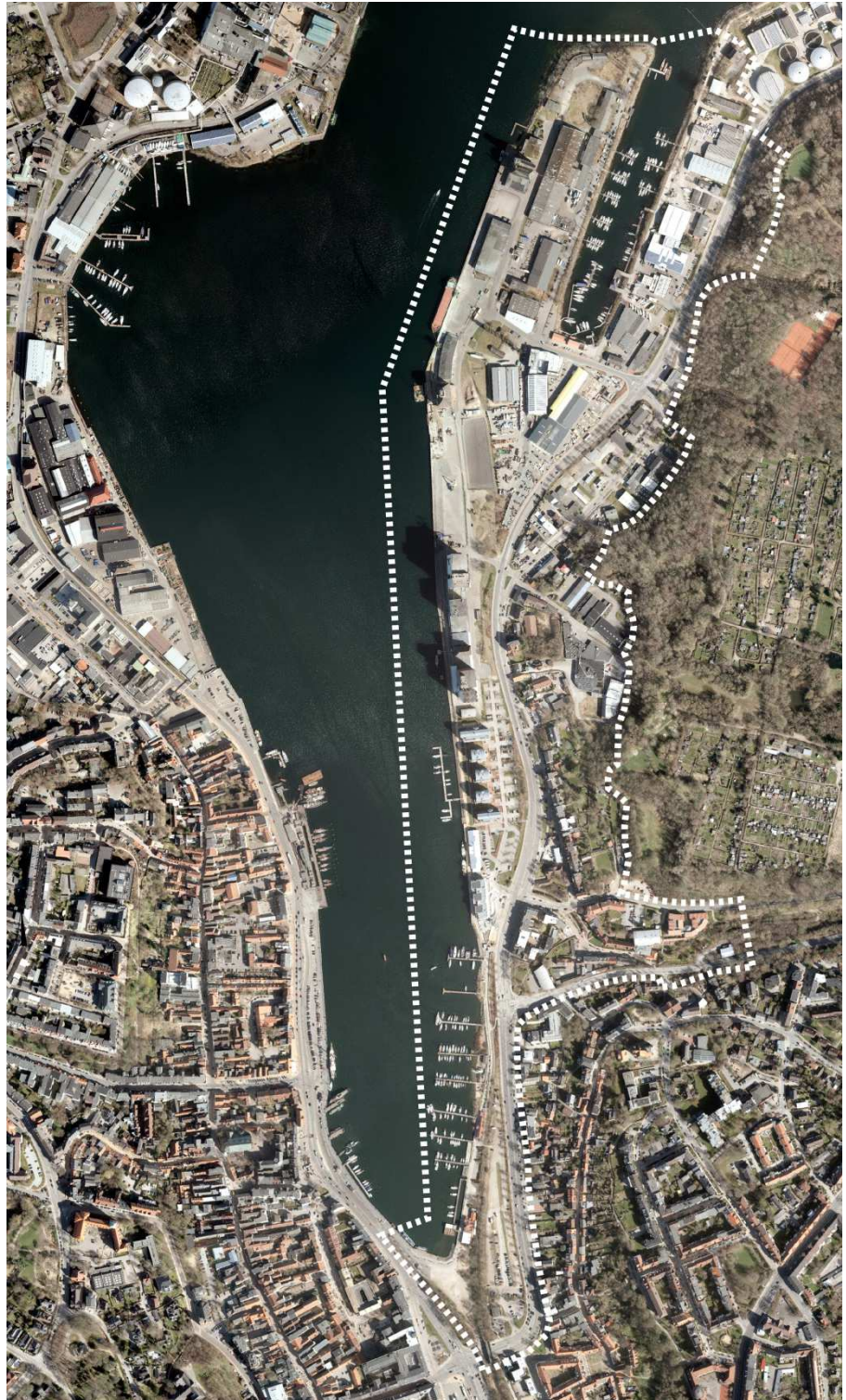


# Flensburg **Hafen-Ost**

Vorbereitende Untersuchungen nach §141 BauGB  
mit integriertem städtebaulichem Entwicklungskonzept



Im Auftrag der Stadt **FLENSBURG**



IHR Sanierungsträger  
Flensburger Gesellschaft für Stadterneuerung mbH  
Am Pferdewasser 14 | 24937 Flensburg

Flensburg

# Hafen-Ost

## Vorbereitende Untersuchungen nach §141 BauGB

mit integriertem städtebaulichem Entwicklungskonzept

**Auftraggeber:** Stadt Flensburg  
Fachbereich Stadtentwicklung und Klimaschutz  
Am Pferdewasser 14  
24937 Flensburg

**Auftragnehmer:** IHR Sanierungsträger  
Flensburger Gesellschaft für Stadterneuerung mbH  
Am Pferdewasser 14  
24937 Flensburg

Dipl.-Ing. Stefanie Hagen  
Dipl.-Ing. Erich Reuter

**Stand:** 22.01.2019 (Entwurf zum Ratsbeschluss am 21.02.2019)

## Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	3
<b>1 Aufgabe, Anlass und Methodik.....</b>	<b>7</b>
1.1 Aufgabe und Anlass .....	7
1.2 Methodik, Verfahren und Prozessorganisation .....	8
1.3 Beteiligung .....	11
<b>2 Das Untersuchungsgebiet Hafen-Ost.....</b>	<b>12</b>
2.1 Die Stadt Flensburg.....	12
2.2 Lage, Größe und Bedeutung des Untersuchungsgebiets .....	13
2.3 Naturräumliche Lage, Topographie und Geologie.....	14
2.4 Historische Entwicklung .....	15
2.5 Übergeordnete Planungen .....	18
2.5.1 Landesentwicklungsplan .....	18
2.5.2 Regionalplan.....	18
2.5.3 Landschaftsrahmenplan.....	18
2.6 Geltendes Planrecht.....	19
2.6.1 Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK).....	19
2.6.2 Flächennutzungsplan.....	25
2.6.3 Landschaftsplan.....	26
2.6.4 Bebauungspläne .....	27
2.6.5 Weitere städtische Satzungen.....	31
2.7 Städtische Planungen und Gutachten .....	32
2.7.1 Leitlinien zur Steuerung des Wohnungsbaus .....	32
2.7.2 Klimaschutzkonzept.....	33
2.7.3 Einzelhandelskonzept.....	35
2.7.4 Ehemaliges Sanierungsgebiet Östliche Altstadt.....	36
2.7.5 Stadtumbau West - Teilgebiet Hafen-Ost .....	39
2.7.6 Masterplan Flensburger Hafen .....	41
2.7.7 Lärmaktionsplanung.....	42
2.7.8 Masterplan Mobilität .....	42
2.7.10 Regionaler Nahverkehrsplan .....	44
2.7.11 Tourismuskonzepte .....	45
2.7.12 Politische Beschlusslage zum Hafen-Ost (bis 1.1.2016).....	47
2.8 Sonstige Bindungen.....	49

2.9 Aktuelle Entwicklungen im Untersuchungsgebiet .....	49
<b>3. Öffentlichkeitsbeteiligung</b> .....	<b>51</b>
3.1 Auftaktveranstaltungen am 12./13.10.2016 und am 16.03.2017 .....	51
3.2 Informationsveranstaltungen .....	54
3.3 Internetplattform „Ideenmerker“ .....	55
3.4 Stadtteilforen .....	56
<b>4. Bestandsanalyse</b> .....	<b>57</b>
4.1 Städtebauliche Struktur.....	57
4.1.1 Denkmalschutz und Archäologie.....	57
4.1.2 Baustruktur und baulicher Zustand der Gebäude .....	63
4.1.3 Energetischer Zustand der Gebäude .....	65
4.1.4 Barrierefreiheit.....	66
4.2 Nutzungsstruktur .....	68
4.2.1 Wohnen.....	70
4.2.2 Hafenbezogenes Gewerbe .....	71
4.2.3 Sonstiges (nicht-hafenbezogenes) Gewerbe .....	71
4.2.4 Freizeit / Tourismus / Wassersport .....	73
4.2.5 Soziale Infrastruktur .....	74
4.2.6 Kulturelle Einrichtungen .....	76
4.2.7 Sport- und Freizeiteinrichtungen .....	76
4.2.8 Sonstige Nutzungen .....	76
4.2.9 Leerstand / Brachflächen .....	77
4.2.10 Wasserflächen.....	77
4.3 Grün- und Freiflächen .....	79
4.3.1 Öffentliche Grün- und Freiflächen .....	79
4.3.2 Private Grün- und Freiflächen .....	82
4.3.3 Baumbestand .....	82
4.4 Verkehrliche Erschließung und Mobilität .....	84
4.4.1 Fußgänger- und Radverkehr .....	84
4.4.2 Straßen: Motorisierter Individualverkehr .....	86
4.4.3 Straßenzustand.....	88
4.4.4 Parkplatz- und Stellplatzflächen .....	90
4.4.5 Öffentlicher Personennahverkehr .....	91
4.4.6 Schienenverkehr / Schienennetz .....	92
4.4.7 Fährverkehr.....	93
4.4.8 Ver- und Entsorgungsnetze .....	93

4.5	Wirtschaftshafen .....	96
4.5.1	Hafenflächen und Ausstattung (Infra- und Suprastruktur).....	96
4.5.3	Hafenumschlagsmengen.....	100
4.6	Eigentumsstruktur und Grundstücksverfügbarkeit.....	104
4.7	Bevölkerungsdaten und Sozialstruktur.....	105
4.7.1	Bevölkerungsstruktur und -entwicklung .....	105
4.7.2	Arbeitsmarkt und Beschäftigung / Soziale Sicherung.....	106
4.7.3	Wohnstruktur.....	107
4.7.4	Eigentümergefragung.....	108
4.8	Wirtschaftsstruktur und Arbeitsplätze.....	109
4.9	Umwelteinwirkungen.....	112
4.9.1	Schall.....	112
4.9.2	Luftbelastung durch Staub und Geruch.....	119
4.9.3	Boden / Bodenschutz.....	123
4.9.4	Hochwasser .....	125
<b>5.</b>	<b>Zusammenfassende Bewertung .....</b>	<b>128</b>
5.1	Stärken und Potenziale .....	128
5.2	Substanz- und Funktionsmängel .....	131
<b>6.</b>	<b>Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept für den Hafen-Ost (IEK) .....</b>	<b>134</b>
6.1	Ziele des gesamtstädtischen integrierten Stadtentwicklungs-konzepts (ISEK) .....	136
6.2	Leitbild und Leitlinien.....	136
6.3	Sanierungsziele .....	140
6.3.1	Handlungsfeld Stadtstruktur / Stadtbild .....	140
6.3.2	Handlungsfeld Nutzungsstruktur.....	141
6.3.3	Handlungsfeld Umwelt / Klima / Grün / Freiraum .....	142
6.3.4	Handlungsfeld Verkehr / Infrastruktur.....	142
<b>7.</b>	<b>Maßnahmen- und Zeitplan.....</b>	<b>144</b>
7.1	Maßnahmen der Vorbereitung (gemäß B.1.1 der StBauFR SH).....	144
7.2.	Maßnahmen der Durchführung (gemäß B.2 der StBauFR SH) .....	144
7.3	Maßnahmen der Abwicklung (gemäß B.3 der StBauFR SH) .....	152
7.4	Zeitplan .....	152
<b>8.</b>	<b>Kosten- und Finanzierungsplanung .....</b>	<b>153</b>
EXKURS:	Andere Hafenstädte .....	157
<b>9.</b>	<b>Verfahrensrechtliche Abwägung .....</b>	<b>158</b>
9.1	Beurteilung der Sanierungsvoraussetzungen nach BauGB .....	158

