in Arbeitsgruppen

02. Dezember 2020, digital

Als Fortsetzung des ersten Workshops mit Arbeitsgruppen und der ersten Öffentlichkeitsveranstaltung fand eine weitere Beteiligung zum städtebaulichen Rahmenplan statt. Die Stadt Flensburg und der IHR Sanierungsträger luden am Donnerstag, den 2. Dezember 2021 von 14:00 - 18:00 Uhr zu einem - dieses Mal in digitaler Form stattfindenden - 2. Workshop zum städtebaulichen Rahmenplan für das Sanierungsgebiet Hafen-Ost ein.

Rund 50 Teilnehmer*innen nahmen teil, um die drei seit Oktober weiterentwickelten Szenarien zu diskutieren. Unter ihnen waren plangebietsrelevante Grundstückseigentümer*innen, (maritime) Gewerbetreibende, Vertreter*innen von Vereinen, Institutionen, potenzielle Nutzer*innen, Vertreter*innen der Stadt Flensburg und des IHR Sanierungsträgers, Vertreter*innen der Ratsfraktionen, Expert*innen zum Thema Suffizienz von der Europa-Universität Flensburg und weitere Akteur*innen.

Die drei Szenarien mit den Titeln „Hafenband“, „Blaues Netz“ und „Grünes Rückgrat“ wurden in ihrer überarbeiteten Form vom Planungsteam vorgestellt und in Kleingruppen diskutiert. Mit den Hinweisen der Workshopteilnehmer*innen wurden Argumente für die Auswahl einer Vorzugsvariante gesammelt. Diese dient in einem nächsten Schritt als Grundlage für den städtebaulichen Rahmenplan Flensburg Hafen-Ost.



Ergebnisdiagramm: Waren Sie bereits bei der gestrigen digitalen Öffentlichkeitsveranstaltung dabei?

Begrüßung, Rückblick und Stimmungsbild

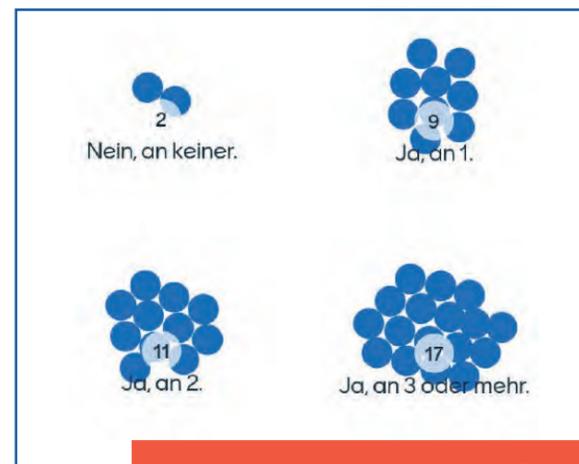
Zunächst wurden die Teilnehmenden von Claudia Takla Zehrfeld, willkommen geheißen und auf den aktuellen Stand zu den Planungen am Hafen-Ost gebracht. Sie gab zudem einen kurzen Rückblick auf die digitale Öffentlichkeitsveranstaltung, die am Abend zuvor stattfand.

Das Moderationsteam von Gruppe F | Freiraum für alle GmbH, gaben anschließend einen kurzen Rückblick über das bisherige Verfahren und stellten das Ziel der Veranstaltung vor. Dieses umfasste:

- sich weiterhin mit den Möglichkeitsräumen in den jeweiligen Szenarien auseinanderzusetzen,
- Empfehlungsaspekte für die Auswahl der Vorzugsvariante zu sammeln und
- wichtige Teilaspekte für die Übernahme in die Rahmenplanung zu identifizieren.

Um ein kurzes Stimmungsbild einzuholen, wurden über eine Online-Umfrage mit Mentimeter einige Impulsfragen gestellt. Die Ergebnisse wurden in Echtzeit ausgewertet und mit allen geteilt.

Es zeigte sich, dass etwa die Hälfte der Teilnehmenden bereits an der Öffentlichkeitsveranstaltung am Vorabend teilgenommen hatte. Eine große Anzahl der



Ergebnisdiagramm: Haben Sie bereits zu Beteiligungsveranstaltungen zum Hafen-Ost teilgenommen und wenn ja, an wie vielen?

Teilnehmenden gab zudem an, bereits an mehr als drei weiteren Veranstaltungen im Rahmen der Entwicklungen am Hafen-Ost teilgenommen zu haben – viele Akteur*innen begleiten und gestalten die Entwicklungen also schon seit geraumer Zeit mit.

Mit einer weiteren Impulsfrage wurden Ansprüche an die Veranstaltung gesammelt: die Teilnehmenden wollten gerne in einen konstruktiven Austausch kommen, neue Ideen entwickeln und konkrete Maßnahmen für die Entwicklung des Hafen-Ost ableiten.

Drei Szenarien für das Quartier Hafen-Ost

Die Szenarien wurden in dem ersten Workshop im Oktober 2021 vorgestellt, gemeinsam diskutiert und auf dieser Grundlage weiterentwickelt.

Dr. Verena Brehm (Cityförster) stellte als Vertreterin der Bürogemeinschaft die überarbeiteten Szenarien für den Hafen-Ost und die damit verbundenen Chancen und Qualitäten vor. Sie gab auch Hinweise auf Rahmenbedingungen und Spielräume für die Entwicklungen: gesetzte Vorgaben und gestaltbare Bereiche, Beschlüsse und vorgesehene Planungen. Räumlich vertieft wurden die drei Szenarien in sogenannten Fokusbereichen – hier konnten Räume und Situationen im Detail betrachtet werden.

Diskussion in Kleingruppen

Nach dieser Einführung folgte der interaktive Teil der Veranstaltung: In drei Sessions à 30 Minuten konnten sich die Teilnehmenden in Kleingruppen zu jedem der drei Szenarien austauschen und ihre Empfehlungen im Hinblick auf ein lebendiges und urbanes Stadtquartier einbringen. Mithilfe von Leitfragen und unter Betrachtung der unterschiedlichen Fokusbereiche wurden die Chancen und Herausforderungen der drei Szenarien „Hafenband“, „Grünes Rückgrat“ und „Blaues Netz“ herausgearbeitet. Die Ergebnisse wurden auf digitalen Whiteboards festgehalten.

Diskussionsergebnisse und Ausblick

Die Kerninhalte der Diskussionen wurden durch die jeweiligen Moderator*innen vorgestellt.

Zum Abschluss richtete Claudia Takla Zehrfeld einige Worte an die Teilnehmenden und verwies dabei auf die nächsten Schritte im Prozess und die weiteren Beteiligungsmöglichkeiten.

Das Syntheszenario

In der Evaluation der drei Szenarien wurden Kriterien herausgearbeitet, welche Ideen, Prinzipien und Elemente der Szenarien in der Rahmenplanung weiterentwickelt bzw. welche nicht weiterverfolgt werden sollten. Weiterhin gab es Ideen, Prinzipien und Elemente, die in allen Szenarien bereits implementiert wurden da sie sich aus den eingangs beschriebenen Rahmenbedingungen ergeben, und die in die Rahmenplanung integriert werden sollen.

Aus der Evaluation ergab sich, dass nicht ein einzelnes Szenario als Vorzugsvariante dienen sollte, sondern dass aus allen drei Szenarien bestimmte Anteile in die Rahmenplanung einfließen sollten.

Als Grundlage für die Rahmenplanung wurde daher ein Synthese-Szenario entworfen, welche die Szenarien übergreifenden sowie die spezifischen Ideen, Prinzipien und Elemente aus den drei Szenarien kombiniert.

Hafenband + maritim. grün. gemeinschaftlich.

Den Ausgangspunkt für das Synthese-Szenario bildet das Szenario 1 „Hafenband“, da hier der Bezug zum Flensburger Hafen als Alleinstellungsmerkmal der Stadt Flensburg am stärksten hervortritt und der maritime Charakter erhalten und entwickelt wird. Ausgewählte positive Aspekte aus den Szenarien 2 und 3 ergänzen das Synthese-Szenario.

Das markante Hafenband mit diversen Freiraumangeboten und einer Silhouette, die durch die drei Speichergebäude geprägt wird, formt das Gesicht zum Flensburger Hafen. Gleichzeitig schafft bzw. verbessert das Hafenband die Anbindung an den Hafen-West und das grüne Ufer aus Richtung Sonwik. Das Hafenband wird ergänzt durch „grün-blaue Fugen“: Diese Ost-West ausgerichteten Freiräume verbinden den Hafen-Ost mit dem Volkspark und sind stark durch Vegetation und Wasserspiel und -management geprägt.

Es ist zu erwarten, dass das Hafenband ein identitätsstiftendes Potential birgt und ein Anziehungspunkt für viele Flensburger*innen und Besucher*innen der Stadt sein wird. Gleichzeitig entstehen mit den grün-blauen Fugen quartiersbezogene Freiräume, die dezentral verteilt für eine hohe Wohn- und Lebensqualität im Gesamtquartier sorgen, mikroklimatisch wertvoll sind und dennoch nicht in Konkurrenz zum Hafenband stehen.

Phase 2

2. Öffentlichkeitsveranstaltung

15. Juni 2021, Harniskaispitze

Am Mittwoch, den 15. Juni 2022 luden die Stadt Flensburg und der IHR Sanierungsträger von 18:30 - 21:00 Uhr zu einer 2. Öffentlichkeitsveranstaltung ein. Dieses mal analog, draußen und direkt vor Ort auf der Harniskaispitze. Etwa 200 Personen folgten der Einladung. Oberbürgermeisterin Simone Lange begrüßte die interessierten Flensburger*innen und die Fachbereichsleiterin Claudia Takla Zehrfeld gab einen Rückblick auf das bisherige Verfahren.

Vorstellung des Rahmenplanentwurfs

Mit dem Beschluss des Syntheszenarios begann die zweite Phase des Erarbeitungsprozesses: Die Ausarbeitung eines städtebaulichen Rahmenplans ausgehend von dem Synthese-Szenario. Bis zum

Sommer 2022 hat das Planungsteam in enger Abstimmung mit der Stadt und dem Sanierungsträger einen ersten Entwurf erarbeitet, der mit den Stakeholdern und der Öffentlichkeit diskutiert wurde. Prof. Dr. Verena Brehm (Cityförster) stellte als Vertreterin der Bürogemeinschaften den aktuellen Rahmenplanentwurf vor.

Der Hafen-Ost wird maritim, die Uferkante und Silhouette werden prägende Räume des Hafen-Ost. Zudem wird er grün: Grüne Fugen verknüpfen Wasser und Volkspark. Außerdem wird er zu einem gemeinschaftlichen Quartier unter dem Motto: „Hafen für alle!“ Vielfältige öffentliche Räume und nicht-kommerzielle Angebote, Sharing-Infrastruktur und neue Wohn- & Arbeitsformen prägen den Hafen-Ost.



Plenum auf der Wiese an der Harniskaispitze

Prof. Dr. Brehm stellte die Konzepte zu Struktur, Städtebau, Nutzung, Freiraum, Verkehr und Mobilität sowie die Entwicklungsschritte vor: Sie gab einen Überblick, an welcher Stelle die Leitlinien für den Hafen-Ost wiederzufinden sind.

Zu guter Letzt nahm sie die Zuhörer*innen mit auf einen virtuellen Spaziergang durch das Gebiet. Beginnend am Klarschiff im Süden ging es vorbei am Ballastkasspeicher am Hafensand entlang, über den Stadtspeicher und durch das Maritime Zentrum und die Harniskaispitze wieder zurück ans Wasser. Mit der Fähre wurde der Freihafen überquert. Die Sonnenwendwiese stellte den Endpunkt dar.

Im Anschluss an die Präsentation war Raum für Rückfragen, die Frau Prof. Dr. Brehm zusammen mit Claudia Takla Zehrfeld und Markus Pahl beantwortete. Viele Fragen und Anmerkungen bezogen sich auf verkehrliche Belange und den Erhalt bzw. Abbruch von Gebäuden.

Diskussion am Marktplatz

Es folgte der interaktive Teil der Veranstaltung. An fünf thematischen Marktständen konnten die Teilnehmenden Fragen stellen, diskutieren und lobende sowie kritische Anmerkungen hinterlassen:

- Städtebau und Gebäudestruktur
- Freiräume und Uferpromenade
- Verkehr und Mobilität
- Nutzungen und Erdgeschoss
- Grundstückvergabe und Baugemeinschaften

Die Stände waren mit Vertreter*innen aus den Planungsbüros, der Stadtverwaltung und des Sanierungsträgers sowie der Universität Flensburg besetzt.

Vorstellung der Diskussionsergebnisse

Das Moderationsteam stellte am Ende der Veranstaltung die wichtigsten Ergebnisse der einzelnen Marktstände vor.

Am Stand zum Städtebau gab es mehrfach den Wunsch, mehr Bestandsgebäude zu erhalten bzw. Materialien aus dem Abriss weiter zu nutzen. Positiv bewertet wurde die Höhenstaffelung der Gebäude in Richtung Uferpromenade. Viele Teilnehmende sprachen sich für bezahlbaren sowie geförderten Wohnraum und eine gute soziale Mischung aus. Auch Genossenschaften und Miethäusersyndikate sollen gefördert werden.

Das diverse Angebot an Freiräumen fand positiven Anklang. Es sollte darauf geachtet werden, dass nicht alle Freiräume überplant werden, genug unkommerzielle Freiräume zur Verfügung stehen und auch Platz für Aneignung und temporäre Nutzungen bleibt. Vor allem die Harniskaispitze soll weiterhin als Veranstaltungsort fungieren und sich zum Skaten eignen. Der Zugang zum Wasser soll erleichtert werden. Die grünen Fugen fanden positive Resonanz, auch in Bezug auf den Erhalt der Artenvielfalt. Die öffentlich zugänglichen Höfe wurden positiv aufgenommen, Zäune sollen im Hafen-Ost möglichst vermieden werden.

Die Diskussionen am Stand zur Mobilität hatten vielfach den Standort der Mobilitätsstation im Zentrum zum Thema. Im allgemeinen wurde die Planung des autoarmen Quartiers sehr positiv bewertet. Fragen tauchten vor allem zum Stellplatzschlüssel auf. Die Fairnesszone an der Promenade weckte bei einigen Teilnehmenden Sorgen vor Konflikten zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Der Ausbau der Radwege und die Verschmälerung von Straßen fand größtenteils positiven Anklang.

Am Nutzungen-Marktstand wurde besonders über das maritime Zentrum debattiert. Die Sorge um bezahlbare Boots-Winterlager stand dabei im Vordergrund. Viele Teilnehmende wünschten sich einen Erhalt des Hafenwerks und kostengünstige Räume für Ausstellungen, Ateliers und Werkstätten für lokale Initiativen, um die Kunst- und Kulturszene zu stärken. Im Austausch wurde klar: es besteht der Wunsch nach einer weiteren Beteiligung, vor allem in Bezug auf die öffentlichkeitswirksame Nutzung.

Am Stand zur Grundstückvergabe wurde über das geplante Verfahren informiert, Interessierte konnten sich schon jetzt auf eine Liste der Stadt Flensburg setzen, um über Möglichkeiten für z. B. Baugemeinschaften und Neues zur Konzeptvergabe informiert zu werden, und sich untereinander vernetzen. Es konnte aufgeklärt werden, dass die Konzeptvergabe nach an den Leitlinien orientierten Kriterien verlaufen wird.

Ausblick

Abschließend erläuterte Claudia Takla Zehrfeld die nächsten Schritte von der Weiterentwicklung des Rahmenplanentwurfs bis hin zum politischen Beschluss und kündigte die öffentliche Abschlusspräsentation zur Vorstellung des städtebaulichen Rahmenplans an.

3. Workshop in Arbeitsgruppen

16. Juni 2021, Harniskaispitze

Die Stadt Flensburg und der IHR Sanierungsträger luden am Donnerstag, den 16. Juni 2022 von 14:00 bis 18:00 Uhr zu einem weiteren Workshop ein. Wie bei der Öffentlichkeitsveranstaltung, die einen Tag zuvor stattfand, stand auch bei diesem Workshop das Informieren und Diskutieren des Rahmenplanentwurfs im Mittelpunkt.

Auf der Harniskaispitze kamen plangebietsrelevante Grundstückseigentümer*innen, (maritime) Gewerbetreibende, Vertreter*innen von Vereinen, Institutionen, potenzielle Nutzer*innen, Vertreter*innen der Ratsfraktionen, Expert*innen zum Thema Suffizienz von der Europa-Universität Flensburg, Vertreter*innen der Stadt Flensburg und des IHR Sanierungsträgers zusammen. Claudia Takla Zehrfeld, Fachbereichsleiterin vom Fachbereich Stadtentwicklung und Klimaschutz der Stadt Flensburg, hieß die 47 Teilnehmenden willkommen und gab einen Rückblick auf das bisherige Verfahren.

Vorstellung des Rahmenplanentwurfs

Prof. Dr. Verena Brehm stellte als Vertreterin der Bürgergemeinschaften den aktuellen Rahmenplanentwurf vor. Im Anschluss an die Präsentation stellten die

Teilnehmenden Rückfragen, insbesondere zu verkehrlichen Belangen und dem Erhalt bzw. Abbruch von Gebäuden. Zusammen mit Claudia Takla Zehrfeld und Markus Pahl gab Prof. Dr. Brehm Antworten.

Das World Café

Anschließend folgte der interaktive Teil des Workshops. Dafür wurde das Sanierungsgebiet in die vier Teilgebiete Norden, Mitte, Süden und Hafenband aufgeteilt. In zwei Sessions à 30 Minuten konnten sich die Teilnehmenden zu jeweils zwei Teilgebieten ihrer Wahl einbringen. Es wurde rege diskutiert. Die Ergebnisse wurden im Nachhinein thematisch sortiert.

Vorstellung der Diskussionsergebnisse

Das Moderationsteam stellte am Ende der Veranstaltung die Kernergebnisse und viel diskutierte Themen vor.

In Bezug auf den Städtebau und die Gebäudestruktur wurde der Wunsch geäußert, entlang des Hafenbands auch in der zweiten Reihe die Durchlässigkeit zum Wasser zu prüfen. Die Bebauung am Hafenband sollte hochwertig sein und eine schrittweise Entwicklung des Hafen-Ost zugelassen werden.



Angeregte Diskussionen während des World Cafés

Als Stärke des Konzepts mit geringer individueller Wohnfläche und vielen gemeinschaftlich genutzten Räumen und Flächen wurde hervorgehoben, dass schnell Kontakt zu Nachbar*innen aufgebaut werden kann. Kleinere Wohnungen entsprechen zudem dem Suffizienz-Prinzip, dem steigenden Bedarf an bezahlbarem Wohnraum und den steigenden Baukosten. Jedoch wurde eine Wohnfläche von 30 m² pro Person als zu gering eingeschätzt.

Aktuelle Nutzer*innen der Flächen sollen weiter beteiligt werden und zu einem späteren Zeitpunkt eine Ideenbörse veranstaltet werden. In der Planung vorgesehene Weißflächen sollen Raum für Beteiligung lassen.

In Bezug auf die verschiedenen Freiräume im Quartier wurden insbesondere die grünen Fugen hervorgehoben, die unterschiedlichste Funktionen für das Gebiet übernehmen. Am Hafenband soll weiterhin auf die öffentliche Zugänglichkeit zum Wasser geachtet werden. An der Harniskaispitze sollen klar definierte Sportflächen anstelle einer Multifunktionsfläche entstehen, unter anderem auch ein Skateplatz.

Die Dachgärten wurden positiv bewertet. Es wurde der Wunsch geäußert, dass Teilbereiche der Höfe nicht zur gemeinschaftlichen Nutzung sondern als private Rückzugsorte gestaltet werden sollen.

In Bezug auf den Verkehr im Gebiet Hafen-Ost wurden verstärkt die Mobilitätsstationen diskutiert. Allgemein sollten die Mobilitätsstationen rückbaubar oder umnutzbar sein. Über die im Quartier liegende Station gingen die Meinungen auseinander, manche Teilnehmenden wünschten sich eine Verlegung an die Straße Kielseng, andere verteidigten den geplanten Standort, da es am Kielseng eine Konkurrenz mit dem Wohnungsbau gäbe. Einig waren sich die Teilnehmenden, dass Autoverkehr möglichst aus dem Quartier herausgehalten werden soll. Neben den großen Mobilitätsstationen wünschten sie sich die weitere Leihstationen für Lastenräder, z. B. beim Nahversorger.

Die Verkehrssicherheit für Kindertagesstätten und Schulwege wurde besprochen. Ein sicherer Schulweg müsse über die Brücke sichergestellt werden und es solle im gesamten Quartier Querungshilfen für Kinder berücksichtigt werden. Für mobilitätseingeschränkte Personen sollten Kitas mit dem Auto erreichbar sein.

In Bezug auf die Nutzungen und die Erdgeschosse wurde für die Quartiersmitte Nutzungen mit Strahlkraft für das Quartier gewünscht. Hier sollen nicht nur kommerzielle sondern auch Kulturangebote unterkommen, für Initiativen und Vereine sollen Räume vorgehalten werden.

Für den nördlichen Hallenabschluss gab es verschiedene Ideen. Die Winterlagerhalle könnte vor allem im Sommer multifunktional, z. B. für Ausstellungen und Konzerte, genutzt und dafür in Richtung des Platzes geöffnet werden. Zudem wurde eine Kooperation zwischen Segelvereinen und Skater*innen vorgeschlagen.

Es wurde der Wunsch formuliert, auch am Hafenband niedrigschwellige Kulturangebote zu ergänzen. Andere Teilnehmende sprachen sich dafür aus, dass bereits vielfältige Kreativ- und Kulturorte vorgesehen seien. Es solle auch die Infrastruktur von den dort geplanten Multifunktionsplätzen und Optionsräumen im Erdgeschoss mitgedacht werden.

Ausblick

Abschließend richtete Claudia Takla Zehrfeld einige Worte an die Teilnehmenden. Sie erklärte die nächsten Schritte bis zur Weiterentwicklung des Rahmenplanentwurfs bis hin zum politischen Beschluss und verwies auf die öffentliche Abschlusspräsentation zur Vorstellung des städtebaulichen Rahmenplans.

Im Namen der Stadt Flensburg und des IHR Sanierungsträgers bedankte sie sich bei allen Teilnehmenden für Ihre Beteiligung an der Rahmenplanentwicklung und die konstruktiven Diskussionen und Anmerkungen.



Anmerkungen der Teilnehmenden auf der Plangrafik

Rahmenplanung

Leitbild und Strukturkonzept

Hafenband +

maritim. grün. gemeinschaftlich.

Den Ausgangspunkt der Entwicklung bilden die vorhandenen Talente und Stärken des Ortes mit seiner Zentralität, historischen Bedeutung, der Lage am Wasser und Nähe zum Volkspark. Mit dem Leitbild „Hafenband + maritim. grün. gemeinschaftlich.“ wird ein starker Bezug zum Raum und zur Geschichte des Flensburger Hafens geschaffen. Der maritime Charakter des Quartiers Hafen-Ost wird gestärkt: Das markante Hafenband mit diversen Freiraumangeboten und mit einer Silhouette, die durch die drei Speichergebäude geprägt wird, formt das Gesicht zum Flensburger Hafen. Das Gebiet gewinnt zudem an neuer Qualität: Zukünftig verknüpfen grüne Fugen das Quartier mit dem Wasser und dem Volkspark. Es entsteht ein gemeinschaftliches Quartier, ein „Hafen für Alle!“. Vielfältige öffentliche Räume und nicht-kommerzielle Angebote, Sharing-Infrastruktur und neue Wohn- und Arbeitsformen prägen den Hafen-Ost.

Strukturkonzept

Die Silhouette des Quartiers am Uferbereich ist vielfältig und markant: Die denkmalgeschützten Speichergebäude werden durch neue Architekturen ergänzt und gerahmt. Im Gesamtgebiet entsteht eine Vielfalt an Baufeldgrößen und -lagen, angepasst an den jeweiligen Nutzungsschwerpunkt. Das zentrale Element im Freiraum ist das Hafenband am Wasser. Die durchgehend öffentlich zugängliche Promenade wird durch Stege, Pontons und Treppen erweitert. Dies schafft bzw. verbessert die Anbindung an den Hafen-West und das grüne Ufer aus Richtung Sonwik. Quer zum Hafenband streukturieren in Ost-West-Richtung grüne Fugen mit Vegetation, Wasserspiel und -management das Gebiet und vernetzen wohnungsnah Freiräume mit dem Volkspark. Die Harniskaispitze ist nutzungs-offen als Treffpunkt mit gesamtstädtischer Anziehungskraft gestaltet. Die Straßen Ballastbrücke und Kielseng werden zu integrierten Stadtstraßen: Zweistreifig mit Rad- und Fußwegen. Parken wird in Mobilitätsstationen möglich sein, in denen auch Leih-Angebote und weitere Dienstleistungen unterkommen.

Rahmenplan und Gestaltungsplan

Die Inhalte des städtebaulichen Rahmenplans lassen sich in den Rahmenplan und den Gestaltungsplan gliedern. Der Rahmenplan stellt die Sanierungsmaßnahmen und -ziele sowie die Nutzungs- und Flächenverteilung dar; er definiert Setzungen und Spielräume der städtebaulich-freiraumplanerischen Entwicklung und erhält dabei einen reaktionsfähigen Rahmen. Der Gestaltungsplan illustriert ein Zielbild und stellt eine Best-Practice-Umsetzung des Rahmenplans dar; er ist mit gebäudescharfer Bebauungsstruktur,

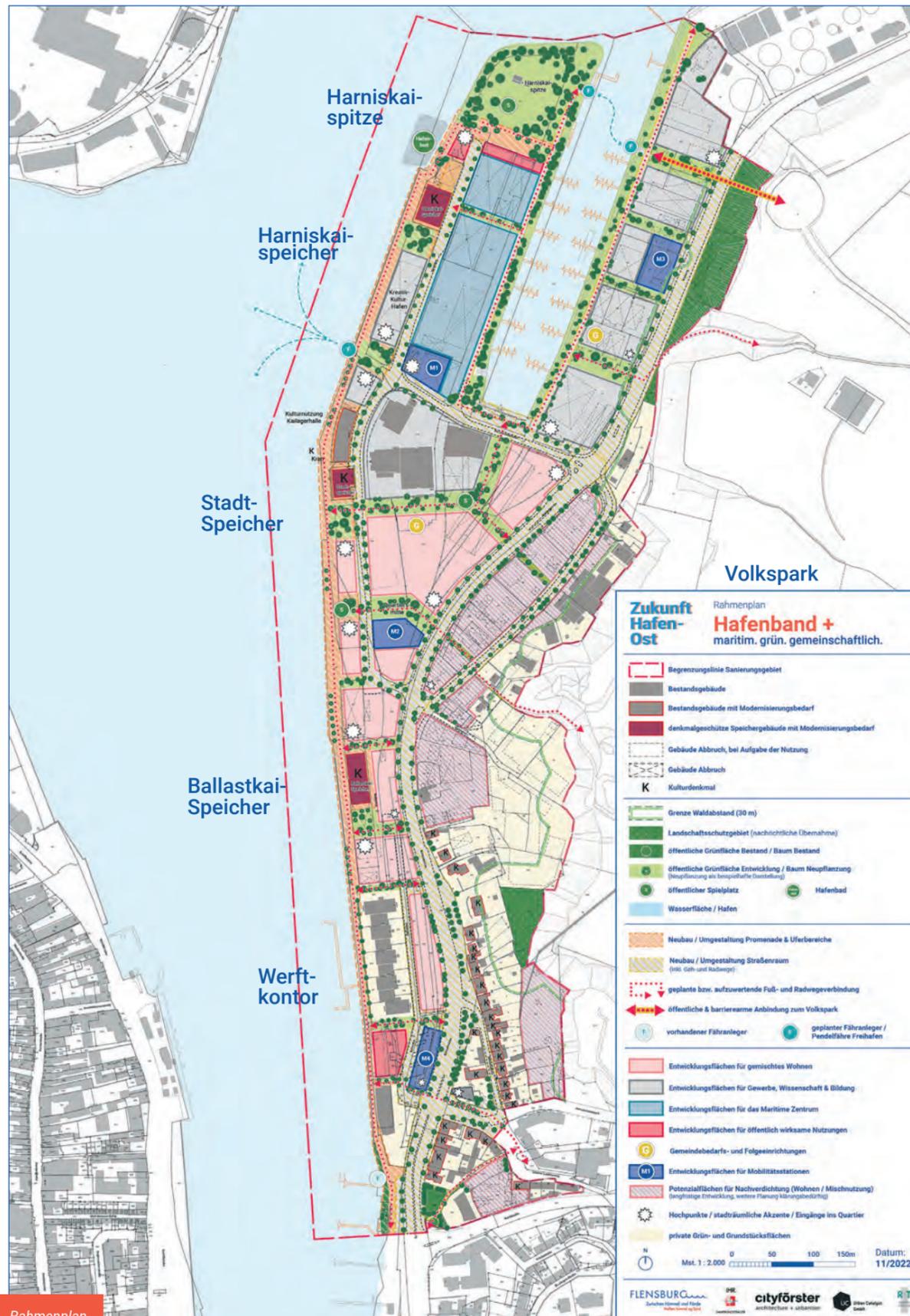
einer differenzierten Freiraumgestaltung sowie einer konkretisierten Verkehrsplanung ausgearbeitet. Dazugehörige Konzeptpläne beschreiben tiefergehend folgende Themen: Städtebau, Freiraum, Verkehr & Mobilität sowie Entwicklung & Prozess der Umsetzung. Ergänzend sind Handlungsempfehlungen zum Gestaltungsplan formuliert, welche für die Bereiche Baufelder & Gebäude, öffentlicher Raum und Mobilität & Straßenräume Vorgaben der Entwicklung definieren und illustrieren.



Maritimes Hafenband am Ballastkaipeicher



Lebendige Quartiersmitte



Rahmenplan



Gestaltungsplan

Städtebau

Städtebauliches Konzept

Raumbildung

Die städtebauliche Struktur bildet Raumkanten in den Bereichen Hafensband, Ballastbrücke/Kielseng und den grünen Fugen aus. Durch geöffnete Strukturen und Fugen entstehen Blickbezüge auf Bezugspunkte wie Förde, Kulturdenkmale und den Volkspark sowie ein feinmaschiges Wegenetz.

Gebäudehöhen

Im gesamten inneren Quartier Hafen-Ost liegt die durchschnittliche Geschossigkeit bei drei bis fünf Geschossen. Ausnahme bilden die Sockelgeschosse der Bebauung am Hafensband. Niedrigere Gebäude sind aufgrund einer wenig effizienten Bodennutzung nicht vorgesehen. Bei gewerblich genutzten Hallenbauten kann davon abgewichen werden, wobei auch hier "gestapelte Nutzungsweisen" geprüft werden sollten. Akzentuierungen der Gebäudehöhen entlang Ballastbrücke und Kielseng markieren Zugänge ins Quartier Hafen-Ost, die Gebäude sind hier maximal sechsgeschossig. Die denkmalgeschützten Speicher bilden als höchste Gebäude die „Landmarks“ des Gebietes und prägen die Silhouette des Hafensbandes. Die Neubauten entlang des Hafensbandes haben bis zu sieben Geschosse und eine maximale Höhe von 25 Metern.

Baufelder

Die Baufelder im Gesamtgebiet sind hinsichtlich der Größe an die Verhältnisse der jeweiligen Lage und Nutzung angepasst. Die Baufeldgrößen erlauben flexible Bebauungsweisen. Gebäudestruktur und Parzellierung fördern wirtschaftliche Bauweisen in unterschiedlicher Trägerschaft (u. a. Genossenschaften, Baugruppen).