9.2 Abwägung und Empfehlung zur Anwendung eines Instrumentes des besonderen Städtebaurechts.....	163
9.3 Empfehlung zur Abgrenzung eines Sanierungsgebiets .....	167
<b>10. Weiteres Verfahren.....</b>	<b>169</b>
Anhang.....	170
Abbildungsverzeichnis.....	172
Quellenverzeichnis .....	173

# 1 Aufgabe, Anlass und Methodik

## 1.1 Aufgabe und Anlass

Die Hafenumflächen Flensburgs haben aufgrund der Wasserlage und der Zentralität in Flensburg eine hohe Bedeutung. Der Hafen hat als zentraler Bereich einen besonderen Einfluss auf das Stadtbild und ist ein starker Identifikationsfaktor. Flensburgs Attraktivität ist vor allem auf die Altstadt und den Hafen zurückzuführen.

Die Stadtgründung geht auf die günstige Lage am Ende bzw. Anfang der Förde zurück. Jahrhundertlang wurde der Hafen überwiegend für Warenumsatz genutzt. Mit der Zunahme des Warenumsatzes wuchs die Stadt, Speichergebäude und Lagerschuppen wurden gebaut, Verkehrswege speziell für den Abtransport konzipiert, Flächen befestigt und durch Zäune geschützt.

Der Hafen war lange Zeit der „Motor“ der Stadtentwicklung. Inzwischen ist aber die Hafenum-Ostseite zum Großteil durch eine rückläufige Hafenumwirtschaft, brachgefallene Flächen und aufgegebenen Nutzungen geprägt. Die Hafenumspeicher stehen leer und zeigen deutliche Verfallsspuren. Im Bereich nördlich des Werftkontors sind in der jüngsten Vergangenheit zwei Entwicklungen eingetreten, die eine detaillierte Betrachtung der Gesamtsituation erfordern, um darauf aufbauend planerische Perspektiven zu entwickeln: Die Aufgabe der Nutzung der Getreidesilos, die bisher ca. 50 % der Umsatzmengen ausmachte und der Heimfall der Harniskaispitze an die Stadt Flensburg.

Im Hafen ist nach der Teilaufgabe von gewerblicher Hafenumnutzung die Flächenentwicklung aufgrund der zukünftigen Aufwendungen in Bezug auf die Kaikanten, den schwierigen Baugrund und die Altlasten mit hohen Aufwendungen verbunden. Die verkehrliche Erschließung ist bisher nur auf eine gewerbliche Hafenumumsatznutzung ausgerichtet. Man kann feststellen, dass sich das Gebiet aus sich selber heraus nicht entwickeln kann.

Zur Sicherung einer für die Gesamtstadt sinnvollen Entwicklung werden für das Gebiet „Hafen-Ost“ vorbereitende Untersuchungen (VU) nach § 141 BauGB durchgeführt. Die Durchführung erfolgt, um Beurteilungsgrundlagen über die Notwendigkeit der Sanierung, der sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge sowie der anzustrebenden allgemeinen Ziele und die Durchführbarkeit einer städtebaulichen Sanierung zu gewinnen. Dabei wird ein offenes, transparentes und prozessorientiertes Verfahren realisiert, das sicherstellt, dass allen Interessierten eine konstruktive Beteiligung ermöglicht wird. Es wird geprüft, ob Struktur- und Funktionsschwächen vorliegen und ob die Beseitigung der strukturellen Mängel und Substanzschwächen die förmliche Festlegung als Sanierungsgebiet erforderlich machen.

Im Programm „Stadtumbau West“ ist gemäß den geltenden Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein für jedes zur städtebaulichen Gesamtmaßnahme gehörende Teilgebiet ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (gemäß § 171b BauGB) aufzustellen, in dem die Ziele und Maßnahmen im Stadtumbaugebiet darzustellen sind. Zur Bestimmung der Teilgebiete der städtebaulichen Gesamtmaßnahme ist unter Mitwirkung der Öffentlichkeit ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept zu erstellen, das bereits die übergeordneten Zielsetzungen für das jeweilige Teilgebiet enthalten muss.

In den vorbereitenden Untersuchungen ist ein für das Gebiet Hafen-Ost spezifisches integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept enthalten. Es umfasst die Erarbeitung eines Leitbilds, von Sanierungszielen und Maßnahmen, die Formulierung einer langfristigen Strategie und Empfehlungen zum Einsatz des besonderen Städtebaurechts.

Zeitlich parallel wurde von der Stadt Flensburg das „Integrierte Stadtentwicklungskonzept“ (ISEK) für die Gesamtstadt erarbeitet und am 26.04.2018 (RV-35/2018) beschlossen. Die im ISEK definierten Ziele sind maßgebend für die Entwicklung des Hafens-Ost.

## 1.2 Methodik, Verfahren und Prozessorganisation

### Methodik

Die vorbereitenden Untersuchungen gliedern sich in drei Teile:

- Teil 1: Ausgangslage** (Kapitel 1-5)
- Teil 2: Konzept** (Kapitel 6-7)
- Teil 3: Umsetzung** (Kapitel 8-11)

Im ersten Teil „**Ausgangslage**“ werden die Aufgabe und der Anlass sowie die Methodik, das Verfahren und die Öffentlichkeitsbeteiligung beschrieben (Kapitel 1). Das Untersuchungsgebiet wird in Hinsicht auf die Lage und Funktion, die historische Entwicklung und die übergeordneten Planungsgrundlagen und bestehende Konzepte dargestellt (Kapitel 2).

Das Beteiligungsverfahren enthält sowohl formelle Beteiligungsarten nach § 137 BauGB als auch darüber hinaus gehende informelle Beteiligungsinstrumente (Kapitel 3).

Der Hauptteil des ersten Teils umfasst die Bestandsanalyse, die auf eine Gesamtbeurteilung des Gebiets ausgerichtet ist (Kapitel 4). Hierbei werden die städtebauliche Struktur, die vorhandenen Nutzungen, die Infrastruktur, der Grün- und Freiraum, die Eigentumsstruktur und die soziale und wirtschaftliche Struktur beschrieben. Für die Bestandsaufnahme sind vorliegende fachspezifische Materialien und Unterlagen ausgewertet, zusätzliche erforderliche Teilgutachten beauftragt und ausgewertet, Ortsbegehungen durchgeführt und zahlreiche Befragungen und leitfadengestützte Interviews mit Eigentümern und Nutzern durchgeführt worden. Die Ergebnisse sind abschließend in Stärken / Potenziale und Mängel / Missstände zusammengefasst (Kapitel 5).

Im zweiten Teil „**Konzept**“ wird auf Basis der Bewertung der Missstände und Mängel sowie der Stärken und Potenziale das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept erstellt. Es beinhaltet das Leitbild, Leitlinien und Sanierungsziele (Kapitel 6). In Kapitel 7 werden daraus resultierend Maßnahmen benannt und in Kapitel 8 die Kosten- und Finanzierungsplanung dargestellt.

Der dritte Teil „**Umsetzung**“ enthält die verfahrensrechtliche Abwägung (Kapitel 9). Es werden die Sanierungsvoraussetzungen nach BauGB beurteilt, die Instrumente des besonderen Städtebaurechts dargestellt und auf ihre Anwendbarkeit im Untersuchungsgebiet geprüft. Als Ergebnis wird eine Empfehlung zur Anwendung des besonderen Städtebaurechts und zur Abgrenzung eines Sanierungsgebiets ausgesprochen sowie das weitere Vorgehen beschrieben (Kapitel 10).

### Verfahren

#### Bekanntmachung, Auftakt

Der Beschluss der Ratsversammlung zur Einleitung vorbereitender Untersuchungen für das Gebiet „Hafen-Ost“ wurde am 04.04.2015 im Flensburger Tageblatt, Flensburg Avis und der



Internet-Seite der Stadt Flensburg entsprechend den Anforderungen des § 141 (4) BauGB ortsüblich bekannt gemacht.

Mit der Bekanntmachung greift § 15 BauGB, der für Anträge auf Durchführung eines Vorhabens oder Erteilung einer Teilungsgenehmigung im Sinne eines genehmigungspflichtigen Vorhabens, einer Grundstücksteilung oder Rechtsvorgängen gemäß § 144 BauGB, die Zurückstellung von Baugesuchen für längstens zwölf Monate ermöglicht, wenn zu befürchten ist, dass das beabsichtigte Vorhaben die Durchführung der Sanierung unmöglich macht oder erheblich erschwert. Maßgeblich sind die Ziele der Sanierung bzw. die Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen. Alle gebäude- oder grundstücksbezogenen Maßnahmen, die den Sanierungszielen entsprechen und einer Umsetzung der vorgesehenen Sanierungsplanungen nicht entgegenstehen, können vor, während oder nach den vorbereitenden Untersuchungen durchgeführt werden.

Weiterhin ist mit der Bekanntmachung auf die Pflicht der Eigentümer, Mieter, Pächter und sonstige im Besitz oder zur Nutzung eines Grundstücks, Gebäudes oder Gebäudeteils Berechtigte sowie ihrer Beauftragten gegenüber der Gemeinde hingewiesen worden, Auskunft über die Tatsachen zu erteilen, deren Kenntnis zur Beurteilung der Sanierungsbedürftigkeit des Gebietes oder zur Vorbereitung oder Durchführung der Sanierung erforderlich ist (§ 138 BauGB).

#### Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Eine frühzeitige Beteiligung von Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurde vom 11.02. - 11.03.2016 durchgeführt. Die Ergebnisse sind in der Bestandsanalyse ausgewertet worden.

Die verfahrensrechtliche Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wird nach Abstimmung mit der Auftraggeberin / der Stadt Flensburg durchgeführt, dessen Ergebnisse ebenfalls in die vorbereitenden Untersuchungen eingearbeitet werden.

#### Satzungsbeschluss über das Sanierungsgebiet

Der Ratsversammlung werden die vorbereitenden Untersuchungen mit dem integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept, die Gebietsabgrenzung für ein Sanierungsgebiet und der Satzungsentwurf über die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebiets „Hafen-Ost“ zur Beschlussfassung vorgelegt.

### **Prozessorganisation**

Die Erarbeitung der VU wird aufgrund seines integrierten Ansatzes seit Beginn von einer fachbereichsübergreifenden Projektgruppe in der Flensburger Stadtverwaltung begleitet.

In der **Projektgruppe** sind vertreten:

Aus dem Fachbereich Stadtentwicklung und Klimaschutz (ehem. Entwicklung + Innovation):  
Stadt- und Landschaftsplanung  
Strategische Projekte Verkehr und Umwelt  
Denkmalschutz und Stadtbildpflege  
Wirtschaft, Tourismus und Stadtmarketing

Ordnungsverwaltung, Hafenbehörde  
Natur- und Umweltschutz

Flensburg Fjord Tourismus GmbH  
 Technisches Betriebszentrum, Abteilung Tiefbau  
 Stadtwerke Flensburg GmbH  
 Flensburger Hafen GmbH  
 Flensburger Gesellschaft für Stadterneuerung IHR Sanierungsträger mbH

Ein weiterer wichtiger Baustein ist die Einbeziehung der Öffentlichkeit (s. Kap. 1.3 und Kap. 3). Es fanden Informationsveranstaltungen und Teilnahmeveranstaltungen mit Werkstattcharakter in verschiedenen Stadien der VU-Erstellung statt. Sie sind von Beginn an in den Prozess der VU einbezogen und werden transparent dargestellt, so dass allen interessierten Bürgerinnen und Bürgern eine Teilnahme und Mitgestaltung ermöglicht wird.

Projektablaufplan: Vorbereitende Untersuchungen (VU) Hafen-Ost  
 Beteiligung: Prozessbegleitender "Zukunftsdialo Hafn-Ost"  
 Ein offenes transparentes und prozessorientiertes Verfahren gestalten, das allen Interessierten eine konstruktive Beteiligung ermöglicht.

18.12.2018

IHR



SANIERUNGSTRÄGER

Zeit	Beteiligung	Projektgruppe	Politik / Fraktionen / Innenministerium
26.03.2015			Beschluss Ratsversammlung über VU-Erstellung
04.04.2015			Veröffentlichung
07.07.2015			SUPA-Mitteilung zur Vorgehensweise
24.06.2015/19.08.2015			Information Innenministerium
07.01.2016		Konstituierende Sitzung	
11.02.-11.03.2016	Frühzeitige TOB-Beteiligung		
März-Juli 2016	Ideenwettbewerb Zwischennutzung Harniskaispitze		
18.05.2016		Vorschlag Auswahl Zwischennutzung	
31.05.2016			SUPA-Entscheidung zur Auswahl Zwischennutzung
12./13.10.2016	Öffentlichkeitsbeteiligung Expertenbeteiligung Information über das Verfahren und das Gebiet, WORLDCAFÉ	Teilnahme an Worldcafé	Teilnahme des SUPA-Vorsitzenden an Worldcafé
Feb-Dez 2016	Expertenbeteiligung (Interviews/Gespräche) zur Erstellung der Bestandsaufnahme		
08.12.2016			RV: Beschluss Entwidmung der Hafengleise
16.03.2017			Fraktionsworkshop
06.06.2017		Vorbereitung Infoveranstaltung	
21.06.2017	Informationsveranstaltung Workshops, Gutachten, Wirtschaftshafen	Teilnahme an Infoveranstaltung	Rückkopplung in die Fraktionen
11.07.2017			SUPA: aktuelle Projektidee Stadtspeicher
05.10.2017	Informationsveranstaltung Diverse aktuelle Projektideen parallel zur VU	Teilnahme an Infoveranstaltung	
07.12.2017			RV: Beschluss über den Wirtschaftshafen und vorgezogene Baumaßnahmen Hafensilos
17.12.2017	Sanierungsbeirat		Sanierungsbeirat
Juli -Nov. 2018			Information Innenministerium
Dez. 18/Jan. 19	TOB-Beteiligung		
10.01.2019		Abschlusssitzung VU Hafen-Ost	
16.01.2019	Öffentlichkeitsbeteiligung Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen	Teilnahme an Infoveranstaltung	

Abbildung 1 | Ablaufplan

## 1.3 Beteiligung

Im Grundsatzbeschluss der Ratsversammlung der Stadt Flensburg (RV 23/2015) wurde die Leitlinie festgelegt: „Der Planungsprozess ist mit einer breiten gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und politischen Beteiligung durchzuführen, die die Belange der Gesamtstadt aufnimmt, aber auch Einzelinteressen einbezieht.“

Die vorbereitenden Untersuchungen knüpfen sowohl fachlich als auch in Bezug auf die Beteiligungsverfahren an vorangegangene Planungsphasen an.

Am 12. und 13.10.2016 fanden zwei Auftakt-Beteiligungsveranstaltungen mit der Öffentlichkeit sowie Hafennutzern und Fachexperten statt. Am 16.03.2017 wurde der Workshop mit Vertretern der Ratsfraktionen durchgeführt. Ziele waren in erster Linie die Information über das Gebiet und das weitere Verfahren sowie die Sammlung von Ideen.

Am 21.06.2017 wurde vom Sanierungsträger im Robbe & Berking Yachting Heritage Centre eine Infoveranstaltung für die Öffentlichkeit durchgeführt. Die Themen umfassten die Ergebnisse der Beteiligungsworkshops, einen Zwischenstand zu den vorbereitenden Untersuchungen, Ergebnisse der Gutachten für Schall, Staub und Geruch und die Machbarkeitsstudie für die denkmalgeschützten Hafen-Silos.

Im Rahmen einer weiteren Informationsveranstaltung am 5.10.2017 gab die Stadt Eigentümern, Pächtern und Projektentwicklern die Chance, ihre Ideen, die vor oder während der Bearbeitungszeit der VU konzipiert und der Stadt vorgestellt wurden, in der Öffentlichkeit zu präsentieren. Es handelte sich um Ideen für die drei denkmalgeschützten Hafensilos, des Weiteren um das Grundstück Ballastkai 10 a (nördlich an das Werftkontor anschließend), einen Hafenschuppen, sowie Entwicklungsvorstellungen eines maritimen Dienstleisters.

In einer weiteren Bürgerversammlung am 16.01.2019 wurden die Ergebnisse der VU, die anschließend in die TÖB-Beteiligung gehen, der Öffentlichkeit präsentiert und zur Diskussion gestellt.

Alle Dokumentationen der Veranstaltungen sind im Internet veröffentlicht (<http://ihrsan.de/hafen-ost.html>). Des Weiteren wird eine „Gläserne Akte“ auf der Website der von der Stadt beauftragten Flensburger Gesellschaft für Stadterneuerung geführt, die von der städtischen Website aus verlinkt ist und es steht dort ein Vordruck „Ideenmerker“ für interessierte Bürgerinnen und Bürger zur Verfügung, mit dem sie ihre Ideen auf diese Art einbringen können.

In Kapitel 3 werden die Inhalte der oben genannten Beteiligungsveranstaltungen sowie andere vorab und zeitlich parallel durchgeführte Öffentlichkeitsbeteiligungen der Stadt Flensburg zum Hafen-Ost dargestellt.

## 2 Das Untersuchungsgebiet Hafen-Ost

### 2.1 Die Stadt Flensburg

Die Stadt Flensburg liegt am Ende der rund 35 km langen Flensburger Förde in 3 km Entfernung von der deutsch-dänischen Grenze. Sie ist kreisfreie Stadt, Oberzentrum und die drittgrößte Stadt Schleswig-Holsteins. Sie grenzt an die Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg.

Die Hafen- und Handelsstadt, die seit 1284 Stadtrechte besitzt, ist durch ihre unmittelbare Beziehung zum Wasser und die Begegnung zweier Kulturen geprägt. In Flensburg leben 95.469 Einwohner (Stand: 31.12.2017)<sup>1</sup> und im Einzugsgebiet ca. 450.000 Einwohner.

Die Stadt ist durch die Bundesstraßen B 199, die B 200 und die Bundesautobahn A7 / E45 mit zwei Abfahrten überörtlich gut angebunden. Sie besitzt einen (Geschäfts-) Flughafen und einen Bahnhof mit IC / ICE-Haltepunkt. In Flensburg sind eine Europa-Universität, eine Hochschule und das Kraftfahrtbundesamt ansässig.

Die Wirtschaftsstruktur der Stadt Flensburg wird durch einen überdurchschnittlich hohen Anteil von Arbeitsplätzen im Dienstleistungsbereich (84 %) bestimmt. Das produzierende Gewerbe nimmt 16 % ein. Die ca. 5.000 Unternehmen in Flensburg beschäftigen ca. 40.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die Stadt ist außerdem Sitz der Industrie- und Handelskammer, der Handwerkskammer und der Kreishandwerkerschaft.

Als identitätsstiftende Alleinstellungsmerkmale gegenüber dem Umland und anderen Städten sind z.B. zu nennen:

- der große Anteil der dänischen Minderheit, deutsch-dänische Baukultur prägt das Stadtbild,
- die Geschichte rund um die Hafenvirtschaft und Kaufmannskultur und
- die Flensburger Förde.

---

<sup>1</sup> Aufgrund des laufenden Widerspruchsverfahrens der Stadt Flensburg gegen den Zensus-Bescheid 2011 sind die amtlich festgestellten Einwohnerzahlen für die Stadt Flensburg nicht gültig. Es werden daher Zahlen auf Basis des Einwohnermelderegisters der Stadt Flensburg veröffentlicht.

## 2.2 Lage, Größe und Bedeutung des Untersuchungsgebiets

Das Untersuchungsgebiet Hafen-Ost liegt zentral im Stadtgebiet mit der größeren nördlichen Teilfläche im Stadtteil „Früerlund“ (im Stadtbezirk Blasberg) und mit der südlichen Teilfläche im Stadtteil „Jürgensby“ (im Stadtbezirk „St.Jürgen“). Es befindet sich östlich des Innenhafens, umfasst den gewerblichen Hafenbereich Hafen-Ost, die Bebauung bis zum unteren unbebauten Fördehang bis zum Fördehang, reicht bis zur Hafenspitze / ZOB und grenzt im Süden an die westliche und östliche Altstadt.

### Das Gebiet wird begrenzt durch

- im Norden: die Kaikante der Harniskaispitze und das Klärwerk,
- im Osten: den Hangfuß des Fördehanges (Volkspark), das Grundstück Nordstraße 3, die Nordstraße, den Hafendamm,
- im Süden: die Straßen Hafendamm und Norderhofenden,
- im Westen: einer auf dem Wasser verlaufenden gedachten Linie ca. 50 m parallel zur Kaikante am Ostufer der Förde.