Unterschiedliche Gebäudetypen stärken einen vielfältigen Wohnungsmix (u. a. Kleinst-/Gemeinschafts-/Mehrgenerationen-/Familienwohnungen für eine diverse Nutzerschaft). Reihen-, Einfamilienhäuser und Tiny-Houses sind aufgrund der wenig effizienten Bodennutzung als Gebäudetypen derzeit nicht vorgesehen. Private oder gemeinschaftlich genutzte Freiräume sind innerhalb der Baufelder als Höfe oder auch in Form von Dachterrassen und Freisitzen umzusetz-

bar. Im Sinne einer gemeinwohlorientierten Entwicklung werden Konzeptverfahren durchgeführt und die Grundstücke per Erbbaurecht vergeben.

Konstruktion, Materialität

Wo möglich werden bestehende Bauten und Nutzungen erhalten und ggf. ertüchtigt. Bei Rückbauvorhaben sollten Optionen der Zwischennutzungen geprüft werden sowie Material-/Bauteil-Recycling angewendet werden (Einrichtung Bauteilbörse). Bei Neubauten sind klimagerechte, energie- und ressourcensparende Bauweisen (z. B. die Verwendung von nachwachsenden, recycelten und recycelbaren Baustoffen, recyclinggerechte Konstruktionsweisen, Prinzipien der Kreislaufwirtschaft wie Cradle-to-Cradle) verpflichtend. Dachflächen (und Fassadenflächen) sollen für Photovoltaikanlagen und Dachbegrünung genutzt werden, um zur Verbesserung des Mikroklimas und lokalen Energiegewinnung beizutragen. (Vgl. Handlungsempfehlungen zum Gestaltungsplan)

Es werden fünf Teilbereiche gebildet:

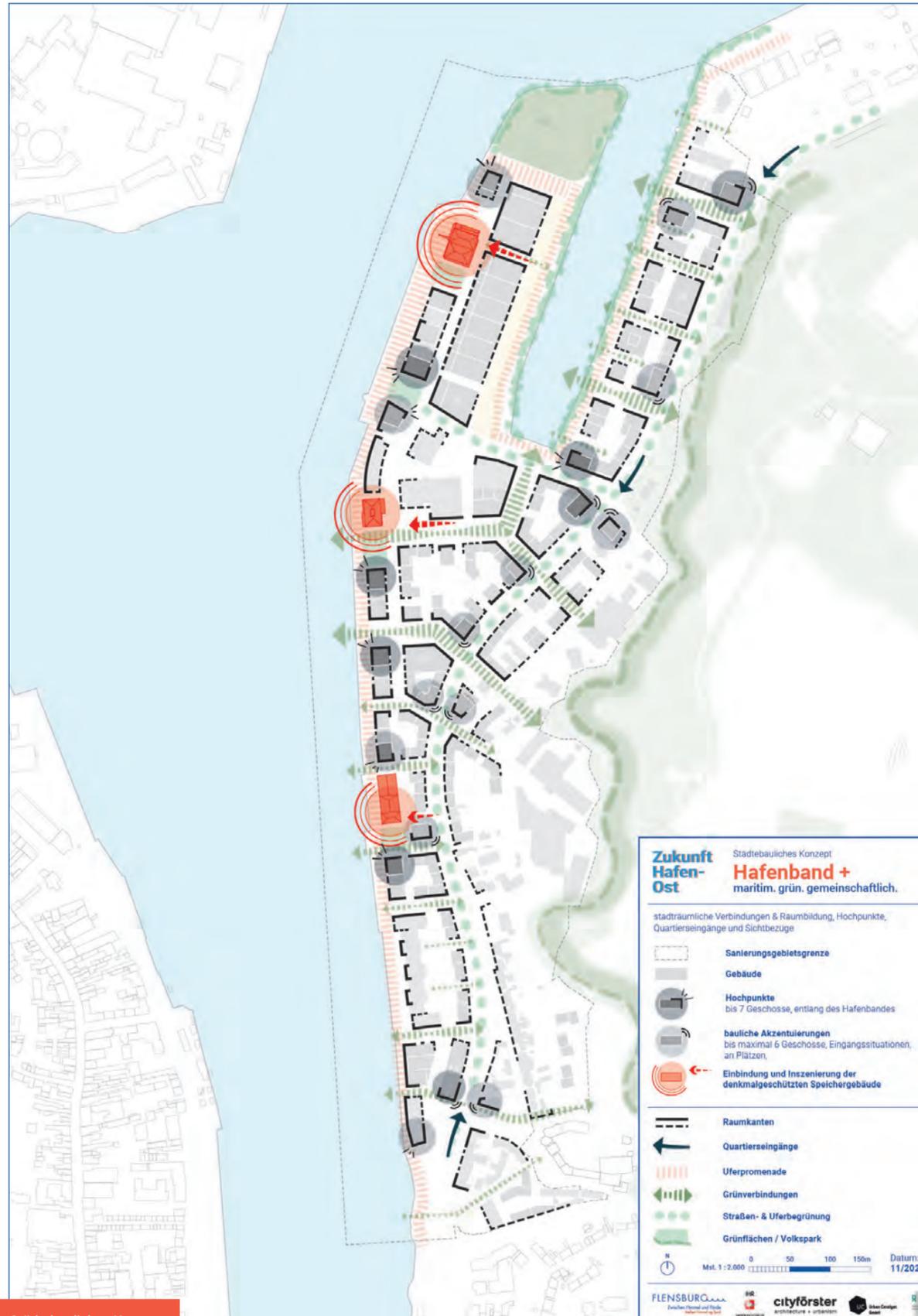
Hafensband: Integration der denkmalgeschützten Speichergebäude, tiefe Baufelder mit Sockelgebäuden und je zwei aufgesetzten höheren Gebäudeteilen; Höhenstaffelung generiert Wasserbezug auch für die Bebauung entlang der Ballastbrücke

Maritimes Zentrum (Harniskai-Halbinsel): großflächige Strukturen für Gewerbe/Wassersport; vielfältige maritime und öffentlich wirksame Nutzungen in den Hallen-Anbauten und in Richtung der Harniskaispitze

Kielseng: Gebäude/Baufelder östlich des Freihafens bilden eine straßenbegleitende Bebauung aus und öffnen sich in ihrer Struktur und durch die Innenhöfe zum Wasser

Ballastbrücke Nord/Harnis: gemischte Wohnbebauung mit gemeinschaftlichen Höfen und vielfältig genutzten Erdgeschosszonen am Quartiersmittelpunkt

Ballastbrücke Süd/Ballastkai: Fassung des Straßenraums Ballastbrücke durch gemischte Wohnbebauung; bauliche Ergänzung der östlichen Bestandsbebauung



Städtebauliches Konzept

Prinzipien im Städtebau/Übersetzung der Leitlinien



ca. **900**

Wohneinheiten im Hafen-Ost; mind. 30 % gefördert; Vielfalt an Wohnformen (u.a. Kleinst-/Gemeinschafts-/Mehrgenerationen-/Familienwohnungen)
> Bezahlbarkeit + soziale Mischung



45/55

Anteil Wohnen & weitere Nutzungen: Büro, Gewerbe, Bildung, Kultur, Soziales etc.
> gemischt genutztes „Quartier der kurzen Wege“



Gebäudestruktur und Parzellierung

> wirtschaftliche Bauweisen in unterschiedlicher Trägerschaft (u.a. Genossenschaften, Baugruppen)

Konzeptverfahren/Vergabe Grundstücke per Erbbaurecht

> gemeinwohlorientierte Entwicklung



Integration bestehender Gebäude, Freiräume, Wege und Nutzungen; Rückbauvorhaben: Zwischennutzungen, Material-/Bauteil-Recycling; Neubau: Verwendung von nachwachsenden, recycelten + recycelbaren Baustoffen

> ressourcensparende Bauweisen/Gebäude als „Bauteillager“ (BAMB)



Erdgeschosszonen mit „Joker-Flächen“

> Aneignung und Teilhabe ermöglichen



ca. **30 m²**

Wohnfläche pro Person (Durchschnitt DE: 47m²) & mehrgeschossiges Gewerbe
> flächensparsame Bauweise



ca. **35.000 m²**

Fläche für Dächer mit Photovoltaik und Dachbegrünung
> Verbesserung Mikroklima + lokale Energiegewinnung

Exkurs Denkmalschutz: Die denkmalgeschützten Speichergebäude werden durch neue Architekturen gerahmt und in die städtebauliche Struktur integriert. Neubauhöhen, bauliche Abstände und die Sequenz und Dimensionen der Freiräume sind auf die städtebauliche Wirkung der Denkmäler abgestimmt: Platzsituationen, grüne Fugen und niedrigere Gebäude (teils Bestand) stellen die Speichergebäude nach Süden, Westen und Norden frei, so dass von Seiten der Altstadt, der Förde und vom Hafenwestufer vielfältige Perspektiven auf die Denkmäler entstehen. Von Osten werden die Denkmäler durch Gebäude gerahmt mit dem Ziel einer städ-

tebaulichen Integration, einer Fassung der umgebenden Freiräume und von Sichtbezügen aus dem Quartier und der Umgebung auf die Speicherarchitekturen. Die bauliche Rahmung ist hinsichtlich der Gebäudehöhen und -abstände und der Durchlässigkeit auf die Stellung der Denkmäler abgestimmt.



Handlungsempfehlungen zur Gestaltung: Gebäude und Baufelder

Baufelder & Raumbildung



- Ausbilden von Raumkanten zu Hafenband, Ballastbrücke/Kielseng & grünen Fugen (vgl. Plan städtebauliches Konzept)
- Ausbilden von stadträumlichen Akzentuierungen an Quartierseingängen und Grünen Fugen
- Erhalten/erstellen/rahmen von Blickachsen auf Bezugspunkte wie Förde, Kulturdenkmale (bsd. Speichergebäude) und Volkspark

Konstruktion & Materialität



- Verwendung von nachhaltigen Konstruktionsweisen und Rohstoffen:
- Einsatz nachwachsender Baustoffe (u.a. Holz, Stroh), recycelter Produkte, recyclingfähiger Bauteile und Materialien (Anteil von mind. 50 % der Konstruktion und Fassade)

- Recyclinggerechte Konstruktionsweisen, Integration von Prinzipien der Kreislaufwirtschaft/Cradle-to-Cradle
- Kostenreduziertes Bauen durch Vorfertigung, serielle Fertigung und Modulbauweisen

Fassadengestaltung



- Gestalterische Integration von technischen Anlagen (z. B. Photovoltaik-Anlagen), von Maßnahmen zum Sonnen- und Hitzeschutz, von Maßnahmen des Animal-Aided-Design (z. B. Nisthilfen)
- Ausbildung von hellen Oberflächen mit hohem Albedo-Wert, um Aufheizung zu reduzieren; Farbgebung im warmen Spektrum von Weiß, Beige, Sand, Grau, Hellbraun, Rottönen
- Verwendung der Materialien in natürlicher Farbgebung (z. B. Holz, Mauerwerk, Stein)
- Reduzierte Materialkombinationen, max. 2 verschiedene Hauptmaterialien je Fassade
- Einsatz von boden- oder fassadengebundener Begrünung, verpflichtend für größere geschlossene Fassadenbereiche (> 15 m)
- Jede Wohnung verfügt über einen Freisitz (Balkon, Terrasse, Loggia)



Dachflächen

- Pflicht zur Begrünung und/oder Nutzung für Anlagen zur Energieerzeugung (z. B. PV)
- Geometrie des Daches muss für die o.g. Gestaltung und Nutzung geeignet sein



Erdgeschossbereiche

- Einladende, offene Fassadengestaltung: Öffnungsanteil der Fassade mind. 60 % bei Nicht-Wohnnutzungen (inkl. Options- und Gemeinschaftsräume von Wohngebäuden)
- Adressierung & Erschließung: einladende, hochwertige und großzügige Gestaltung der Gebäudeeingänge
- Fahrrad- und Abstellräume im Erdgeschoss sind gestalterisch zu integrieren

Hafenband

Charakter

Das Hafenband ist die neue Silhouette für den Hafen-Ost und bildet zusammen mit den denkmalgeschützten Speicherbauten ein identitätsstiftendes Erscheinungsbild

Erschließung

Beidseitige Ausbildung von Eingängen, Zugänglichkeit der Obergeschosse von der Straße Harniskai. Innenliegende Erschließungskern mit Zugängen zur Dachterrasse

Vorzonen/Innenhof

Öffentlich wirksame Vorzone zur Promenade (z. B. Außengastronomie). Gemeinschaftliche Dachgarten auf dem Sockelgeschoss. Teilweise öffentlich zugänglich

Gebäude- & Geschosshöhen

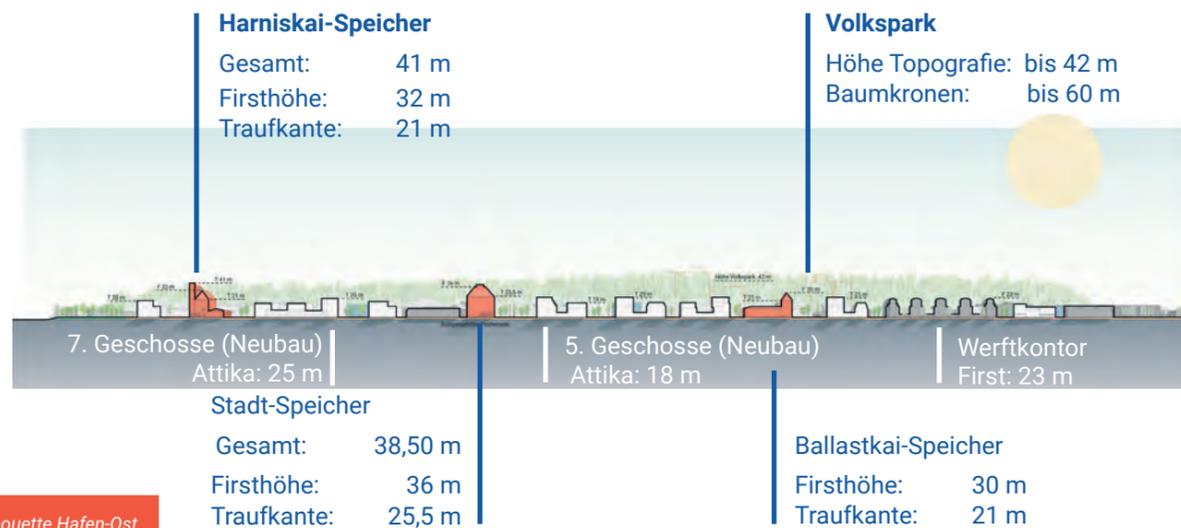
Zwischen 5 und 7 Geschossen mit einer Maximalhöhe der Traufkante von 25 m. Überhöhter Erdgeschosssockel von mindestens 4,5 m. Obergeschosse je nach Nutzung zwischen 3 m und 3,4 m

Gebäudetiefen

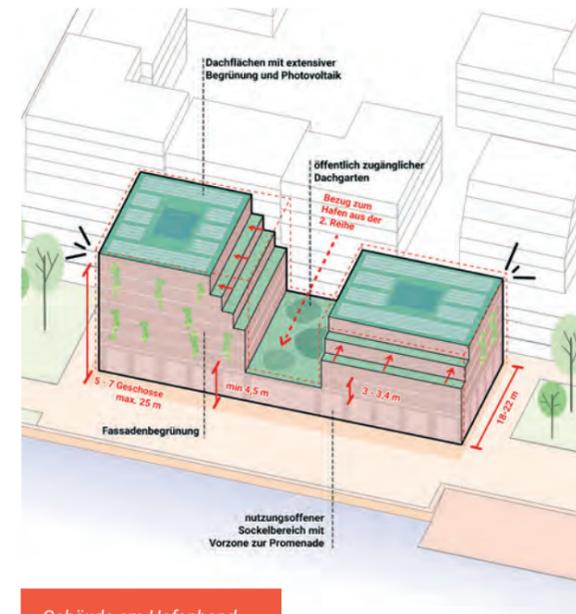
Gebäude mit 18 - 22 m Tiefe. Abstufung oder Verjüngung (Plastizität/Expressivität) der Kubatur in den Obergeschossen