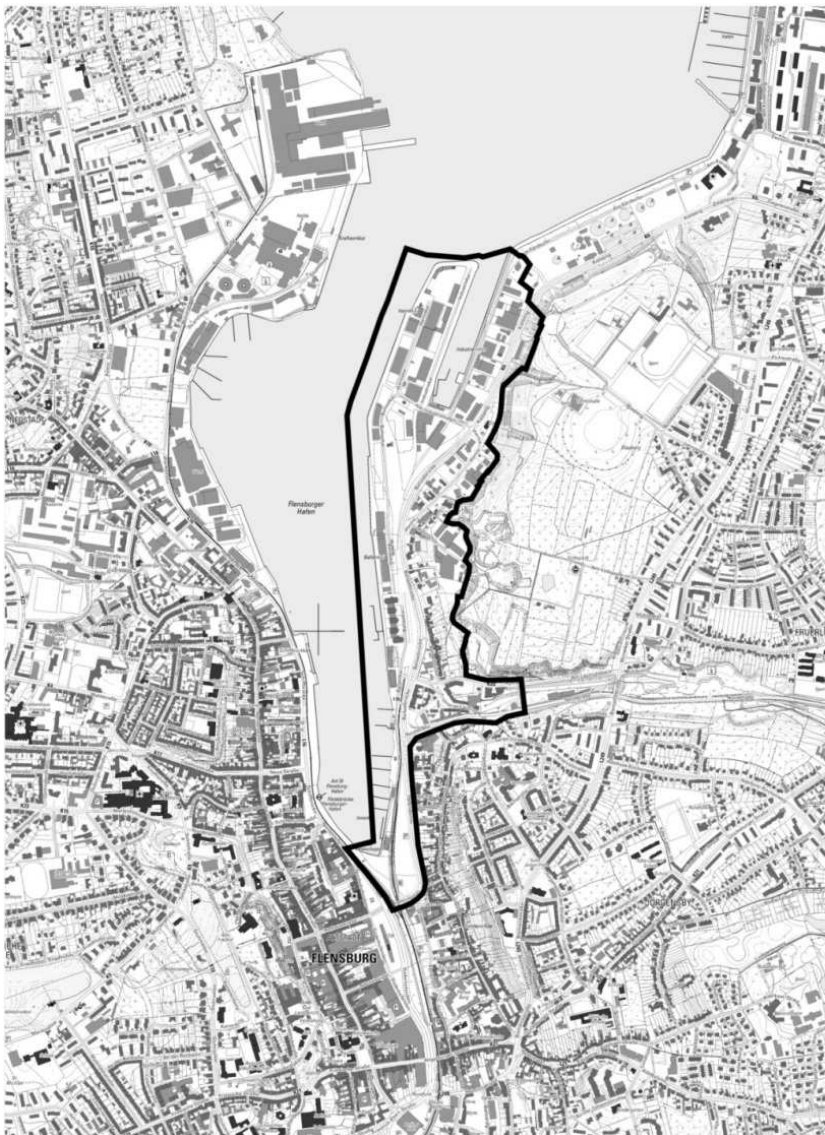


Abbildung 2 | Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

Es umfasst die Straßen Am Kanalschuppen, Hafendamm, Ballastbrücke, Ballastkai, Unterer Lautrupweg, Harniskai, Harnis, Harnishof und Am Industriehafen im Ganzen und teilweise die Straßen Norderhofenden, Nordstraße, Am Lautrupsbach und Kielseng.

Die Größe des Untersuchungsgebiets beträgt ca. 63,9 ha, davon sind ca. 47,6 ha Land- und 16,3 ha Wasserflächen. Die längste Ausdehnung beträgt in Nord-Süd-Richtung 2,1 km, in Ost-West-Richtung 500 m, die Uferlänge beträgt 3,1 km. Es wohnen derzeit 709 Menschen mit ihrem Erstwohnsitz im Untersuchungsgebiet (Stand 31.12.2017).

An das VU-Gebiet schließen an:

- im Westen die weiteren Wasserflächen des Hafens,
- im Nordosten das Klärwerk,
- im Osten der Volkspark / Waldflächen, die Grünflächen des Lautrupsbachtals und die Wohnbauflächen der östlichen Altstadt und
- im Süden / Südwesten die Verkehrsflächen des Bahndammes und des Zentralen Omnibusbahnhofs ZOB und die westliche Altstadt.

## 2.3 Naturräumliche Lage, Topographie und Geologie

Flensburgs Erscheinungsbild ist stark durch die Förde sowie die Moränen- und Sanderflächen der letzten Eiszeiten geprägt. Es wird vor allem von der markanten Endmoräne der Flensburger Förde und vom heutigen Zungenbecken mit der Förde und dem Niederungsgebiet der Altstadt gebildet.

Die Hafenflächen bestehen hauptsächlich aus aufgeschüttetem Boden und sind durch künstliche Befestigungen wie Kaimauern und Steinschüttungen gesichert. Die Hafenflächen liegen auf einer Höhe von ca. 1,50 m üNN (Hafenspitze) bis 4,30 m üNN (Ostseite Freihafen), am Harniskai ca. 2,30 m üNN. Der mittlere Wasserspiegel liegt etwa bei 0,00 m NN und schwankt zwischen -2,0 m üNN und 1,8 m üNN. Der Volkspark befindet sich auf einem Niveau von 40 - 50 m üNN.

Die Sedimente der Endmoränen sind aus Geschiebesand, -lehm oder -mergel. Derartige Böden finden sich vorwiegend östlich des Hafendamms / der Ballastbrücke / Kielseng. Hier handelt es sich um überwiegend stark lehmigen Sand, vereinzelt Lehm und Ton. Moorböden sind im östlichen Jungmoränenhochkomplex kleinflächig in abflusslosen Senken verteilt. Hauptbodentypen sind in diesem Gemeindegebiet Parabraunerden und stauwassergeprägte Pseudogleye.

Die Böden im Hafenbereich bestehen hauptsächlich aus oberflächennahen Auffüllungen aus fein- bis grobsandigen Mittelsanden mit humosen Anteilen, die vor allem im oberflächennahen Bereich Beimengungen von Bauschutt aufweisen. Die maximale Mächtigkeit der Auffüllungen beträgt 5 m. Darunter befinden sich Wechsellagerungen von Mudden, Sanden oder Torfen. Unterhalb der Wechsellagerungen (in ca. 6,50 bis 9 m unter Geländeoberkante) stehen gewachsene, wasserdurchlässige, fein- bis grobsandige Mittelsande mit Findlingen und großen Steine an.

## 2.4 Historische Entwicklung

Die Geschichte der Stadt Flensburg ist von Beginn an stark vom Hafen beeinflusst und prägt die Stadt bis heute in ihrem Erscheinungsbild. Für die Entwicklung einer Handelsstadt war der Platz an der Förde hervorragend geeignet: einerseits bot er Wasseranschluss für die Handelsschifffahrt, andererseits lag er geschützt am Ende der Förde.

Die Besiedelung der Förde begann auf der Ostseite der heutigen Stadtfläche (St. Johannis) ca. 900 durch dänische Fischer. Der eigentliche Ursprung Flensburgs liegt aber auf der Westseite der Förde. Um ca. 1200 wurde die Marktsiedlung Flensburg (St. Marien) planmäßig angelegt. Stadtrechte erhielt Flensburg 1284.

Die Wasserfläche reichte ursprünglich bis zur heutigen Angelburger Straße, Holm und Süderfischerstraße. Mit der Zeit wurde die Wasserfläche durch Einlagerungen aus den Bächen und dem im Süden einmündenden breiten Mühlenstrom mehr und mehr verlandet. Die Nutzungen auf der Hafen-Westseite waren hauptsächlich durch Handel und später auch durch Industrie (Werft, Kraftwerk) geprägt, an der Ostseite haben sich Kapitäne und Fischer mit ihren Wohnhäusern, kleine Werften und später vereinzelt Industrie angesiedelt.

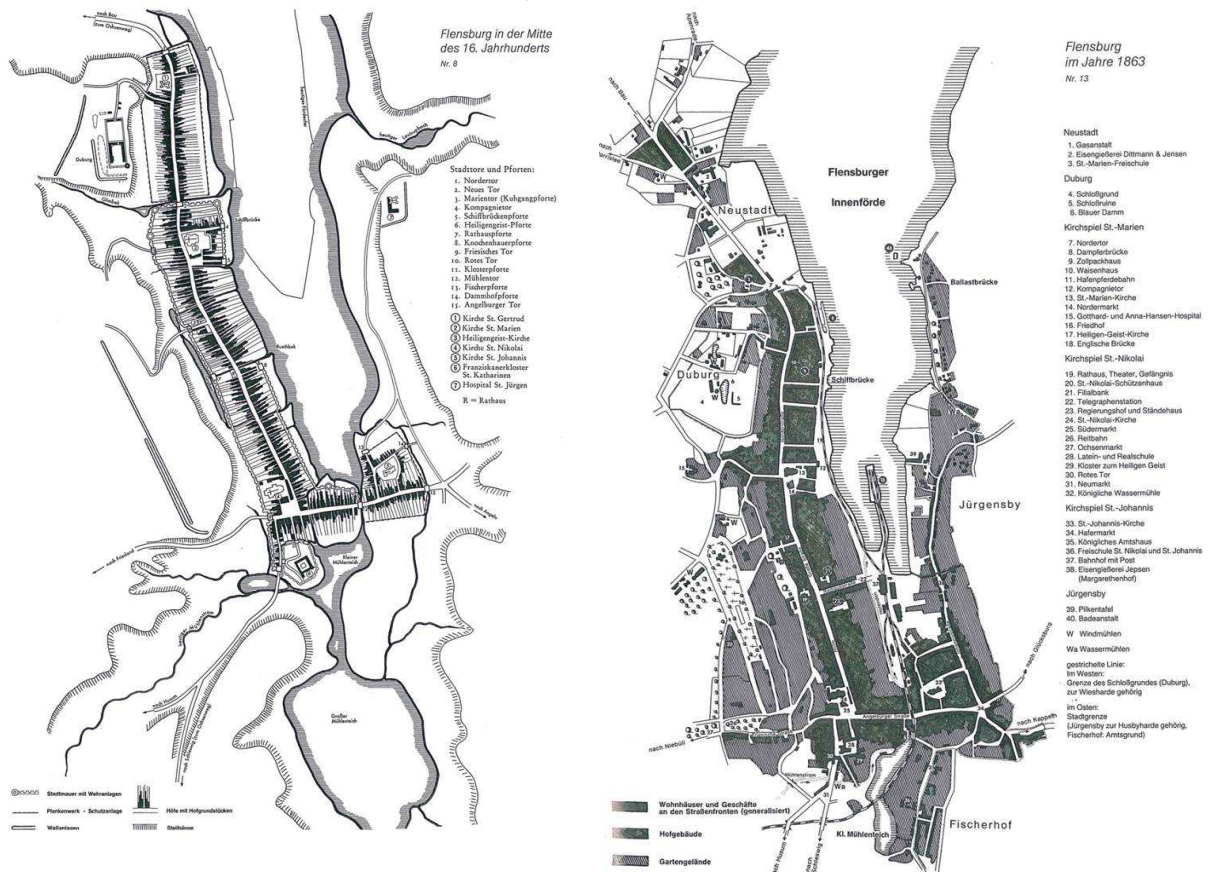


Abbildung 3 | Flensburg in der Mitte des 16. Jahrhunderts    Abbildung 4 | Flensburg im Jahre 1863

Der Wandel der Hafentflächen war stark mit der Entwicklung der **Eisenbahn** verbunden. 1852 begann man mit dem Bau der Flensburg mit der Westküste verbindenden Eisenbahnlinie. 1854 wurde der erste Bahnhof am Plankemai etwa in Höhe der Doppelbrücke Hafendamm / ZOB gebaut und die sogenannte „Englische Brücke“ errichtet, die bis zu 260 m in das Hafenbecken hineinragte. Über die Brücke konnten Schiffe direkt von Zügen gelöscht, bzw. beladen werden.