Dachflächengestaltung & -nutzung

Dachflächen mit extensiver Begrünung und Photovoltaik. Öffentlich zugänglicher Dachgarten auf dem Dach des Sockelgeschosses, Teilbereiche als intensiv begrüntes Dach/Biodiversitätsdach. Dachterrassen in den Obergeschossen



Silhouette Hafen-Ost



Gebäude am Hafenband

Fassadenbild

Je Baufeld ein Farbton und eine einheitliche Materialgebung unter Integration von Fassadenbegrünung. Ausbildung des Sockels durch Tektonik, Relief oder Plastizität der Fassade. Das Fassadenbild zielt auf die Ausbildung einer Ensemblewirkung aller Gebäude am Hafenband ab und steht im Dialog mit den denkmalgeschützten Speicherbauten

Erdgeschossnutzungen

Tiefe und Höhe des Sockelgeschosses lässt flexible Zonierung zu, öffentlich wirksame Nutzungen zur Promenade (z. B. Gastronomie, Kultur- & Kreativwirtschaft) funktionelle Nutzungen (z. B. Fahrradraum, Müllraum) in Richtung der Straße Harniskai

Ballastbrücke-Nord/Harnis

Charakter

belebtes Wohnumfeld mit einem Fokus auf Gemeinschaft, „Flensburg-typische“ Kleinteiligkeit, grüne Nachbarschaftshöhe

Erschließung

Die Haupteingänge der Gebäude befinden sich zur Belebung des öffentlichen Raums an den Vorder-/bzw. Straßenseiten (jeweils mit Durchgang zum Hof)

Vorzonen/Innenhof

Vorzone (z. B. Fahrradstellplätze, Außengastronomie, Pflanztröge) zu den Fugen mit einer Breite von 2 - 3,5 m. Grenzbebauung zur Straße Harniskai und Ballastbrücke. Zugängliche Gemeinschaftshöfe mit Spielangeboten und Aufenthaltsmöglichkeiten



Gebäude an der Ballastbrücke-Nord/Hafenband

Gebäude- & Geschosshöhen

Gebäude mit 3 bis 5 Geschossen. Akzentuierungen mit 6 Geschossen möglich. Geschosshöhen für Wohnen zwischen 2,90 und 3,20 m

Gebäudetiefen

Gebäude mit 11 bis 18 m Tiefe

Dachflächen & -nutzung

Dachflächen mit extensiver Begrünung und Photovoltaik. Dachgeschoss mit Gemeinschaftsterrassen und Gärten. Varianz in den Dachformen

Fassadenbild

Kleinteilig und Abwechslungsreich. Vor- und Rücksprünge der Häuser. Wechsel im Fassadenbild nach maximal 30 m

Erdgeschossnutzungen

Erdgeschoss mit öffentlich wirksamen Nutzungen (z. B. Dienstleistungen, Gastronomie), Gemeinschaftsfunktionen (z. B. Nachbarschaftstreff, Waschküche, Tauschraum) und Bereichen für funktionelle Nutzungen (z. B. Fahrradräume, Müllräume)

In Teilen auch Wohnen im Erdgeschoss. Je nach Lage ggf. im Hochparterre (Hochwasserschutz)

Kielseng/Freihafen-Ost

Charakter

Gewerbe und Wissenschaft zwischen Wasser und Park, Ausrichtung zum Freihafen, Verzahnung von Bebauung und Hafen

Erschließung

Die Haupteingänge sind an der Straße Kielseng und vom Freihafen zu erreichen, weitere Zugänge zum Hof

Vorzonen/Innenhof

Begrünte Werkhöfe mit Aufenthaltsmöglichkeiten und Bezug zum Freihafen. Höfe als Begegnungs- und Erschließungsraum

Gebäude- & Geschosshöhen

Zwischen 3 und 6 Geschossen. Geschosshöhen je nach Nutzung zwischen 3,2 m und 4 m. Abweichungen bei den Geschosshöhen für Werkhallen, Ateliers o.ä. in den Obergeschossen möglich

Gebäudetiefen

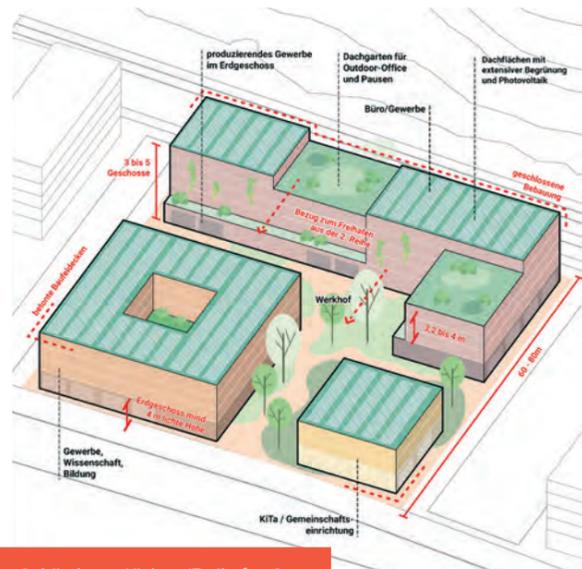
Gebäude mit 12 bis 22 m Tiefe

Dachflächengestaltung & -nutzung

Dachflächen mit extensiver Begrünung und Photovoltaik. Dachgärten für Pausen & Outdoor-Office. Varianz in den Dachformen möglich

Fassadenbild

Innovatives Erscheinungsbild mit differenzierten Fassaden je Baufeld und integrierter Fassadenbegrünung (ggf. PV-Module)



Gebäude am Kielseng/Freihafen-Ost

Erdgeschossnutzungen

Erhöhte Erdgeschosse (>4 m lichte Höhe) für gewerbliche Nutzungen und öffentlich wirksame Funktionen (z. B. Foyers, Gastronomie, Dienstleistungen). Die funktionellen Nutzungen sind gestalterisch zu integrieren (z. B. Fahrradräume, Müllraum)

Maritimes Zentrum

Charakter

Maritimes Gewerbe und Wassersport treffen auf der Harniskaihalbinsel auf Freizeit-, Büro- und Kreativ-Nutzungen. Zusammen mit der über das Quartier hinaus wirkenden Harniskaispitze entsteht ein vielfältiger & offener Stadtraum

Erschließung

Erschließung der Gebäude über die Straße Am Harniskai

Vorzonen/Innenhof

Grenzbebauung zur Straße Harniskai. Flächen für Gewerbetreibende in Richtung Freihafen

Gebäude- & Geschosshöhen

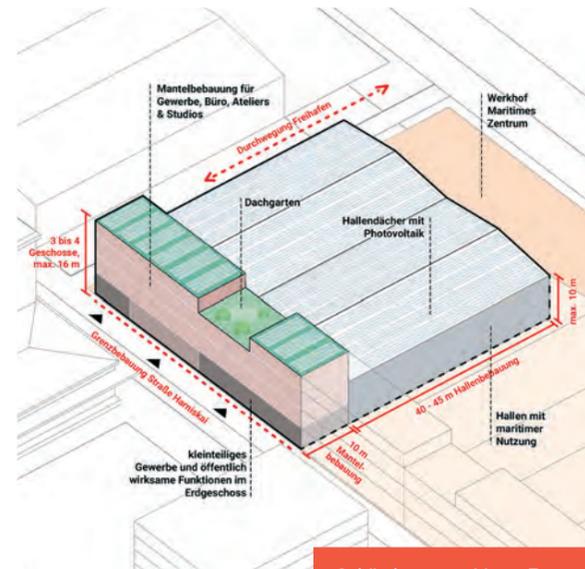
Mantelbebauung mit 3 bis 4 Geschossen und einer maximalen Höhe von 16 m

Gebäudetiefen

Mantelbebauung mit einer Tiefe von 10 m. Gesamttiefe Bebauung 50 bis 55 m

Dachflächen & -nutzung

Dachflächen mit extensiver Begrünung und Photovoltaik. Hallendächer begrünt und/oder mit Photovoltaik



Gebäude am maritimen Zentrum



Gebäude an der Ballastbrücke-Süd/Ballastkai

Fassadenbild

Abgesetztes Erdgeschoss mit hohem Öffnungsgrad. Hohe Plastizität der Fassade in den Obergeschossen ggf. mit PV-Modulen & Fassadenbegrünung

Erdgeschossnutzungen

Erhöhte Erdgeschosse (>4 m lichte Höhe) für gewerbliche Nutzungen und öffentlich wirksame Funktionen (z. B. Ausstellungsflächen, Gastronomie, Dienstleistungen). Die funktionellen Nutzungen sind gestalterisch zu integrieren (z. B. Fahrradräume, Müllraum)

Ballastbrücke-Süd/Ballastkai

Charakter

Die Ergänzung der gewachsenen Strukturen im Süden des Entwicklungsbereichs nutzt Nachverdichtungspotentiale im Sinne einer nachhaltigen Innenentwicklung. Die Ballastbrücke wird als integrierte Stadtstraße eingebunden und stadträumlich gefasst

Erschließung

Zugänglichkeit der Gebäude von der Straße Ballastbrücke und der Straße Ballastkai

Vorzonen/Innenhof

Grenzbebauung zur Straße Ballastbrücke. Gemeinschaftliche Gartenbereiche in Richtung Ballastkai

Geschoss- & Gebäudehöhen

Zwischen 3 und 4 Geschossen, maximale Höhe von 15 m

Gebäudetiefen

Gebäude mit 12 bis 15 m Tiefe

Dachflächen & -nutzung

Dachflächen mit extensiver Begrünung und Photovoltaik. Dachgeschoss mit Gemeinschaftsterrassen und Gärten. Varianz in den Dachformen möglich

Fassadenbild

Die Neubebauung fügt sich behutsam ins Stadtbild ein und steht in ihrer Erscheinung im Dialog mit dem denkmalgeschützten Ensemble östlich der Straße Ballastbrücke

Erdgeschossnutzungen

Wohnen nur im Hochparterre oder Obergeschoss möglich (Hochwasserschutz). Gemeinschaftsnutzungen und Dienstleistungen (z. B. Arztpraxis) sowie funktionelle Nutzungen (z. B. Fahrradräume, Müllraum)

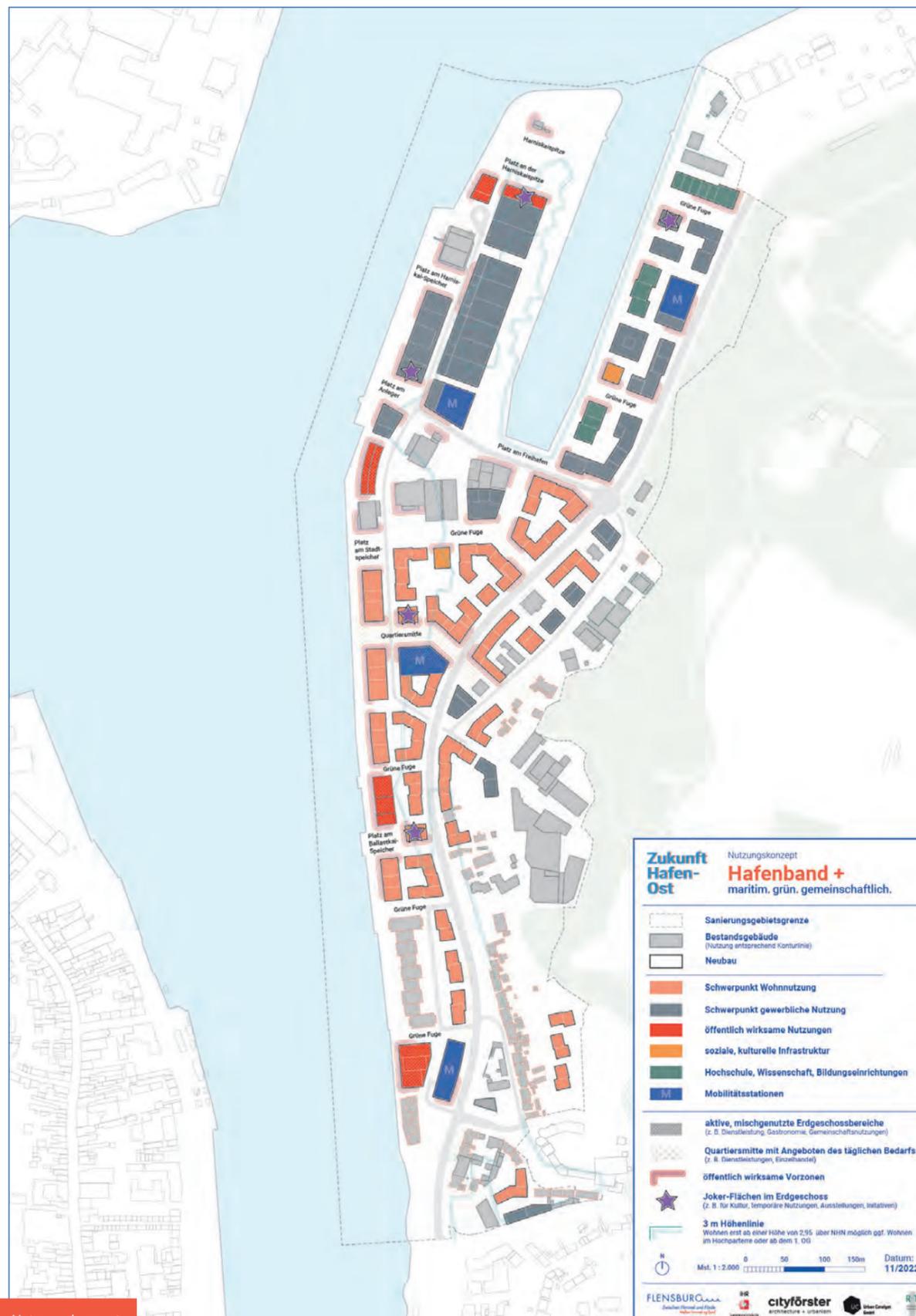
Nutzungskonzept

Nutzungsmischung

Ziel des Nutzungskonzeptes ist es, ein funktional und sozial gemischtes „Quartier der kurzen Wege“ mit aktiven Erdgeschossbereichen sowie Gemeinschaftsfunktionen und an die räumliche Situation angepassten Nutzungsschwerpunkten zu ermöglichen. Im gesamten Quartier wird eine Flächenverteilung von ca. 45 % Wohnnutzung und 55 % Nicht-Wohnnutzungen - wie Gewerbe, Dienstleistung, Bildung, Soziales, Kultur, Versorgung - angestrebt. Es entstehen ca. 900 Wohnungen im Hafen-Ost, von denen mind. 30 % als geförderte Wohnungen (1. Förderweg) errichtet werden. Im Sanierungsbiet sind keine neuen Ferienwohnungen vorgesehen und sollen möglichst viele Erstwohnsitze entstehen. Mit einer Wohnfläche von ca. 30 m² pro Person, gemeinschaftlich genutzten Angeboten und mehrgeschossigem Gewerbe wird eine flächensparsame Nutzungsweise und eine hohe Nutzungsdichte gefördert.

Quartiersmitte

Zwischen Stadtspeicher und Ballastkai-Speicher, im Bereich der „Urbanen Fuge“, bildet sich durch die Bündelung von Nutzungen und Angeboten mit quartierübergreifender Funktion die Quartiersmitte heraus. Ergänzend ist im Bereich Ballastbrücke Nord/Harniskai, insbesondere in den Obergeschossen, Wohnbebauung mit großzügigen, grünen Gemeinschaftswohnhöfen vorgesehen. Östlich der Ballastbrücke kann in Form von Werkhöfen die bestehende Struktur mit Wohn- und Gewerbenutzung verdichtet werden.