Der Bau der Eisenbahnlinie und des Gaswerkes unter maßgeblicher Beteiligung englischer Ingenieure brachte für Flensburg eine Neuerung anderer Art: Am 06. September 1855 fand in Flensburg die erste Regatta für „Lustböte“ statt. Initiiert hatten dies englische Ingenieure, die mit dem Bau der Eisenbahn und des Gaswerkes beschäftigt waren. Sie brachten den Regattasport an die Förde und damit den Wassersport in den Flensburger Hafen.

1874 wurde nach der Eingemeindung von St. Jürgen am östlichen Ufer mit der Errichtung einer festen Kaimauer begonnen. Diese verlief von der Plankemai bis zur Ballastbrücke. Mit dem Bau der Kaimauer wurden zudem weitere Landflächen für Gleise und Betriebsgebäude gewonnen. Seit 1875 führt der Hafendamm als neue Uferstraße zur Ballastbrücke. 1881 wurde die private Bahnlinie nach Kiel mit Bahntrasse im Lautrupsbachtal und der „Kieler Bahnhof“ am Hafendamm eröffnet. Aufgrund zunehmender Verlandung wurde die Englische Brücke 1883 abgebaut. Der Bau des „Kappeler Bahnhofes“ am Beginn des Lautrupsbachtals für die geplante Verbindung nach Glücksburg und Kappeln 1886 zog weitere Schienentränge im Hafen nach sich. So wurde in relativ kurzer Zeit eine durchgreifende Umwandlung des inneren Hafengebiets durchgeführt.

Die Entscheidung in den 1920er Jahren zur Konzentration aller Bahnhöfe auf den Standort an der heutigen Bahnhofstraße hatte weitreichende Umbaumaßnahmen bezüglich der Schienen im Hafen zur Folge. Der inzwischen schon kanalisierte Mühlenstrom wurde überbaut, die Reste des Mühlenteiches beseitigt und verfüllt. Auf dem alten Plankemai-Bahnhofsgrundstück wurde 1931 der erste zentrale Omnibusbahnhof in Deutschland errichtet. Die Gleise machten eine höhenmäßige Trennung von Schiene und Straße notwendig, so dass der Bahndamm angelegt und die Brücken gebaut wurden (z.B. 1935 die Doppelbrücke Hafendamm / ZOB).

An der bereits 1581 angelegten Verladebrücke an der Ballastbrücke am unteren Ende des Ballastberges wurden die leeren Groß-Segelschiffe nach Löschung ihrer Fracht mit Ballast, d.h. Sand und Kies vom sogenannten Ballastberg (heute Blasberg) gefüllt. Mit Rückgang der Flensburger Handelsflotte wurden die Abtragungen in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts eingestellt.

Das älteste noch vorhandene Gebäude im Untersuchungsgebiet ist das Wohnhaus Ballastbrücke 24 aus dem 18. Jahrhundert. Die überwiegende Bebauung stammt aus den letzten beiden Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts (1880-1900) und umfasst vor allem Wohngebäude an der Ballastbrücke und am Unteren Lautrupweg. Ursprünge der Lautrupsmühle (Kornmühle) gehen auf die Zeit von 1500 zurück. Der Name Lautrup für Straße und Bach stammt vom Besitzer der Wassermühle Christian Lautrup (1777-1851). Heute ist nur noch das Speichergebäude Unterer Lautrupweg 13 aus dem Jahre 1904 vorhanden.

Im Bereich der Straße Harnis befand sich seit dem 17. Jh. die Harnisser **Ziegelei**, woran heute nur noch die „Ziegeleistraße“ (Verlängerung des Kielseng nach Norden) erinnert. Heute ist nur noch das einstige Wohnhaus des Ziegeleibesitzers (Harnis 2) von 1889 erhalten. 1920 wurde auf dem jetzigen Hundetummelplatz des **Volksparks** eine **Kläranlage** errichtet und bis 1962 betrieben. Danach wurde das Klärwerk Kielseng errichtet und die alte Kläranlage am Volkspark aufgegeben.

Die ehemalige Uferlinie (im Plan Nr. 7 „Denkmale“ als gelbe Linie markiert) verdeutlicht, wie einschneidend das Stadtbild durch den 1920 begonnenen **Freihafen** verändert worden ist. Die zuvor bestehende steinerne Landzunge „Harnis“ (=Haken) verschwand durch die Aufschüttungen. Der Ballastkai und der nördlich daran anschließende Harniskai wurden 1921/22 angelegt und befestigt und in das Freihafengebiet einbezogen. Der Freihafen wurde 1923 fertiggestellt, aber schon 10 Jahre später aufgrund mangelnder Nachfrage aufgegeben. Bis 1945 diente das Freihafenbecken als U-Boot-Hafen der Marine. In der Folge wurde der Industriehafen u.a. von der Stadt bzw. der Flensburger Hafengesellschaft und seit 1980 als Sportboothafen genutzt.



Von den aus der Frühzeit gebauten städtischen Versorgungsanlagen blieb im östlichen Hafengebiet lediglich die **Pumpstation** am Lautrupsbach (Ballastbrücke 1, 1921, Magistratsbaurat Paul Ziegler / Stadtarchitekt Theodor Rieve) bestehen.

An **Industrie-, bzw. Wirtschaftsbauten** wurden 1923 der im Zusammenhang mit dem Freihafenstatus stehende „Stadtspeicher“ Harniskai 22 (Ziegler / Rieve), 1936 ein weiterer großer Getreidespeicher im ehemaligen Freihafengebiet (Ballastkai 10, heute Teil des HaGe-Komplexes) und 1939 der „Hübsch-Speicher“ Harniskai 4 gebaut. Zahlreiche Anbauten wurden bei beiden letztgenannten Speichern in den Folgejahrzehnten ergänzt, so dass vor allem der HaGe-Komplex als massiver und hoher Industriebau in der östlichen Stadthafensilhouette dominiert. Der Strukturwandel im Hafen- und Logistikbereich führte 2013-2016 zur Aufgabe der Hafenumschlagsbetriebe HaGe, Horn / Habro (Stadtspeicher) und Hübsch und hinterließ leere Silogebäude und Brachflächen.

Die beiden **Bunker** Kielseng I und II am Fuß des Fördehangs wurden im Zweiten Weltkrieg errichtet, von denen nur der südliche innerhalb des Untersuchungsgebiets liegt und leer steht. Die Geschichte des **Volksparks** in seiner heutigen Form und Nutzung als Erholungspark begann 1947. Die **Hochschule** Flensburg hat in den 1970er Jahren für ihren Studiengang „Schiffstechnik“ das Großmotorengebäude und weitere Gebäude auf dem Grundstück Kielseng 13 und 15 für Forschungs- und Lehrzwecke errichtet.

1951-54 wurde die Nordstraße als Teil der Bundesstraße 199 auf der Trasse der ehemaligen Kleinbahngleise gebaut. Der Lokschuppen (auf dem Grundstück **Nordstraße 1**) wurde im Zuge der Stadtsanierung Östliche Altstadt abgerissen. An seiner Stelle ist ein modernes Bürogebäude entstanden, das mit seiner Kreisbogenform den Baukörper des Lokschuppens aufgreift. Die davor gelagerte Grünfläche bildet den Mittelpunkt des ehemaligen Stellwerks und dient der Wegeverbindung vom Wohnquartier und dem Lautrupsbachtal zum Hafen. Der ehemalige Triebwagenschuppen (**Nordstraße 3**) ist noch erhalten, wurde 2008 saniert und ist Sitz eines Architekturbüros und eines Baudienstleisters.

Das Grundstück Harniskai 1 („**Harniskaispitze**“) wurde zwischen 1959 und 2000 zum Handel von Mineralöl genutzt. Die Hochtanks wurden 2000, die Gebäude 2016 abgebaut.

Die **Stadtsanierungstätigkeit** der nördlichen und östlichen Altstadt in Flensburg hat seit den 1980er Jahren viele Veränderungen an der Ostseite bewirkt. Während das Westufer zu der Zeit noch stark durch Personenschiffahrt geprägt war, stellte sich die Ostseite überwiegend als gering genutzte Freifläche dar, vor allem im südlichen Bereich. Das änderte sich erst mit dem Abriss von Schuppen und Lagergebäuden und der Herrichtung der östlichen Hafenpromenade (1991) und der Hafenspitze als öffentliche Naherholungs- und Veranstaltungsfläche (1996-1999). Die Gaststätte „Bellevue“ (Am Kanalschuppen 4, heute „Gosch“) und der Gastseglerhafen mit seinen Sanitär- und Gastronomiegebäuden wurden 1989 gebaut, das „Eastside“ (Am Kanalschuppen 6, heute „Backbord“) 1997.

An der Ecke Am Lautrupsbach / Unterer Lautrupweg wurde Ende der 1990er Jahre eine betreute Wohnanlage errichtet und auf dem angrenzenden Grundstück der ehemaligen Samen- und Düngemittelfirma A.P. Kloster (Am Lautrupsbach 8) 2006 ein Seniorenwohn- und -pflegeheim gebaut.

Die Wohn- und Dienstleistungsgebäude „Werftkontor“ (Ballastkai 5-9) wurden 2000-2002 und „Klarschiff“ (Ballastkai 1-2) 2009-2013 fertiggestellt. 2007/2008 wurde der Neubau der neuen Pumpstation an der Ballastbrücke 1 nördlich der alten errichtet.

Der Neubau der Robbe & Berking Classics Werft am Industriebahnhof 7 erfolgte von 2013-2017. Auf dem gleichen Grundstück wurde 2016 das Restaurant „Italia al Porto“ und das Robbe & Berking Yachting Heritage Centre eröffnet.

## 2.5 Übergeordnete Planungen

Bei der Umsetzung von städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen sind die Bindungen und Vorgaben der Landesplanung und Raumordnung zu berücksichtigen. Für das Untersuchungsgebiet gelten die folgenden übergeordneten Planungen.

### 2.5.1 Landesentwicklungsplan

Die Stadt Flensburg wird im Landesentwicklungsplan des Landes Schleswig-Holstein 2010 als Oberzentrum dargestellt. Für die städtebauliche Entwicklung sind als Ziele u.a. der Vorrang der Innen- vor der Außenentwicklung sowie die Umnutzung brachliegender ehemals industriell-gewerblich genutzter Flächen im Siedlungsbereich genannt. Der Flensburger Hafen wird als regional bis lokal bedeutsamer Wirtschaftshafen eingestuft. Als Ziel wird „eine an ihren Funktionen gemessene Bestandserhaltung und Bedarfsanpassung angestrebt“.

Der Küstenraum Flensburgs ist als **Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung** genannt, hierzu gehören auch die Wasser- und Landflächen des Untersuchungsgebiets Hafen-Ost und die Landfläche einschließlich Volkspark. Der Schwerpunkt der Entwicklung liegt in der Weiterentwicklung als „Maritimes Urlaubsland“. Auf der Grundlage der Tourismusstrategie des Landes Schleswig-Holstein sollen die touristischen Planungen und Maßnahmen im Land auf einen Qualitätstourismus und Saison verlängernde Maßnahmen ausgerichtet sein und die Wachstumspotenziale des Tourismus genutzt werden.

### 2.5.2 Regionalplan

Für Flensburg gilt der Regionalplan 2002 für den Planungsraum V / Landesteil Schleswig (Schleswig-Holstein Nord). Eine Neuaufstellung ist in Bearbeitung.

Nach den Festsetzungen des Regionalplans ist der „Landesteil Schleswig“ insgesamt ländlicher Raum, nur teilweise überlagert von den drei Stadt- und Umlandbereichen sowie von den Ordnungsräumen für Tourismus und Erholung an der Nord- und Ostsee.

Flensburg hat trotz andersartig prognostizierter Einwohnerzahlen Einwohnerzuwachs zu verzeichnen. Dies wird in der derzeit bearbeiteten Fortschreibung berücksichtigt, d.h. für Flensburg wird von einer Einwohnersteigerung ausgegangen.

### 2.5.3 Landschaftsrahmenplan

Für die kreisfreie Stadt Flensburg, die Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg (Planungsraum V) wurde 2002 vom Land Schleswig-Holstein der Landschaftsrahmenplan (LRP) aufgestellt. Flensburg wird darin überwiegend als Siedlungsraum in der Naturraumkarte dargestellt.

Landschaftliche **Leitbilder** der naturräumlichen Regionen „**Urbaner Raum**“ sind u.a.:

- Naturerlebnisräume und Grünzüge in Siedlungsnähe als ortsteilbezogene Erholungsstätten

- Gesundes innerörtliches Lokalklima durch unversiegelte Flächen, begrünte Verkehrswege und Plätze, Freihaltung der Kaltluftschneisen (Niederungsgebiete) von Bebauung
- Kulturhistorisch besondere Landschaftsausschnitte durch Erhaltung und Entwicklung des Knicksystems, der Kleingewässer und sonstiger kulturhistorisch bedeutsamer Objekte
- Naturnahe Seen, Förden / Buchten und Fließgewässer

## 2.6 Geltendes Planrecht

### 2.6.1 Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)

Im Jahr 2005 hatte die Stadt ein Stadtentwicklungskonzept (STEK) zur Maßnahmenförderung im Programm „Stadtumbau West“ beschlossen (Ratsvorlage RV-086/2005). Das Konzept ermittelte die wichtigsten Ausgangsdaten für die Gesamtstadt, zeigte die Entwicklungsperspektiven der Stadt auf und arbeitete die Stadtumbaugebiete heraus. Es gab die Richtung vor und zeigte Entwicklungskorridore für städtebauliche Planungs-, Handlungs-, Maßnahmen- und Finanzierungskonzepte auf (s. auch Kap. 2.7.5).

Seit 2013 hat die Stadt Flensburg das „Integrierte Stadtentwicklungskonzept“ (ISEK) für die Gesamtstadt erarbeitet und am 26.04.2018 (RV-35/2018) beschlossen. Die im ISEK definierten Ziele sind auch maßgebend für die Entwicklung des Hafen-Ost.

Das ISEK ist ein informelles Instrument zur Steuerung und Umsetzung einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Es ist eine fachübergreifende Zukunftsplanung und verfolgt einen ganzheitlichen, integrierten Planungsansatz unter Beachtung sozialer, städtebaulicher, kultureller, ökonomischer und ökologischer Handlungsfelder. In Flensburg trägt das ISEK den Zusatz „Perspektiven für Flensburg“ und beschreibt die Ziele für die Stadtentwicklung mit einem Zeithorizont 2030. Es nennt Handlungsfelder und definiert die wichtigsten Schlüsselmaßnahmen der Stadtentwicklung.

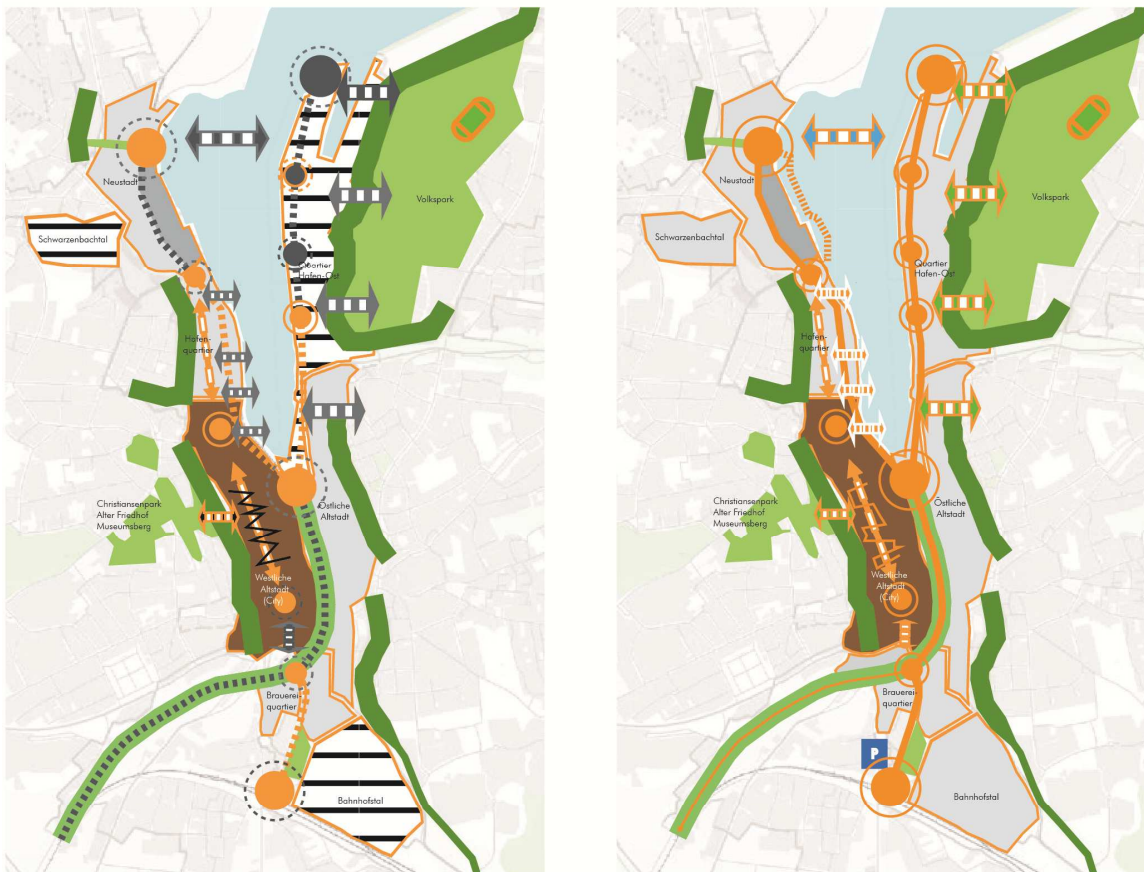
Basis des ISEK ist die Ausrichtung Flensburgs auf eine wachsende Bevölkerung, da Flensburg zu den wachsenden Städten zählt. Die Dynamik ist noch schwer abzusehen, aber die Einwohnerzahl Flensburg könnte bis zum Jahr 2030 zwischen 95.000 und 100.000 liegen. Hieraus ergeben sich gerade im Wohnungsbau Flächenbedarfe, die die Stadt vor große Herausforderungen stellen.

Mit dem Leitbild der Flensburger Stadtentwicklung „Wachstum organisieren und Qualität entwickeln“ nimmt das Konzept Bezug auf die Herausforderungen der kommenden Jahre. Mit dieser Strategie der „doppelten Stadtentwicklung“ sollen in Flensburg die Wachstumsprozesse auf unterschiedlichen Ebenen (Bevölkerung, Studierendenzahlen, Migration, wirtschaftliches Wachstum) gelenkt und neue stadträumliche Qualitäten (Qualifizierung von Freiräumen, Anpassung des Wohnraumangebots, Angebote nachhaltiger Mobilität) geschaffen werden. Umbau, Ergänzung und Entwicklung der städtischen Infrastrukturen sollen dabei den Erhalt der für Flensburg typischen Lebensqualität und somit die Zukunftsfähigkeit der wachsenden Stadt sichern.

Weitere Impulse liefern neben dem Leitbild auch die drei Leitmotive „Tradition, Transformation und Integration“. Sie sind eine Orientierungshilfe für die Ausgestaltung des Umsetzungsprozesses und der Frage, „wie“ die neuen Qualitäten entstehen sollen.

Die strategische Basis für das ISEK bilden die in der „**Flensburg-Strategie 2013**“ von der Ratsversammlung beschlossenen Globalziele, an deren Zielrichtung sich zukünftigen Planungen orientieren. Die von der Ratsversammlung im Jahr 2013 beschlossene Flensburg-Strategie gibt Politik und Verwaltung eine Orientierung für die Stadtentwicklung. Politische Beratungen und Beschlüsse und das Verwaltungshandeln orientieren sich an den Zielen der Flensburg-Strategie.

Das **ISEK** hat darauf aufbauend vier Querschnittsthemen der Stadtentwicklung definiert. Es sieht Potenziale im Hafen-Ost für die weitere gesamtstädtische Entwicklung in allen vier genannten Handlungsschwerpunkten unter dem Leitgedanken: „Innerstädtische Wasserlagen langfristig als mögliche Transformationsbereiche“. Im ISEK werden vier Handlungsansätze benannt, die auch rahmengebend für den Bereich Hafen-Ost sind.