Nutzungskonzept

Hafenband

Weitere öffentlich wirksamen Nutzungen befinden sich entlang des Hafenbandes (z. B. Umnutzung der denkmalgeschützten Speichergebäude) und an der Harniskaispitze. Die Sockelgebäude am Wasser werden gewerblich, für Sport- und Freizeitnutzungen, Gastronomie oder Live-Work genutzt und beleben die Promenade. Die oberen Geschosse dienen dem Arbeiten und Wohnen.

Norden

Im Bereich des maritimen Zentrums sind groß- und kleinteilige Flächen für (maritimes) Gewerbe, Büro, Segel- und Wassersport sowie die Gründer-, Kultur- und Kreativszene vorgesehen. Der Harniskai-Speicher wird zu einem Kletterzentrum mit Hostel und Gastronomie umgebaut. Nördlich des Speichers ist ein Hafenbad vorgesehen. An der Harniskaispitze schließt eine öffentlich wirksame Bebauung an. Der Teilraum Kielseng wird langfristig neu strukturiert; zwischen Volkspark und Freihafen liegen attraktive Flächen für verdichtetes Gewerbe, Handwerk, Büronutzungen sowie Hochschul-, Forschungs- und Bildungseinrichtungen.

Süden

Südlich der Quartiersmitte ist schwerpunktmäßig Wohnnutzung vorgesehen. Durch den Teil-Rückbau/ die Umnutzung des Ballastkai-Speichers stehen hierfür Flächen zur Verfügung. Ergänzend können bestehende Bereiche (z. B. am Werftkontor, östlich der Ballastbrücke, Am Lautrupsbach) mit Wohn- und Mischnutzung langfristig nachverdichtet werden. Am südlichen Eingang zum Quartier Hafen-Ost wird ein öffentlich wirksames Nutzungscluster aus Kulturturn- und Mobilitätsstation vorgesehen.

Erdgeschoss

Sogenannte „Joker-Flächen“ im Erdgeschoss sind für temporäre Nutzungen, Initiativen, Ausstellungen und Gemeinschaftsfunktionen vorgesehen. Sie ermöglichen Teilhabe, fördern Gemeinschaft und tragen ebenfalls zur Belebung und Vielfalt im Quartier bei. Es sind mind. zwei KITA-Standorte sowie weitere soziale Infrastruktur im Quartier vorgesehen. An zentralen Orten ggf. auch in Verbindung mit den Mobilitätsstationen sind öffentliche Toiletten vorgesehen.

Exkurs Hochwasserschutz: Das Sanierungsgebiet befindet sich teilweise in einem Hochwasserrisikogebiet. Wohnnutzung ist erst ab einer Höhe von NNH + 2,95 m möglich. Unterhalb dieser Grenze sind Wohnungen ausgeschlossen und nur wohnungsbezogene Neben-

räume oder andere Nutzungen möglich. Wohnen kann entsprechend der räumlichen Lage nur in leicht erhöhten Erdgeschossen, im Hochparterre oder ab dem ersten Obergeschoss vorgesehen werden, sofern die Mindesthöhe von NNH + 2,95 m eingehalten wird. Dieser Aspekt ist bei der Konkretisierung der Planung zu berücksichtigen.

Energiekonzept

Das Ziel im Sanierungsgebiet Hafen-Ost ist eine nachhaltige und CO2-neutrale Wärmeversorgung unter Berücksichtigung der spezifischen Gegebenheiten, wie z. B. der Wasserlage des Quartiers. Als Ergebnis, einer 2019 angefertigten Studie der Stadtwerke Flensburg GmbH, wird eine Wärmeversorgung durch Wärmepumpen empfohlen, die mit gereinigtem Abwasser aus der Kläranlage Flensburg als Wärmequelle betrieben werden. Es soll ein Niedertemperaturnetz (55/35°C) entstehen, das in das bestehende Fernwärmenetz der Stadtwerke eingebunden wird.

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurde 2021 die Erstellung eines integrierten Quartierskonzepts mit Wärmepumpenanlagen und Wärmespeicher untersucht. Auf Grundlage der VU von 2019 wurden Entwürfe für die Fernwärmenetzplanung erstellt. Als Ergebnis wurde festgestellt, dass eine Wärmeversorgung mit ergänzenden Wärmespeichern für das Gebiet machbar und im Sinne der Nachhaltigkeit und CO2-Vermeidung sinnvoll ist. Die Klärung der wirtschaftlichen Machbarkeit steht noch aus. Hierzu werden in naher Zukunft von Seiten der Stadtwerke Flensburg GmbH weitergehende Prüfungen erstellt.

Großteile der Dachflächen (ca. 35.000 m²) im Quartier Hafen-Ost sind als Gründächer mit Photovoltaik vorgesehen und tragen wesentlich zur CO2-Neutralität bei. Puffer-Speicher in den Mobilitätsstationen können die vor Ort erzeugte Energie temporär speichern und Spitzenlasten ausgleichen.

Freiraum

Freiraumplanerisches Konzept

Hafenband

Zentrales Element im Freiraum bildet das Hafenband. Diese ca. 2,5 km lange, vielfältig gestaltete Promenade schafft einen lebendigen, urbanen Raum entlang des Hafens und bietet Angebote für verschiedene Nutzergruppen an. Es entsteht eine Abfolge unterschiedlich gestalteter Teilbereiche für Flanieren, Erholung, Gastronomie, Wassererlebnis. Die breite Promenade ist in Sequenzen unterteilt, die zum Teil begrünt und entsiegelt sind, und weitet sich an einigen Stellen zu grünen Plätzen auf: vor allem Bereiche an den Speichergebäuden werden mit großzügigen Grünflächen betont. Ein breiter, freier Bewegungsbereich entlang der Promenade wird durch die Erweiterung der Kaikante im Süden (Klarschiff und Werftkontor) sowie im Norden (Multifunktionsplatz mit Anleger für die Schifffahrt) vorgesehen. Das Hafenbad mit Hafenwasser am Ende der Promenade bietet gesicherte Möglichkeit zum Schwimmen und Plantschen. Entlang der Promenade sind Slipanlagen (Paddeln, SUP, Kajak) vorzusehen.

Grüne Fugen

Die grünen Fugen strukturieren das Gebiet in Ost-West-Richtung und stellen wichtige Verbindungen zum Wegesystem des Volksparks her. Sie dienen der Erholung und sind möglichst stark begrünt und mehrfach nutzbar. Diese multifunktionale Gestaltung integriert verschiedene Funktionen und Nutzungen, statt sie nebeneinander zu betrachten. Dazu gehören u. a. Spiel- und Sportflächen, nachbarschaftliche Treffpunkte und Orte des sozialen Austauschs, aber auch naturnahe Begrünung, Biodiversität und Klimaanpassung. Sie unterscheiden sich in ihrer Atmosphäre vom trubeligen, maritimen Hafenband als auch in Bezug auf die Zielgruppe. Die grün-blauen Fugen werden voraussichtlich eher durch die Menschen, die im Quartier Hafen-Ost wohnen und arbeiten, genutzt und weniger stark frequentiert sein als das Hafenband. Insgesamt werden überdurchschnittlich viele öffentliche Grünflächen (ca. 18,5 m²/Einwohner*in) geschaffen, um das Wohnen auf kleiner Fläche auszugleichen (durchschnittlicher Versorgungsgrad der Flensburger Stadtteile mit öffentlichen Grünflächen beträgt 15 m²/Einwohner*in).

Die Gestaltung integriert bestehende Vegetation und bietet Raum für einheimische Tier- und Pflanzarten. Es sollen hauptsächlich einheimische, standortgerechte Pflanzen und Klimabäume verwendet werden. Wo möglich sollen salztolerante Arten zum Einsatz kommen.

Volkspark

Der Volkspark bietet übergeordnete siedlungsnaher Freiräume mit Sport- und Spielangeboten für das neue Quartier Hafen Ost. Die Wegeverbindungen zum Volkspark werden mit den grünen Fugen betont, die Zuwegungen zum Park ertüchtigt. Im nördlichen Bereich ist nach Möglichkeit eine (gebäudeintegrierte) Brücke vorgesehen, die eine barrierefreie Anbindung an den Volkspark sichert.

Harniskaispitze

Die Harniskaispitze ist als Treffpunkt von gesamtstädtischer Ausstrahlungskraft und für diverse Veranstaltungen nutzbar konzipiert. Mit dem großen Platz wird Raum für Kunst und Kultur angeboten. Als multifunktionale Fläche bietet er ebenfalls Raum für Skaten. Darüber hinaus ist eine große Wiese mit einem Spielplatz geplant. Bestehende Habitats, Spontanvegetation und informelle Wege sollen erhalten bleiben.

Freihafen

Die Wege sind bestandsorientiert gestaltet. Auf der Westseite des Freihafens wird die bestehende Pflasterung erhalten. Die Uferbereiche des Freihafens bleiben als begrünte Böschungsbereiche erhalten, beidseitig sind auch in Zukunft Zugänge zu Steganlagen vorgesehen. Die Wahrnehmbarkeit und der Blick auf den Freihafen sollten dabei durch Lichtungen von artenschutzfachlichen Aspekten verbessert werden. Bei der Gestaltung des südlichen Bereichs am Freihafen ist die Verknüpfung zu den grünen Fugen durch eine breite und sichere Querung der Straße Am Industriefabrikanten mitzudenken.





Prinzipien im Freiraum/Übersetzung der Leitlinien

- ca. **18,5 m²** öffentliche Grünflächen pro Einwohner*in
(Grün-blaue Plätze und Fugen, Harniskaispitze, Uferböschung)
15 m²/6m²/4 m² Durchschnittlicher Versorgungsgrad in Flensburg/Richtwert/
Versorgungsgrad in der Altstadt
- mind. **0,8 ha** Rückhalteflächen im öffentlichem Raum
(überflutbare Grünflächen, Retentionsflächen)
weitere Rückhaltepotenziale in den Höfen und
auf den Dächern
- ca. **300** neue Bäume im Straßenraum (Kielseng, Ballastbrücke, Am
Industriehafen, Harniskai, Harnis)
über 1.250 neue Bäume im gesamten Quartier Hafen Ost
- ca. **25 %** weniger versiegelte Flächen
(begrünte Dächer nicht mitberücksichtigt)
ca. 80% Versiegelungsgrad heute
- Wiederverwendung lokaler Materialien
gemeinschaftlich gestaltete und genutzte Höfe
Partizipation in der Gestaltung und Entwicklung/
Umsetzung nach den Bedürfnissen und Wünschen der Menschen

Partizipation und Teilhabe

Alle Freiräume im Quartier Hafen-Ost sind sicher, barrierefrei und vielfältig zu gestalten. Die Planung und Gestaltung der Freiräume finden möglichst inklusiv statt. Dafür werden verschiedene Formen der Partizipation angeboten. Orte, die für Aneignung und Mitgestaltung besonders geeignet sind, sollen im Dialog mit der Bevölkerung entwickelt werden.

Klimaanpassungskonzept

Mikroklima

Die Bau- und Freiraumstruktur ermöglicht viele Klimaanpassungsmaßnahmen und lässt die Entstehung verschiedener Mikroklimata erwarten. Die befestigten Plätze und Promenadenabschnitte bieten besonders in den kühlen Monaten sonnige Aufenthaltsorte, im Sommer spenden begrünte Pergolen Schatten. Die grün-blaue Fugen schaffen kühle Orte und sorgen für ausreichend frische Luft im gesamten Quartier.

Versiegelung und naturnaher Wasserhaushalt

Die Grünflächen im Quartier bieten neben ihrem Erholungswert viele Potenziale hinsichtlich des Wassermanagements. Der Versiegelungsgrad wird um ca. 25% im Vergleich zu heute reduziert. Im Blick auf sich häufende Extremwetterereignisse wie Starkregen oder Trockenheit wird mit dem Schwammstadtprinzip ein ausgeglichener und naturnaher Wasserhaushalt angestrebt. Die Grünflächen werden so gestaltet, dass sie temporären Regenwassereinstau ermöglichen (Entleerungszeit ca. 1h) und damit die Kanalisation entlasten. Die Zwischenspeicherung von Regenwasser reduziert die Kosten für die Bewässerung der Grünflächen und eignet sich besonders für den Einsatz in den Innenhöfen. Für Bodenbeläge sind helle, wasserdurchlässige Materialien mit hoher Rückstrahlung zu wählen. Die Verwertung von Materialien aus dem Abbruch wird im Sinne der Suffizienz auch im Freiraum bevorzugt.

Hochwasserschutz

Das Sanierungsgebiet befindet sich teilweise in einem Hochwasserrisikogebiet. Maßgeblich für die Ausweisung der Risikogebiete ist ein statistisch ermitteltes 200-jährliches Hochwasserereignis, das für diesen Küstenabschnitt den Referenzwasserstand von NHN + 2,45 m abbildet. Insbesondere im südlichen Bereich sind bauliche Maßnahmen zum Schutz vor Hochwasser erforderlich. Der prognostizierte Meeresspiegelanstieg stellt eine Herausforderung für die gesamte Promenade dar. Die angepasste Höhengestaltung der grünen Plätze entlang der Promenade ermöglicht es, diese schadensfrei zu überfluten, um den Wasserstand in anderen Bereichen abzusenken.

Handlungsempfehlungen zur Gestaltung: Öffentliche Räume

Multifunktionalität & Mehrfachnutzung



- Multifunktionale Gestaltung für unterschiedliche Nutzungsmöglichkeiten. Verschiedene Funktionen und Nutzungen sind nicht nebeneinander-, sondern miteinander zu betrachten
- Qualitätsvolle Freiräume mit unterschiedlichem Charakter ergänzen sich gegenseitig und bietet den Menschen unterschiedliche Erholungs- & Nutzungsmöglichkeiten
- Nicht alle Räume müssen dauerhaft bespielt werden und zu Aktivitäten ermuntern. Ruhige Orte sind ebenso wichtig
- Auf die Bedürfnisse der Kinder und Älteren ist besonderen Wert zu legen

Partizipation



- Planung und Gestaltung finden möglichst inklusiv statt. Dafür werden verschiedene Formen der Partizipation angeboten
- Orte (v.a. Grüne Fugen, Harniskaispitze) die für Aneignung und Mitgestaltung besonders geeignet sind, sollen im Dialog mit der Bevölkerung entwickelt werden
- Sichere, hindernisfreie und für möglichst alle Menschen angenehm gestaltete öffentliche Räume und barrierefreie Nutzungsmöglichkeiten

(Regen-)Wasser als Ressource



- Der Wasserbezug spiegelt sich in Gestaltungselementen wieder (Wasserzugänge, Wasserspiele, Trinkbrunnen, Versickerungsmulden, etc.)
- Im Blick auf sich häufende Extremwetterereignisse wie Starkregen oder Trockenheit ist ein ausgeglichener, naturnaher Wasserhaushalt unabdingbar. Grundsätze wie das Schwammstadtprinzip sollen offensiv umgesetzt werden
- Zwischenspeicherung und Wiederverwendung des Regenwassers in Zisternen (v.a. vor dem Hintergrund der trockenen Sommer und dem großen Grünflächenanteil) mindert die Kosten und entlastet die Kanalisation

Begrünung



- Verwendung von einheimischen, standortgerechten Pflanzen und wo notwendig salztoleranten Arten. Bestehende Bäume werden geschützt und wenn immer möglich erhalten
- Mit horizontaler und vertikaler Begrünung wird Schatten gespendet, Frischluft produziert und die Biodiversität gefördert