**Bestand**  
Kartengrundlage: © GeoBasis-DE/LVermGeo SH ([www.LVermGeoSH.schleswig-holstein.de](http://www.LVermGeoSH.schleswig-holstein.de))

**Entwicklungsperspektiven**  
Kartengrundlage: © GeoBasis-DE/LVermGeo SH ([www.LVermGeoSH.schleswig-holstein.de](http://www.LVermGeoSH.schleswig-holstein.de))

**Legende**

- Quartiere in der Innenstadt
- Innerstädtische Transformationsbereiche
- Gewerbegebiete in Wasserlage
- Westliche Altstadt (City)
- Erlebnisraum
- Potenzieller Erlebnisraum mit Nutzungsdefizit
- Bestehende Verknüpfung (vorrangig zu Fuß)
- Fehlende Verknüpfung
- Sanierungsbedarf/fehlende Verknüpfung in den Hinterhöfen
- Bestehende Verknüpfung (zu Fuß und Fahrrad) mit Defiziten
- Potenzielle Verknüpfung (zu Fuß und Fahrrad)
- Stadion
- Fördehänge
- Innerstädtisches Grün

**Legende**

- Quartiere in der Innenstadt
- Gewerbegebiete in Wasserlage
- Westliche Altstadt (City)
- Erlebnisraum
- Bestehende Verknüpfung (vorrangig zu Fuß)
- Verknüpfung (Wasser)
- Verknüpfung (Land)
- Sanierungsbedarf/Verknüpfung in den Höfen
- Bestehende Verknüpfung (zu Fuß und Fahrrad)
- Promenade
- Stadion
- Fördehänge
- Innerstädtisches Grün
- Ergänzung Park and Ride (am Bahnhof)

Abbildung 5 | Das „Flensburger Y“, skizzenhafte Darstellung Bestand – Entwicklungsperspektive, Quelle: FB Klimaschutz und Stadtentwicklung

## **Das ISEK gibt für den Hafen-Ost folgende Handlungsempfehlungen:**

### **Handlungsansatz D1: Entwicklung lebendiger innerstädtischer Quartiere**

- Entwicklung / Konversion als Urbanes / Mischgebiet, ggf. mit Schwerpunktsetzung Dienstleistungen / IT, Kultur- / Kreativwirtschaftlicher bzw. freizeitbezogener / sportlicher Nutzung
- Entwicklung öffentlicher Plätze und Freiräume
- Denkmalschutz: Sanierung und Nachnutzung der Speicher
- Erhalt und Stärkung des maritimen Charakters

### **Handlungsansatz D2: Umweltverbundförderndes Mobilitätskonzept für die Innenstadt**

- Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität: Verkehrsberuhigung im Hafenbereich, P+R an strategischen Punkten, Förderung der Erschließung für FußgängerInnen und FahrradfahrerInnen
- Nutzung des Wassers als Transportweg: Ergänzung des ÖPNV-Angebots durch eine Hafenfähre für Fußgänger, Fahrräder und Touristen zur Anbindung an die Erlebnisräume entlang des Wassers (Hafenspitze, Ostufer, Galwikipark, Sonwik, Ostseebad, Solitude etc.)

### **Handlungsansatz D3: Aufwertung der innerstädtischen Erlebnisräume**

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes
- Sanierung der stadtbildprägenden Gebäude wie z.B. den Hafenspeichern
- Markante Gestaltung der Übergänge zwischen den Quartieren und die Eingangssituation in die Innenstadt

### **Handlungsansatz D4: Abbau stadträumlicher Barrieren**

- bessere Vernetzung der einzelnen Erlebnisräume (Übergang Fußgängerzone – Wasserkante, Übergänge östliche Altstadt – Hafen) und der Quartiere untereinander
- Rückgewinnung stadträumlicher Qualitäten durch Förderung nachhaltiger Mobilität (vor allem Fuß- und Radwege)

## **LEITMOTIVE**

Weitere Impulse liefern neben dem Leitbild auch die drei Leitmotive „Marke Flensburg in bewährtem Fahrwasser“, „Flensburg flottmachen“ sowie „in Flensburg ankern“: Sie sind eine Orientierungshilfe für die Ausgestaltung des Umsetzungsprozesses und der Frage „wie“ die neuen Qualitäten entstehen sollen. Sie stehen für die Ausgewogenheit von Tradition, Transformation und Integration. Die Querschnittsaufgabe „Engagement und Beteiligung“ ist über die Attribute „prozesshaft, kommunikativ und kooperativ“ in der Mitte des sogenannten „Wirkdreiecks“ fest verankert.

## PERSPEKTIVEN FÜR FLENSBURG

Leitmotive der Stadtentwicklung



### Leitmotive und Handlungsprinzipien der Stadtentwicklung



Abbildung 6 | Leitmotive und Handlungsprinzipien der Stadtentwicklung („Wirkdreieck“)

Folgende Herausforderungen für die wachsende Stadt Flensburg gelten auch für den Hafen-Ost:

- Fehlende Flächenreserven für Wohnungsbau und strategische Gewerbeentwicklung
- Unzureichendes Angebot an Wohnraum in quantitativer und qualitativer Hinsicht. Sanierungsbedarf im Altbaubestand. Steigende Nachfrage insbesondere nach bezahlbarem Wohnraum trifft auf ein zu geringes Angebot.
- Nutzungskonflikte in Gemengelage
- Unterausnutzung / Leerstände im Gebäudebestand (insbesondere Gewerbeimmobilien)
- Sanierungsstau / Modernisierungsbedarf im Gebäudebestand

Eine gute Mischung aus Nachverdichtung, Stadterneuerung und flächensparsamer Stadterweiterung hebt die Potenziale der urbanen Stadt und sichert gleichzeitig die Lebensqualität über ein entsprechendes Angebot an qualifizierten Freiräumen. In Flensburg ist die kompakte Siedlungsstruktur der Ausgangspunkt für die Umsetzung des Prinzips der „Stadt der kurzen Wege“.

Der Hafen-Ost stellt im ISEK vor allem im Sektor „Lebens- und Erlebnisraum Flensburger Innenstadt“ einen wichtigen Teilbereich dar. Städtebauliche Ergänzungen finden perspekti-

visch u.a. im Hafen-Ost statt. Das Stadtzentrum bleibt Schwerpunkt der Sanierungstätigkeiten.

Innenentwicklung und Stadtsanierung bleiben Schwerpunktthemen bei der Entfaltung der kompakten und urbanen Stadt Flensburg. Die Erlebnisräume der Flensburger Innenstadt gilt es, weiterzuentwickeln und zu verknüpfen. Die Flächen am Wasser sind dabei das „Tafelsilber“ der Stadt, sie sind nach Möglichkeit kleinteilig und vielfältig zu entwickeln.

### **Lebendige Quartiere der Innenstadt**

Folgende im ISEK genannte übergeordnete Handlungsansätze ergeben Schwerpunktsetzungen für den Hafen-Ost:

- Rückgewinnung als Stadtraum
- Entwicklung / Konversion als Urbanes / Mischgebiet, ggf. mit Schwerpunktsetzung Dienstleistungen / IT Kultur- / Kreativwirtschaftlicher bzw. freizeitbezogener / sportlicher Nutzung
- Entwicklung öffentlicher Plätze und Freiräume mit nichtkommerzieller Nutzung
- Denkmalschutz: Sanierung und Nachnutzung der Speicher
- Erhalt und Stärkung des maritimen Charakters

Folgende Stärken, Potenziale, Mängel und Missstände sind im ISEK für den Hafen-Ost dargestellt:

#### **Stärken**

- Hohe Identifikation mit Altstadt und Hafen, florierendes Stadtzentrum, Wechselspiel zwischen Stadt und Naturraum, grüne Fördehänge
- Fördelandschaft als Anziehungspunkt
- Erholungsfunktion Wasser
- Mehrere Stadtteilforen
- Urbanes Flair, attraktive Wohnlagen
- Gewerbe und maritime Architektur prägen die Wassersilhouette der Stadt

#### **Potenziale**

- Hafen-Ost: Entwicklung als Urbanes Gebiet
- Fördeufer = öffentlicher Raum von gesamtstädtischer Bedeutung, Aufwertung der Erlebnisräume, Freiraumgestaltung, Bewegungsangebote am Wasser
- Entwicklung in Richtung Qualifizierung des Freiraums und Tourismus
- Möglichkeiten der Einbindung „Wissenschaft“ bei der Entwicklung des Gebiets Kultur und Kreativwirtschaft als Impulsgeber für die Stadtentwicklung , z.B. Yachting Heritage Centre, Umnutzung Hafenspeicher
- Ansiedlung Dienstleistungen IT, Start-Ups ggf. durch Umnutzung von Gebäuden wie z.B. Hafenspeicher
- Transformation / Konversion gewerblicher Flächen in Wasserlage

- Stadt am Wasser / Stadt in Bewegung – Stadträume am Wasser / Öffentliche Räume noch stärker betonen (Rahmenkonzept „Das blaue Band“)
- Umnutzung Bahndamm / Hafenbahn als Rad- und Fußwegeverbindung zur hochattraktiven Erschließung der Innenstadt

### **Mängel und Missstände**

- Fehlende Übergänge
- Eingangs- / Übergangssituationen haben keinen Willkommenscharakter (Bereich Kielseng / Harniskai als „Eingangssituation“ in das Tal der Flensburger Innenstadt)
- Dominanz des Autoverkehrs, fehlende Gleichberechtigung des Fahrradverkehrs und der Fußläufigkeit
- Stadträumliche Barrieren durch Verkehr / Verkehrsachsen, Parkplätze, Gleisanlagen, wenig Aufenthaltsqualität
- teils schlechte oder fehlende Wegeverbindung Fuß- und Fahrrad rund um den Hafen sowie in angrenzende Wohnviertel und Grünanlagen
- Bedeutungsverlust Wirtschaftshafen
- Ungenutzte wirtschaftliche Potenziale im Bereich des Hafen-Ost-Ufers, Stagnation der Hafenvirtschaft / Gewerbliche Nutzungen im Norden blockieren eine Entwicklung für Urbane Gebiete / Mischnutzung und die Aufwertung für ein touristisches Gesamterlebnis
- Brachliegende Gleisanlagen Hafenbahn
- Beeinträchtigung der Entwicklungsoptionen durch Emissionen, fehlende Erschließung, Bodenschadstoffe, schlechter Baugrund
- Es fehlen Alternativstandorten bei den Gewerbeflächen
- Leerstand und Verfall der Hafenspeicher, Silos und Lagerhallen
- Verkehrsachsen als Barrieren
- Bislang kein optimaler Standort für Wohnmobile
- Wenige Angebote der Fahrgastschiffahrt, keine Fährverbindung zwischen den Fördeufern