Stadtklima und -natur

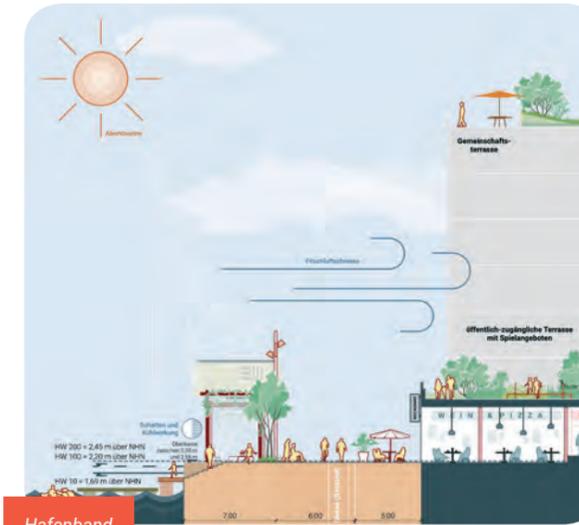


- Beschattung von Flächen fördert die Aufenthaltsqualität
- Die Versiegelung von Flächen ist auf ein funktionales Minimum zu beschränken
- Die Gestaltung integriert bestehende Vegetation und bietet Raum für einheimische Tier- und Pflanzarten

Konstruktion & Materialität



- Für Bodenbeläge sind helle, wasserdurchlässige Materialien mit hoher Rückstrahlung zu wählen
- Verwendung von Materialien aus dem Abbruch, Nutzung lokaler Materialien



Hafenband

Nutzungen

Sonnige Promenade zum Flanieren, Radfahren, Sitzen, Abendsonne genießen. Vielfältig gestaltete Bereiche bieten sowohl ruhige Räume als auch laute Begegnungsorte und schaffen Zugänge für Wassersport und -erlebnis. Gewerbliche und gastronomische Nutzungen nehmen Bezug zum öffentlichen Raum

Atmosphäre

Rege, maritim, befestigt

Gestaltung

6 m breiter Bewegungsbereich für den Rad- und Fußverkehr zwischen ufernahem Aufenthaltsbereich mit festem Stadtmobiliar (Flexstreifen) und Außenbereich der Erdgeschossnutzungen. Erhalt der Bestandsgleise und Kennzeichnung des Bewegungsbereichs durch Belagswechsel

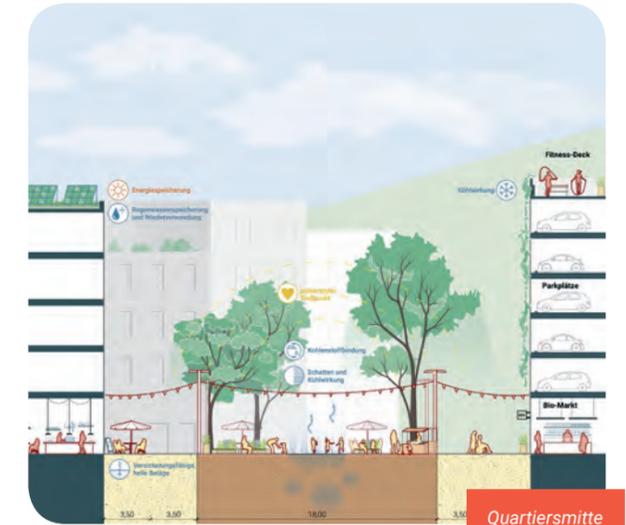
Auf den Dachterrassen sind geforderte Spielfläche (3 m² je WE) für die Einwohnende der Gebäude anzuordnen, die Terrassen sind z. T. öffentlich zugänglich zu gestalten.

Begrünung

Wechselspiel von bepflanzten Pergolen und mehrstämmigen, linear angeordneten Laubgehölzen entlang der Hafenkante. Intensive Begrünung der öffentlich zugänglichen Dächer

Klima

Höhenstaffelung der Bebauung für Freihaltung der Frischluftschneisen und Blicke aufs Wasser. Begrünung auf den Dächern und entlang der Promenade sorgt für Schatten und Kühlung



Quartiersmitte

Nutzungen

Urbane Fuge mit hoher Aufenthaltsqualität, begrünten Bereichen und flexibel nutzbaren Begegnungsräumen (u. a. generationsübergreifende Angebote, Märkte und Quartierfeste). Ausstattung sowohl mit festem als auch beweglichem Stadtmobiliar. Gewerbliche und Gastronomische Nutzungen nehmen Bezug zum öffentlichen Raum

Atmosphäre

Urban, lebendig, sozial

Gestaltung

15 bis 20 m breite Platzsituation mit beidseitig angeordneten autofreien Quartierswegen (3,5 m breite, befahrbar ausschl. für Ver- und Entsorgung sowie Einsatzfahrzeuge) und offenen, frei bespielbaren EG-Vorzonen (für Fahrradstellplätze, Außengastronomie, Pflanztröge; Einfassung durch Hecke oder Zaun nicht erlaubt)

Begrünung

Pflanzung von einheimischen, großkronigen Bäumen, Fassadenbegrünung (Nordseite)

Klima

Versickerungsfähige und helle Beläge (z. B. wassergebundene Wegedecke), Verdunstung und Kühlung durch Einsatz von Wasserelementen, geschlossener Wasserkreislauf mit Auffangen von Regenwasser und Wiederverwendung für Bewässerung oder Wasserelemente

Grüne Fuge

Nutzungen

Grüne Fugen mit Fokus auf Mehrfachnutzung, d.h. Koexistenz von urbanem Sport, Spiel, nachbarschaftlichen Treffpunkten, Begrünung, Biodiversität und Klimaanpassung

Atmosphäre

Grün, nachbarschaftlich, gesund

Gestaltung

Zentraler, 8 bis 20 m breiter Grünstreifen, dessen Gestaltung partizipativ entwickelt werden soll (Aneignungsraum). Beidseitig angeordnete, autofreie Quartierswege (3,5 m breit, befahrbar ausschl. für Ver- und Entsorgung sowie Einsatzfahrzeuge) und offenen, frei bespielbaren EG-Vorzonen (für Fahrradstellplätze, Außengastronomie, Pflanztröge oder niedrige Begrünung; Einfassung durch Hecke oder Zaun nicht erlaubt)

Auf den privaten Freiflächen der EG-Vorzonen sollen die Materialien der öffentlichen Flächen verwendet werden, um ein einheitliches Bild zu gewährleisten

Begrünung

Naturnaher Grünraum mit einheimischen Laubbäumen, Obstbäumen, Insektenwiesen und Heckenstrukturen, teils Fassadenbegrünung (Nordseite)

Klima

Quartierweite Kühlwirkung (Durchlüftung, Beschattung, Verdunstung) und naturnahe Regenwasserbewirtschaftung (minimale Versiegelung, Versickerung und temporärer Regenwassereinstau)



Grüne Fuge

Promenade und Freihafen

Nutzungen

Bestandsorientierte Führung der breiten Promenade entlang vom Freihafen für zu Fuß Gehende und Fahrradfahrer*innen

Atmosphäre

Maritim, naturnah

Gestaltung

Wo vorhanden, wird die bestehende Pflasterung (Westseite) in die Gestaltung integriert. Eine Gesamtbreite von 7 m, davon mindestens 6 m Bewegungsfläche (Einbauten ausgeschlossen). Seitliche begrünte Steinböschung mit Zugang zu Stegen (Pontons)

Begrünung

Grünstreifen mit Bäumen und Gehölzen (Bestand) sowie einer mit Schilf bewachsenen Steinböschung. Im Bereich Harniskaispitze vorhandene Habitats und Spontanvegetation erhalten. Böschung als Lebensraum für Fauna und Flora weiterqualifizieren

Klima

Klimaschutzaspekte durch maximalen Erhalt des Bestandes (bestandsorientierte Wegeführung und Erhalt Pflasterung, Erhalt Baumbestand)



Promenade und Freihafen



Wohnhof

Wohnhof

Nutzungen

Zugängliche, gemeinschaftlich genutzte Höfe mit weiteren Gemeinschaftsangeboten auf den Dächern (z. B. urbanes Gärtnern)

Atmosphäre

Gesellig, familienfreundlich, grün

Gestaltung

Spielfläche (3 m² je WE) mit Spielgeräten und Sitzgelegenheiten. Fahrräder sind in überdachten Fahrradstellplätzen, Abstellmöglichkeiten bei den Eingängen, in den Erdgeschossen bzw. in den Mobilitätsstationen unterzubringen

Freiflächen in Randbereichen (bis zu 4 m in der Breite) können den Wohnungen im EG zugeordnet werden (Sichtschutz durch Topografie und Begrünung)

Begrünung

Grüne Oasen mit Laubbäumen, Sträuchern, Stauden und Wildblumenwiesen. Begrünte Flachdächer mit teils Gartennutzung und Fassadenbegrünung

Klima

Naturnahe Regenwasserbewirtschaftung in einem möglichst geschlossenen Kreislauf (Regenwasserspeicherung auf Retentionsdächern und in Zisternen sowie Wiederverwendung zur Bewässerung)

Verkehr und Mobilität

Verkehrs- und Mobilitätskonzept

Allgemein

Das Gebiet ist autoarm konzipiert und wird durch eine bestandsorientierte Straßenführung per MIV und ein feingliedriges Wegenetz für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen erschlossen. Die bestehenden Straßen-/Wegeflächen (Am Industriefhafen, Harniskai, Ballastkai) und Anschlüsse an Ballastbrücke und Kielseng bleiben erhalten und werden weitergenutzt. Private Autos fahren im Regelfall nicht in das Quartier, sondern werden in den Mobilitätsstationen abgestellt (Einzugsbereich/Radius ca. 300 m), die sich vorwiegend an Ballastbrücke und Kielseng befinden. So kann auch der öffentliche Raum möglichst autofrei gestaltet werden. Sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder befinden sich zudem dezentral verteilt im gesamten Quartier. Stellflächen für Pflegedienste, Liefervorgänge oder Sonderstellplätze (z. B. für mobilitäts-eingeschränkte Personen) sind in den flexiblen Straßenräumen ebenfalls unterzubringen.

Erschließung

Ballastbrücke und Kielseng sind zweistreifig umgebaut, um die Trennwirkung innerhalb des Rahmenplangebietes zu mindern. Der Straßenzug wird durch Baumsetzungen gestalterisch aufgewertet und mit flankierenden richtungstrennten Radschnellwegen und großzügigen Gehwegen ausgestattet. Die heute vorhandene Vierstreifigkeit ist nicht auf ganzer Länge erforderlich. Die bisherige Fahrbahnfläche kann daher auf den meisten Abschnitten anders genutzt werden. Wichtige übergeordnete Knotenpunkte (z. B. Nordstraße/Hafendamm) werden entsprechend dem Bedarf gestaltet. In den übrigen Bereichen kann ein multifunktionaler Mittelstreifen dazu dienen, die Querung zu erleichtern, das Kfz-Geschwindigkeitsniveau zu dämpfen und Flächen zum Linksabbiegen anzubieten.

Die Erreichbarkeit aller Baufelder ist über ein Netz an in Ausnahmefällen befahrbaren Wegen (Einsatzfahrzeuge, Müllfahrzeuge, mobilitätseingeschränkte Personen, Be- und Entladen etc.) sichergestellt. Den Hauptzugang für Kfz-Verkehr bildet die Straße Am Industriefhafen, über die Straße Harniskai wird das maritime Zentrum im Norden erschlossen, nach Süden ist

eine Ringerschließung über die bestehenden Wegeflächen vorgesehen.

Es ist vorgesehen, dass die Straße Am Industriefhafen zukünftig über einen Kreisverkehrsplatz an Ballastbrücke und Kielseng angebunden wird. Dieses Element ermöglicht allen Verkehrsarten einen leichten Zugang, dämpft die Kfz-Geschwindigkeiten, bietet eine gute Verkehrsqualität auch für den Schwerlastverkehr und der Kreisverkehrsplatz ist zukunftssicher.

ÖPNV

Die ÖPNV-Anbindung erfolgt im Wesentlichen per Bus. Die bestehende Linie an Ballastbrücke und Kielseng wird durch eine neue Linie (ebenfalls im 15 Minuten-Takt) überlagert, die in das Gebiet bis zum Harniskai fährt. Für die zentralen und südliche Bereiche ergibt das zusammen einen 7,5 Minuten-Takt. Damit wird der Blick in den Fahrplan überflüssig und ein sehr gutes Angebot geschaffen, dass dazu einlädt, den ÖPNV zu nutzen. An den Haltestellen sind jeweils Mobilitätsstationen verortet, die das schnelle und komfortable Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern fördern.

Ein Wasserbus ergänzt das ÖPNV-Netz und verbindet den Hafen-Ost mit dem Westufer. Die Harniskai-Halbinsel ist über eine autonom fahrende Personenfähre an das Ostufer des Freihafens angebunden.

Fußverkehr

Entlang der Uferkante von Förde und Freihafen besteht eine durchgängige öffentliche Promenade. Wo es erforderlich ist, werden getrennte Bereiche für Fuß- und Radverkehr entwickelt. Im Übrigen werden großzügige, zum Verweilen einladende Flächen gestaltet, die von Fuß- und Radverkehr gemeinsam genutzt werden können. Dieses Netz stellt die Haupteerschließung für alle Personen im Gebiet dar, das zusammen mit den Qualitäten der Freiraumplanung attraktive Wege bietet.



Prinzipien für die Mobilität/Übersetzung der Leitlinien



autoarmes Quartier: Quartierstraßen bevorzugt für Rad- und Fußverkehr
Autos parken in Mobilitätsstationen am Rand des Quartiers



alle neuen Straßen und Wege fahrradtauglich,
Kielseng und Ballastbrücke mit breiten Radverkehrsangeboten



2-4 Fahrradstellplätze je Wohneinheit



7,5 min neue barrierefreie Haltestellen und eine hohe Taktichte in
Richtung Innenstadt



4 Mobilitätsstationen mit ergänzenden Funktionen im Quartier,
0,4 Pkw-Stellplätze je Wohneinheit

Radverkehr

Bezüglich des Radverkehrs sind verschiedene Aspekte im Quartier umgesetzt. Die Bewohner*innen haben stets wohnungsnah Möglichkeiten, ihre Fahrräder sicher und wettergeschützt abzustellen. Insgesamt werden über 4.000 Abstellmöglichkeiten geschaffen, die es auch den Kunden und Beschäftigten des Gewerbes sowie den Hochschulangehörigen leicht machen, auf das Fahrrad als Verkehrsmittel zu setzen. Ergänzt wird das Abstell-Angebot durch Lastenräder und Sharing-Fahrräder, die nach Bedarf und auch von Gästen eingesetzt werden können. Durchgangs-Radverkehr von Mürwik zur Innenstadt wird die Veloroute 2.1 an Kielseng und Ballastbrücke nutzen. Touristischer Radverkehr (z. B. Ostseeküstenradweg) erhält die Möglichkeit, am Wasser das Gebiet zu durchqueren und dabei seine Geschwindigkeit dem Fußverkehrsaufkommen an der Promenade anzupassen.

Fließender Kfz-Verkehr

Auf Ballastbrücke und Kielseng sind keine vier Fahrstreifen erforderlich, um die heutigen und zukünftigen Verkehrsmengen abzuwickeln. Der zweistreifige Querschnitt mit flexibel nutzbaren Mittelstreifen bietet eine gute Kfz-Verkehrsqualität und lässt Raum

für Busfahrgäste, Rad- und Fußverkehr. Ab der Nordstraße stehen in Richtung Süden unverändert alle heutigen Fahrstreifen zur Verfügung, um dem Kfz-Verkehrsaufkommen Rechnung zu tragen. Im Quartier ist Kfz-Verkehr weitgehend auf Liefervorgänge und ähnliches beschränkt. Drei der vier Mobilitätsstationen sind unmittelbar von Ballastbrücke und Kielseng mit dem Kfz zu erreichen und fußläufig optimal in das Wegenetz des Quartiers eingebunden.

Ruhender Kfz-Verkehr

Der ruhende Kfz-Verkehr des Quartiers wird im Wesentlichen in Mobilitätsstationen untergebracht, die neben dem Kfz-Parken noch zahlreiche andere Funktionen übernehmen.

Stellplatzschlüssel

Der Stellplatzschlüssel für das Quartier soll über den Ansatz der „Lebendigen Stadt“ erfolgen. (Stiftung Lebendige Stadt: „Eine Handreichung zur Ermittlung flexibler Stellplatzschlüssel“, Hamburg 2021). Der Stellplatzschlüssel ergibt sich aus der Berechnung mehrerer Faktoren wie Nutzungsmischung, ÖV-Angebot, Reisezeiten und ähnlichen Faktoren. Für die Wohnnutzung wird ein Stellplatzschlüssel von 0,4

angesetzt. Je 100 Wohnungen wären demnach 40 Pkw-Stellplätze erforderlich. Auch für die Gewerbenutzung soll der Stellplatzschlüssel angepasst werden. Angestrebt wird, dass jeweils die Hälfte der Ansätze aus der Flensburger Stellplatzsatzung hergestellt werden sollen. Insgesamt werden im Gebiet damit 1.100 bis 1.400 Pkw-Stellplätze erforderlich, die sich im Wesentlichen auf die vier Mobilitätsstationen verteilen.

Betreiber-gesellschaft

Es wird empfohlen, die Parkmöglichkeiten durch ein innovatives Parkraummanagement zu bewirtschaften. Das heißt, dass die zu errichtenden Parkmöglichkeiten nicht als verpflichtender Stellplatznachweis bestimmten Wohneinheiten oder Gewerbeeinheiten zugeschrieben werden, sondern dass es einen quartierseinheitlichen Stellplatzschlüssel gibt, ein quartiersumfassendes Mobilitätskonzept. Die Konkretisierung erfolgt im Rahmen der Verfahren der Bebauungspläne. Beispielsweise könnte das in der Form umgesetzt werden, dass es einen Handlungsleitfaden für Bauvorhaben gibt. Alle Bauvorhaben müssen dann einen bestimmten Anteil dieser vorgeschlagenen Maßnahmen umsetzen oder ablösen. Somit bleibt aber die Vermietung der Parkplätze frei von Nachweisbindungen. Parkplätze sollten unbedingt nur vermietet und keinesfalls verkauft werden.

Personen, die einen Parkplatz mieten möchten, können das tun bzw. sich ggf. auf eine Warteliste setzen lassen. Ein gewisser Anteil an Parkplätzen soll der Öffentlichkeit zugänglich bleiben, d. h. nicht alle Parkplätze werden in die dauerhafte Vermietung gehen.

Wichtig ist es, die Mobilitäts-Angebote (Bus, Carsharing und andere Angebote) bereits für den Erstbezug der ersten neuen Wohnungen und neuen Gewerbetreibenden anzubieten. Im Gegenzug sollten Pkw nicht auf unentwickelten Brachflächen abgestellt werden. Die Vermarktung des Rahmenplangebietes als autoarmes Quartier sollte vom ersten Tag an erlebbar sein.

Mobilitätsstationen

Mobilitätsstationen sind Quartiersgaragen für Pkw und Fahrräder mit weiteren öffentlichen Angeboten und Mobilität-Services wie Leihstationen für Sharing-Pkw, E-Bikes/-Lastenräder, Werkstatt, Logistik-/Paketstation, Quartierstreff etc., die als publikumswirksame Frequenzbringer in den Erdgeschoss untergebracht sind. Diese Konzentrierung auf bestimmte Standorte bezüglich des Pkw-Parkens bringt Vorteile für das übrige Quartier: Straßenbegleitende Pkw-Stellplätze sind nicht erforderlich. Kostenintensive Tiefga-

ragen unter jedem Wohn- und Gewerbegebäude sind ebenfalls nicht erforderlich. Das unmittelbare Umfeld der neuen Gebäude kann somit weitgehend Kfz-verkehrsfrei bleiben und andere Qualitäten bieten als herkömmliche Quartiere

Es ist belegt, dass Nutzer*innen von Carsharing ihre Verkehrsmittelwahl bewusster treffen und auf den jeweiligen Wegezweck anpassen. Entsprechendes gilt für einen gewissen Abstand zwischen Pkw und Wohnung. So kann die konsequente Entwicklung eines autoarmen Quartiers günstig auf das Kfz-Verkehrsaufkommen wirken und die Nutzung umweltfreundlicher Alternativen fördern. Dieser Effekt geht sogar so weit, dass Carsharing-Pkw dem „Umweltverbund“ zugerechnet werden, obwohl sie prinzipiell wie private Pkw genutzt werden können. Zum „Umweltverbund“ gehören darüber hinaus noch folgende Verkehrsträger: Fuß, Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel inkl. Taxi. Darüber hinaus können in den Mobilitätsstationen auch Angebote untergebracht werden, die direkt auf die Reduzierung des Kfz-Verkehrs wirken: Zentrale Spinde und Duschen können Radpendlern helfen, einen aktiven Weg zur Arbeit zurückzulegen, ohne dass jede Firma Duschen in Ihren Räumlichkeiten unterbringen muss. Co-Working-Spaces als Mantelnutzung können dazu beitragen, dass die Wohnungen raumsparender sein können, weil Arbeitsräume bedarfsgerecht dazu gemietet werden können.

Autoarmes Quartier

Durch die Beachtung der Mobilität bereits bei der Rahmenplan-Entwicklung können drei zentrale Prinzipien der nachhaltigen Verkehrsplanung berücksichtigt werden:

- Verkehr vermeiden: Ein Angebot von Coworking-Spaces kann die Fahrt zum Arbeitgeber vermeiden (ohne dass man im Home-Office arbeiten muss)
- Verkehr verlagern: Die Alternativen zum (eigenen) Auto werden im gesamten Quartier verdeutlicht und statt dem eigenen Pkw werden die vielfältig angebotenen Alternativen zum Alltag, der öffentliche Raum entspricht den Anforderungen aller Verkehrsteilnehmenden
- Verträglich abwickeln: Durch die Umgestaltung von Ballastbrücke/Kielseng werden die Auswirkungen des verbleibenden Kfz-Verkehrs reduziert. Durch lineare Querungsmöglichkeiten und weniger Fahrstreifen wird die Trennwirkung reduziert. Eine geringere Lärmeinwirkung sowie weniger Emissionen werden durch Begrünung und Abrücken von der Bebauung und einem gleichmäßigen Verkehrsfluss bei moderater Geschwindigkeit erreicht

Handlungsempfehlungen zur Gestaltung: Mobilität und Straßenräume

ÖPNV stärken



- Das Netz an Bushaltestellen ist dicht
- Der Bustakt wird mit einer eigenen Quartierlinie verstärkt
- Öffentliches Fahrtenangebote soll es auch auf dem Wasser geben

Attraktives Fuß- und Radwegenetz



- Straßenräume dienen vorwiegend als Aufenthalts- und Begegnungsräume, nicht als Parkplatz und Fahrstraße
- Stellflächen für Pflegedienste und Liefervorgänge sind im Straßenraum vorhanden
- Es sind nur kurze Wege zu den alternativen Mobilitätsangeboten
- Öffentliche Pkw-Parkstände werden ausschließlich in Mobilitätsstationen angeboten. (Ausnahme für mobilitätseingeschränkte Menschen)
- Einsparung von Kosten und Versiegelung bei einem reduzierten Stellplatzschlüssel (ca. 360 Pkw-Stellplätze für 900 Wohnungen)

Aufenthaltsort Straßenraum



- Angemessene Abstände zum Fahrverkehr dienen der objektiven und subjektiven Sicherheit
- Sitzgelegenheiten bieten Möglichkeiten zum Ausruhen und zum Dialog
- Begrünung sorgt für angenehmes Mikroklima
- Unterschiedliche Teilräume sorgen für Abwechslung
- Sogar Ballastbrücke und Kielseng sind zukünftig leicht zu queren

Nachhaltige Mobilität fördern



- Fahrräder sind überall einfach verfügbar. Dies gilt für eigene Fahrräder als auch für Leihangebote
- Fußwege werden attraktiv und abwechslungsreich gestaltet (siehe „Aufenthaltsort Straßenraum“)
- Der öffentliche Nahverkehr wird gestärkt
- Die Wege zu Pkw-Stellplätzen sind zum Teil weiter als zur nächsten Bushaltestelle
- Eine ausdifferenzierte Carsharing-Pkw-Flotte macht den eigenen Pkw-Besitz überflüssig
- Ein Angebot von gut ausgestatteten Co-Working-Spaces kann dazu beitragen, Verkehr zu vermeiden

Vermeiden, verlagern, verträglich



- Verkehr **vermeiden**: Ein Angebot von Co-Working-Spaces kann die Fahrt zum Arbeitgeber vermeiden (ohne, dass man im Home-Office arbeiten muss)
- Verkehr **verlagern**: Die Alternativen zum (eigenen) Auto werden im gesamten Quartier verdeutlicht: Fuß, Fahrrad, ÖPNV, Sharing
- Verkehr **verträglich** abwickeln: Durch die Umgestaltung von Ballastbrücke/Kielseng wird der verbleibende Kfz-Verkehr in seinen negativen Auswirkungen reduziert

Mobilitätsstationen

Mobilitätsstationen als Kristallisations- punkt für die Verkehrswende

Mobilitätsangebot

Die Mobilitätsstationen halten eine breite Flotte von Fahrzeugen bereit, die genauso leicht zugänglich sind wie der eigene Pkw. Dazu zählen Fahrräder, E-Lastenräder, Einsitzer, Zweisitzer, normale Pkw, Reise-Kombi, Transporter oder Kleinbusse.

Es entsteht mit wenigen Pkw-Stellplätzen ein vielfältiges Angebot, welches gleichzeitig die nachhaltige Mobilität fördert.

Weitere Nutzungen

Ergänzende Nutzungen im EG & OG integrieren die Mobilitätsstationen als aktive Bausteine ins Stadtgefüge.

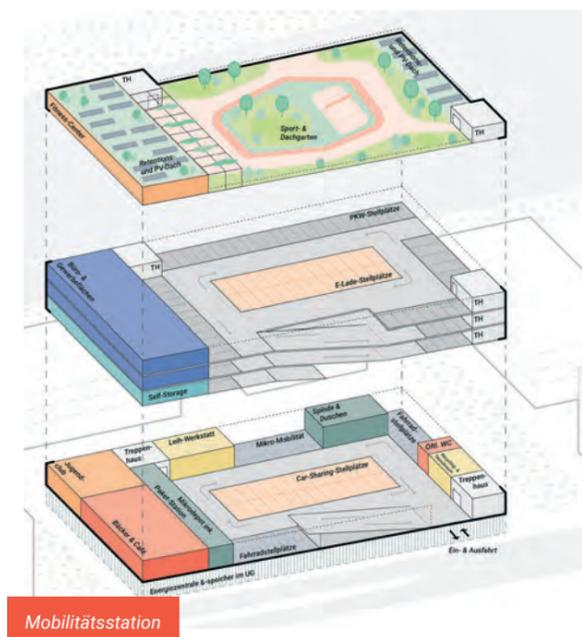
Bündelung von Infrastruktur (Öfftl. WC, Mikrodepot, Paketstation, Umkleiden & Spinde) und Versorgungsfunktionen (Energiespeicher, E-Ladestationen).

Ergänzend sind zugängliche Dachflächen für Sport, Spiel oder Gartennutzung vorzusehen sowie Flächen zur Energieerzeugung durch PV-Anlagen.

Ballastbrücke/Kielseng

Flächenaufteilung

Um die bisherige Trennwirkung der Straße zu minimieren, wird ein Multifunktionsstreifen (2,75 m) angeordnet. Dieser dient als lineare Querungshilfe, zur



Mobilitätsstation

Dämpfung des Geschwindigkeitsniveaus und bietet punktuell Flächen zum Links-Ab- und Links-Ein-Biegen für Kfz.

Zweistreifiger Umbau mit jeweils einem 3,5 m breiten Kfz-Fahrstreifen und mind. 2 m breiten richtungsgebundenen Radwegen und großzügigen Gehwegen sowie Haltestellenbereichen. Alternativ wäre bei ähnlicher Querschnittsbreite ein Zweirichtungs-Radschnellweg mit 4 m Breite auf der Westseite denkbar.

An wichtigen übergeordneten Knotenpunkten kann der Regelquerschnitt gegebenenfalls aufgeweitet werden, um weitere Kfz-Fahrstreifen zur Verfügung zu stellen.

Angrenzende Nutzungen

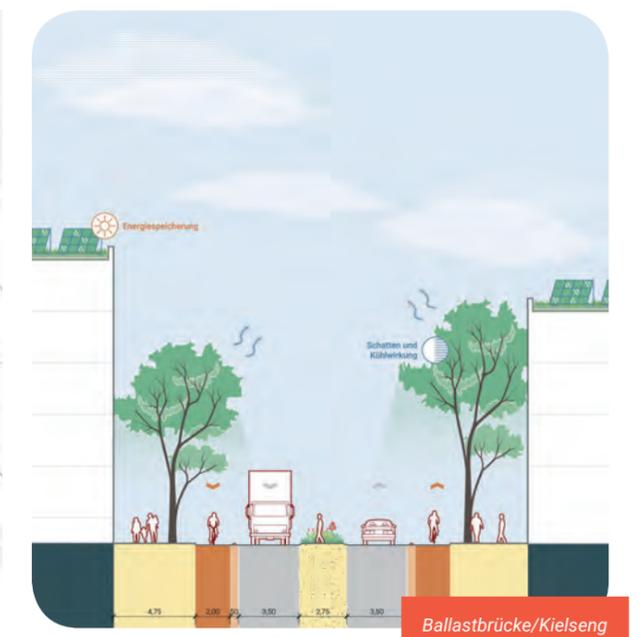
vereinzelt Erdgeschossnutzungen, Wohnen, Gewerbe, Mobilitätsstationen

Begrünung

Großkronige Laubbäumen in möglichst offenen Baumscheiben. Wo sinnvoll (vor allem an Schnittstellen mit grünen Fugen) ist der Multifunktionsstreifen begrünt.

Klima

Beschattung und Kühlung mit großkronigen Bäumen. Verwendung von möglichst hellen Belägen. Förderung von umweltfreundlichen Mobilitätsformen durch Verbesserung der Radverkehrs- und ÖPNV-Infrastruktur.



Ballastbrücke/Kielseng

Harniskai

Flächenaufteilung

Mittig angeordnete 4 m breite Fahrbahn für Rad- und Fußverkehre, sowie auch Bus (Harniskai Nord). Befahrbar für mobilitätseingeschränkte Anlieger, Einsatzfahrzeuge & Liefervorgänge

Beidseitig angeordnete Flexstreifen für Begrünung, Fahrradabstellanlagen, Außenbestuhlung, Gastronomie, barrierefreie Parkplätze, Ausweichstellen und Lieferzonen (Kurzzeitparkstände), begleitet von breiten Gehwegen

Angrenzende Nutzungen

kleinteilige Erdgeschossnutzungen, Wohnen, Gewerbe, Mantelbebauung des Maritimen Zentrums

Begrünung

Großkronige Laubbäumen in großen, offenen Baumscheiben mit Stauden. Begrünte Flachdächer mit teils Gartennutzung und Fassadenbegrünung

Klima

Naturnahe Regenwasserbewirtschaftung mit Retentionsdächern und Baumrigolen

Berücksichtigung von Suffizienzaspekten durch Wiederverwendung von vorhandenen Materialien und Belägen. Förderung alternativer Mobilität durch Sichtbarkeit im öffentlichen Raum und Verzicht auf straßenbegleitendes Kfz-Parken

Am Indusriehafen

Flächenaufteilung

Mittig angeordnete 6,5 m breite Fahrbahn für Bus-, Auto- und Schwerlastverkehr

2 m breiter richtungsgebundener Radweg inkl. Sicherheitsstreifen zur Kfz-Fahrbahn

Die großzügigen Gehwege variieren in der Breite und sind mind. 2,65 m breit. An gegebenen Stellen Aufweitung zu kleinen Vorplätzen mit entsiegeltem, begrüntem Charakter

Angrenzende Nutzungen

öffentlich wirksame Erdgeschossnutzungen, Büro & Gewerbe

Begrünung

Großkronige Laubbäumen in großen, offenen Baumscheiben mit Stauden. Begrünte Flachdächer mit teils Gartennutzung und Fassadenbegrünung

Klima

Beschattung und Kühlung mit großkronigen Bäumen. Offene, versickerungsfähige Beläge und naturnahe Regenwasserbewirtschaftung mit Rigolen

Berücksichtigung von Suffizienzaspekten durch bestandsorientierte Führung der Straße sowie Wiederverwendung von vorhanden Materialien und Belägen



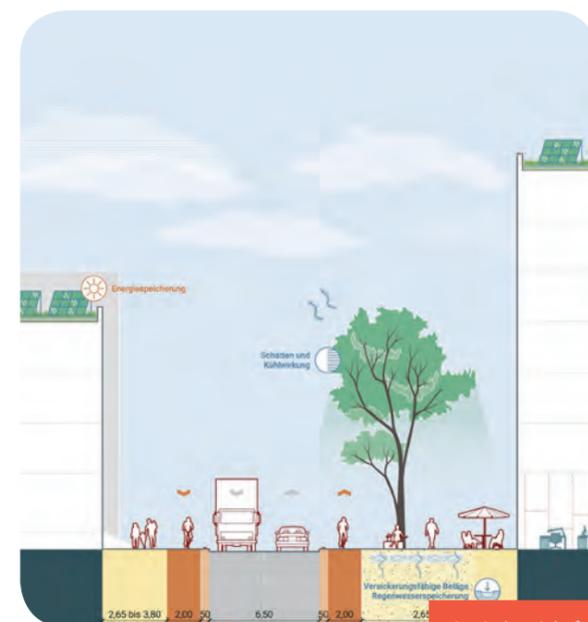
Gemeinschaftliche Harniskaispitze



Grüne Fuge am Stadtspeicher

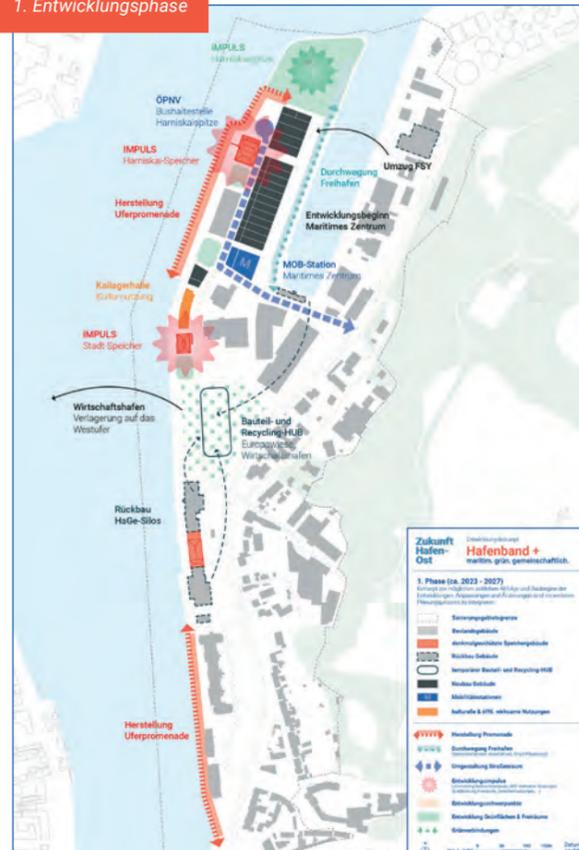


Harniskai

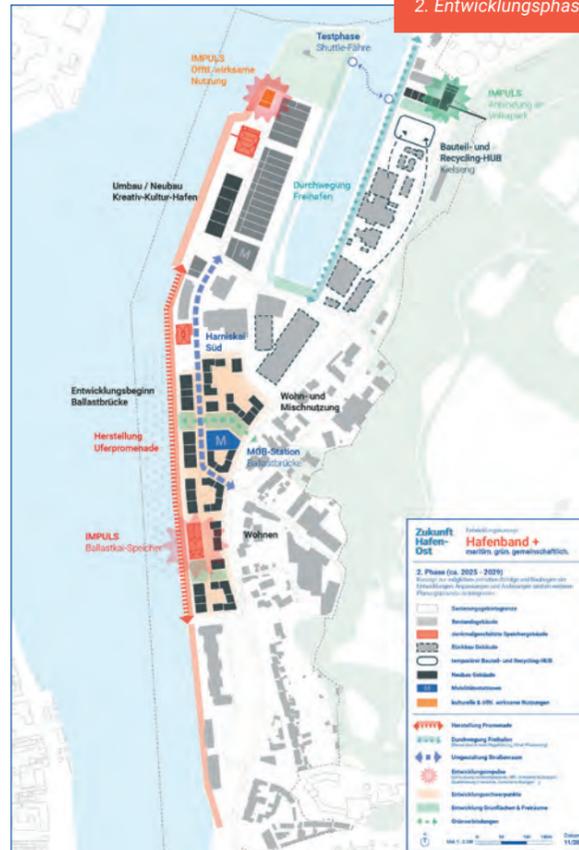


Am Indusriehafen

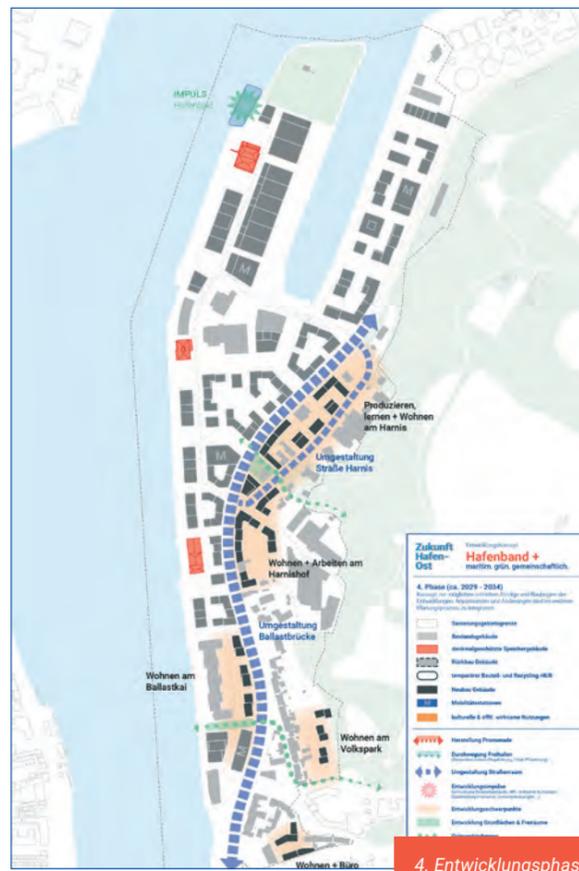
1. Entwicklungsphase



2. Entwicklungsphase



3. Entwicklungsphase



4. Entwicklungsphase

Entwicklung

Prozess

Der Rahmenplan bildet die Grundlage für einen langfristigen Entwicklungsprozess auf Basis der beschlossenen Leitlinien und Planungsprinzipien suffizienter Quartiersentwicklung. Dabei werden die Freiräume, Infrastrukturen und Bebauung schrittweise über einen Zeithorizont von mindestens 10 bis 15 Jahren entwickelt. Bestandsgebäude und -nutzungen sowie die frühe Qualifizierung von Freiräumen oder Aktivierung durch Zwischennutzungen können dafür Impulsgeber sein.

Es gibt im Sanierungsgebiet drei Wasserflächen (archäologische Interessengebiete: vor dem Ballastkai-Speicher, vor Harniskai 4 und Freihafenbecken) bei den es sich gem. § 12 (2) 6 DSchG um Stellen handelt, von denen bekannt ist oder vermutet wird, dass sich dort Kulturdenkmale befinden. Planungsträger sollten sich hier frühzeitig mit dem Archäologischen Landesamt in Verbindung setzen.

Entwicklungsschritte

Da es sich um einen dynamischen Prozess handelt, sind die beschriebenen Entwicklungsschritte als Orientierungsrahmen zu verstehen.

1. Entwicklungsphase

Ausgehend von bestehenden Entwicklungsdynamiken auf der Harniskai-Halbinsel, wie der Umnutzung des Stadtspeichers und des Harniskai-Speichers sowie der bereits bestehenden Nutzung der Harniskaispitze startet die Entwicklung des Maritimen Zentrums. Neben Gewerbeflächen, zählt unter anderem der Bau der ersten Mobilitätsstation und das Einrichten einer Buslinie bis an die Harniskaispitze zu den zentralen Maßnahmen. Mit den Ergebnisse des Freiraumwettbewerbs werden erste Teile des Hafenbandes sowie die Durchwegung/Böschung am Freihafen und die Harniskaispitze qualifiziert. Für den schrittweisen Rückbau des nicht erhaltenswerten Gebäudebestandes wird ein Bauteil- und Recycling-Hub eingerichtet.

2. Entwicklungsphase

Der Fokus liegt zwischen Stadtspeicher und Ballastkai-Speicher und auf der Umsetzung der Quartiersmitte. Versorgungsangebote in der zweiten Mobilitäts-

station sowie Dienstleistungen und Gewerbeflächen in den angrenzenden Bereichen ergänzen die Wohnnutzungen. Die Umnutzung des Ballastkai-Speichers etabliert ein öffentlich wirksames Nutzungscluster. Nach Umzug des Wirtschaftshafens entsteht an der Uferpromenade eine durchgängige Verbindung mit hoher Aufenthaltsqualität.

Die Straße Harniskai-Süd und die Durchwegung/Böschung auf der Ostseite des Freihafens werden qualifiziert. Pendelfähre im Freihafen wird als Testbetrieb eingerichtet. Zudem wird über ein öffentlich zugängliches Dach eines Auftaktgebäudes oder ein Brückenbauwerk ein barrierefreier Anschluss an die Sonnenwendwiese im Volkspark hergestellt.

3. Entwicklungsphase

Nach Freilegung der gewerblich genutzten Flächen im Bereich Kielseng, wird der Teilraum zwischen Freihafen und Volkspark für Büronutzungen Gewerbe sowie Hochschul- und Forschungs- und Bildungsstandorte entwickelt. Südlich der Straße Am Industriehafen schließt weitere Wohnbebauung an. Der Knotenpunkt am Industriehafen und die Straße Kielseng werden umgestaltet. Eine weitere Mobilitätsstation bündelt die Stellplatzbedarfe. Freiräumlich wird die Anbindung an den Volkspark sowie die quartiersinterne Vernetzung zwischen Stadtspeicher und Freihafen aufgewertet.

Südlich des Wertkontors wird mit der Überbauung des Fischmarkts und den Parkplätzen langfristig ein öffentlich wirksamer Auftakt für den Hafen-Ost vorgesehen. Durch eine weitere Mobilitätsstation wird das Potential zur Nachverdichtung im Bereich der südlichen Ballastbrücke geschaffen.

4. Entwicklungsphase

Im Sinne einer nachhaltigen Innenentwicklung im Süden des Sanierungsgebiets werden Nachverdichtungspotentiale genutzt und die gewachsenen Strukturen behutsam durch Wohn- und Mischbebauung ergänzt. Die Flächen der Dragee-Fabrik können bei Aufgabe der Nutzung und unter Berücksichtigung des Waldabstandes neu strukturiert werden. Die Ballastbrücke wird als integrierte Stadtstraße eingebunden und umgestaltet.

Fazit und Ausblick

Mit dem Prozess „Zukunft Hafen-Ost“ und der Festlegung des städtebaulichen Rahmenplans wird eine in die Zukunft gerichtete und anspruchsvolle Grundstein für die Entwicklung des Quartiers Hafen-Ost gelegt. Getreu dem Leitbild „Hafenband + maritim. grün. gemeinschaftlich.“ schlägt es eine Brücke zwischen der historischen Hafennutzung, den räumlichen Gegebenheiten und den städtebaulich gewünschten Entwicklungen. Ein Kernelement dabei ist die durchgehend öffentlich zugängliche Promenade, auf der das Konzept aufbaut und sich wohltuend in Richtung Volkspark weiter durchzieht.

Auf dieser Basis folgt nun die nächste Phase, die Bauleitplanung. Neben der Erstellung der Bebauungspläne wird ein freiraumplanerischer Wettbewerb für die öffentlichen Räume ausgeschrieben, in dem die Gestaltung und die Nutzungen der öffentlichen Freiflächen und Straßenräume präzisiert werden.

Für die Baufelder im kommunalen Besitz wird das Instrument der Konzeptvergabe angewendet. Das bedeutet, dass die Grundstücke zum Festpreis statt einer Höchstpreisvergabe vergeben werden. Dadurch rückt die Qualität und Nachhaltigkeit von Projekten in den Vordergrund.

Auch bei den folgenden Entwicklungsschritten wird ein intensiver Austausch zwischen der Öffentlichkeit, Flensburger Akteur*innen und interessierten Bewohner*innen, der Politik und der Verwaltung für ein erfolgreiches und nachhaltiges Ergebnis sorgen, das die Stadt Flensburg nach vorne bringt.



Naturnaher Freihafen

Impressum

Herausgeberin

Stadt Flensburg

Claudia Takla Zehrfeld, Anke Erdmann, Jonas Römer
Dezernat Projektkoordination, Dialog und Image
Fachbereich Stadtentwicklung und Klimaschutz
Am Pferdewasser 14 | 24937 Flensburg

Projektbeteiligte

IHR Sanierungsträger FGS mbH

Markus Pahl, Stefanie Hagen
Flensburger Gesellschaft für Stadterneuerung
Am Pferdewasser 14 | 24937 Flensburg

Entwicklungschancen und -hemnisse suffizienzorientierter Stadtentwicklung (EHSS)

Michaela Christ, Levke Mahrt, David Pertersen, Henning Brüggemann, Claudia Takla Zehrfeld, Johanna Carstensen, Simone Mohrhof-Arp

Forschungs- und Entwicklungsvorhaben der
Europa-Universität Flensburg und der Stadt
Flensburg, gefördert durch das
Bundesministerium für Bildung und Forschung

Auf dem Campus 1 | 24943 Flensburg

Städtebauliche Rahmenplanung

CITYFÖRSTER architecture + urbanism PartGmbH

Verena Brehm, Oliver Seidel, Jacob Fielers,
Elisa Knemeyer

Escherstraße 22 | 30159 Hannover

Urban Catalyst GmbH

Klaus Overmeyer, Mateusz Rej, Mara Oppermann
Glogauer Straße 5 | 10999 Berlin

R+T Verkehrsplanung GmbH

Dominik Könighaus, Alexa Rheinheimer
Julius-Reiber-Straße 17 | 64293 Darmstadt

Partizipationsverfahren

gruppe F | Freiraum für alle GmbH

Antje Backhaus, Bettina Walther, Bente Jacobsen,
Nina Grodhues

Gneisenaustraße 41 | 10961 Berlin

Gehl

Rasmus Duong-Grunnet, Leon Legeland
Vesterbrogade 24 | 1620 Copenhagen | Denmark

Fotos und Abbildungen

Alle nicht weiter gekennzeichneten Fotos und
Abbildungen unterliegen dem Copyright von
CITYFÖRSTER architecture + urbanism, Urban
Catalyst GmbH, R+T Verkehrsplanung GmbH
und gruppe F | Freiraum für alle GmbH.

Druck

printline Flensburg GmbH
Mergenthalerstraße 2 | 24941 Flensburg

Februar 2023

Für das Gebiet Hafen-Ost wurde in einem kooperativen Verfahren ein städtebaulicher Rahmenplan erstellt. In Zukunft wird hier ein nachhaltiges urbanes Quartier für Flensburg entstehen.