### **Ziele**

- Gestaltung der kompakten und urbanen Stadt Flensburg durch Schwerpunkte Innenentwicklung und Stadtsanierung mit besonderem Augenmerk auf die Flächen am Wasser, die zukünftig kleinteilig und vielfältig genutzt werden sollen
- Entwicklung von Brachflächen, Gemengelagen und Konversionsflächen in innerstädtischen Wasserlagen zu „Urbanen Gebieten“
- Nutzungsmischung von Arbeiten und Wohnen, Umsetzung der „Stadt der kurzen Wege“
- Urbane Stadtentwicklung mit hohem Potenzial für die Entwicklung gemischter, kleinteiliger Strukturen aus Wohnen und Dienstleistungen wie z.B. IT-, Kultur- und Tourismusbereich, maritimes Gewerbe
- Erhalt und Ausbau der Besonderheit im Stadtbild durch maritime Prägung: maritimes Gewerbe und maritime Architektur (u.a. Silo und Speicher, Kräne, Jachthäfen)



- Stärkere Betonung der Stadträume am Wasser mit hoher gesamtstädtischer Bedeutung vor allem für Freizeit, Naherholung und Tourismus
- Erhöhung der Zugänglichkeit der Wasserkante, durchgehende Promenade
- Umnutzung ehemaliger Bahndamm durch einen Fuß- und Radweg als zentrale Verbindung (Wasser - Innenstadt, Bahnhof, ggf. sogar in Richtung Stadtteil Weiche) mit hoher Aufenthaltsqualität
- Entwicklungs- und Nutzungskonzepte für städtische Parks und Freiräume (z. B. Volkspark, Hafenspitze)
- Weiterführung des Rahmenplans „Das blaue Band“ mit der stärkeren Verknüpfung von Innenstadt und Wasser und zusätzlichen Fährverbindungen
- mögliche Erweiterung der Passagierschiffahrt nach Dänemark, Ausgangspunkt für die Fährschiffahrt könnte der Kreuzfahreranleger auf der Hafen-Ostseite sein
- Hauptstärke Flensburgs bei Image und Vermarktung liegt im Wassersport und dem maritimen Flair
- Entwicklung von Brachflächen, Gemengelagen und Konversionsflächen mit geeigneten Instrumenten der Stadterneuerung

Als für die zukünftige Entwicklung des Hafen-Ost wichtige Maßnahmen wurden im ISEK folgende ermittelt:

### **Maßnahmen**

- Sanierung und Nachnutzung der Hafenspeicher, ggf. mit kultur- / kreativwirtschaftlicher bzw. freizeitbezogener / sportlicher Nutzung
- Entwicklung der Freiräume: Hafenspitze, Promenade, Harniskaispitze
- Übergänge in den Volkspark und ins Gängeviertel (Östliche Altstadt)
- Stärkung der Radwege-Verbindung entlang Hafendamm, Ballastbrücke und Kielseng sowie als touristischer Weg auf den Hafengleisen / Promenade

Die Inhalte des gesamtstädtischen integrierten Stadtentwicklungskonzeptes sind wesentliche Grundlage für das Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept des Hafen-Ost (IEK), das in Kapitel 6 dargestellt wird.

## **2.6.2 Flächennutzungsplan**

Der wirksame Flächennutzungsplan (FNP) für das Gebiet der Stadt Flensburg wurde 1998 aufgestellt, die Fortschreibung mit Stand 08.01.2018 ist im Bestandsplan Nr. 2 im Anhang dargestellt. Eine Neuaufstellung des FNP ist in Bearbeitung. Der wirksame FNP stellt die nördliche Hälfte des Untersuchungsgebietes als Gewerbegebiet dar. Durch das VU-Gebiet zieht sich in Nord-Süd-Richtung die Hauptverkehrsstraße, die im mittleren VU-Bereich die Funktionen Mischgebiet im Westen und Besonderes Wohngebiet im Osten trennt. An das Besondere Wohngebiet schließen sich Wohngebiete im Lautrupsbachtal an. Südlich des Mischgebiets an der Wasserkante schließt das Sondergebiet Erholung / Hafen an. Das Gebiet reicht bis zur Hafenspitze und prägt den Süden des VU-Gebiets gemeinsam mit der großflächigen öffentlichen Parkplatzanlage (Plandarstellung; derzeitiger Bestand: private Stellplatzanlage), die durch Bahnflächen voneinander getrennt sind.

Für das Gewerbe (aber auch für andere Nutzungen) sind im Textteil die Aufgabenschwerpunkte für die weitere planerische Entwicklung genannt:

- Zusammenfassung der Flächenentwicklungspotentiale und aktives Flächenmanagement im Gewerbegebiet Industriehafen
- Konzept zur weiteren Nutzung des Hafenbeckens
- Umwidmung von Teilflächen an der Ballastbrücke in ein besonderes Wohngebiet
- Mobilisierung der Entwicklungsflächen in diesem Bereich für Wohnungsbau
- Verbesserung des stadtbildprägenden Bereichs entlang der Kaimauer

Im Nordosten ist eine kleinere Fläche als Wald (Teil des Volksparks) dargestellt. Östlich des Besonderen Wohngebiets sind zwei Flächen als Grünflächen mit der Zweckbestimmung Haus- und sonstige Gärten zu finden. Die beiden Grünflächen und die Waldfläche sind Teil des Landschaftsschutzgebiets Volkspark.

Wasserflächen mit Zweckbestimmung „Hafen“ sind im Westen des VU-Gebiets prägend. Drei Segelhäfen sind dargestellt: der Gastsegelhafen (I.M. Jaich), Marina Werftkontor und der Freihafen. Zwei sonstige archäologische Denkmale sind im Hafenbecken Höhe Ballastkai zu finden. Das Freihafenbecken ist als Fläche, deren Boden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet ist, gekennzeichnet (Nummer 72 im Altlastenkataster). Im Bereich eines Grundstücks auf der Ostseite der Straße Harnis ist ebenfalls eine Altlast dargestellt (Nr. 68 im Altlastenkataster).

Die Nutzungen des VU-Gebiets sind landseitig zu den angrenzenden Gebietsnutzungen klar abgegrenzt: im Norden das Klärwerk (Entsorgung), im Nordosten und Osten das Landschaftsschutzgebiet Volkspark und Lautrupsbach, im Südosten das Wohngebiet St. Jürgen und im Südwesten das Kerngebiet der Altstadt mit der Verkehrsfläche des ZOB.

Der Flächennutzungsplan stellt in der Planzeichnung - bis auf zwei Ausnahmen - den Bestand, aber keine planerischen Ziele dar. Eine Ausnahme stellt die jetzige private Stellplatzanlage parallel des Hafendamms dar, die als öffentliche Parkplatzanlage dargestellt ist. Eine zweite Ausnahme betrifft das Gebäude Ballastkai 10a, das derzeit noch zum Hafengebiet gehört, im Plan aber als Mischgebiet dargestellt ist.

### 2.6.3 Landschaftsplan

Der Landschaftsplan (aufgestellt 1998, Fortschreibung 2016, s. Bestandsplan Nr. 3 im Anhang) stellt die nördliche Hälfte des Untersuchungsgebiets als gewerbliche Bauflächen dar. Dies zieht sich nach Osten bis zum Volkspark, der als Erholungswald und Landschaftsschutzgebiet dargestellt ist. Lediglich das nördliche Grundstück an der Straße Harnis (Nr. 26a) und die Grundstücke Ballastbrücke 23 bis 31 sind im nördlichen Teil als Wohnbauflächen / gemischte Bauflächen dargestellt. Südlich angrenzend an die Gewerbefläche am Hafen stellt der L-Plan den Bereich Ballastkai 1-9 und die Flächen östlich der Ballastbrücke ebenfalls als Wohnbauflächen / gemischte Bauflächen dar. Die Hauptverkehrsstraßen (Hafendamm, Ballastbrücke, Kielseng) sind mit der Entwicklungsmaßnahme „Erhöhung der Freiraumqualität des städtischen Straßenraums“ gekennzeichnet.

Eine öffentliche Grünfläche ist an der Ecke Ballastbrücke/Nordstraße dargestellt, die bis zur Straße Unterer Lautrupweg (in einer größeren Breite als vorhanden) führt. Zwei Grünflächen mit der Zweckbestimmung Kleingartenanlage sind im hinteren Bereich der Gärten der Ballastbrücke dargestellt. Die Darstellung ist als Planung anzusehen, da sie bisher nicht vor-

handen ist. Das Grundstück des Pumpwerks / der Freiwilligen Feuerwehr Jürgensby ist als Gemeinbedarfsfläche gekennzeichnet.

Als Entwicklungsmaßnahme werden zwei Radwanderweg dargestellt: ein Teil des 450 km langen Ostseeküsten-Radwanderwegs von Kupfermühle bis zur Lübecker Bucht verläuft wassernah an der Hafenspitze / Hafensüdseite bis Ballastbrücke 10, führt dann auf die Hinterseite der Silos bis zur Straße Am Industriehafen und danach am Freihafenbecken entlang bis nach Sonwik. Ein weiterer geplanter Radwanderweg führt vom Hafen entlang der Nordstraße, dann entlang des Lautrupsbaches das Lautrupsbachtal hinauf.

Im Textteil werden als Fließgewässer u.a. der Mühlenstrom und der Lautrupsbach genannt. Die Wichtigkeit der Funktionsfähigkeit der Bachläufe / Kerbtäler für die Frischluftzufuhr wird hervorgehoben.

Da Flensburg in besonders starkem Maße durch seine markanten naturräumlich-topographischen Gegebenheiten geprägt ist, bilden Landschaftsachsen, die aus den landschaftlichen Vorgaben entwickelt wurden, das räumliche Rückgrat des landschaftsplanerischen Leitbildes und machen den besonderen Reiz der Stadtsilhouette aus. Für das Landschaftserlebnis ist die Erreichbarkeit, Zugänglichkeit und Erschließung von hoher Bedeutung. Durch Ergänzungen im Wegenetz könnten einige innerstädtische Freiräume in ihrer Nutzbarkeit aufgewertet werden, die vor allem durch Verkehr belastet sind, aber dennoch wichtige Funktionen im Wohnungsumfeld haben, wie z.B. das Lautrupsbachtal.

Als anzustrebende Entwicklung für das Lautrupsbachtal wird eine Vermeidung weiterer Beeinträchtigungen durch Baumaßnahmen, die Schaffung einer durchgehenden Wegeverbindung und die bessere Anbindung an den Volkspark formuliert.

Die Wald- und Wiesenflächen des Volksparks bieten Naturerlebnismöglichkeiten in der Stadt. Im nordwest- und südwestlichen Bereich ergeben sich weite Ausblicke über Förde, Hafen und Altstadt. Der Volkspark bietet für die angrenzenden Ortsteile ein attraktives Angebot für Freizeitaktivitäten und Naturerleben.

## 2.6.4 Bebauungspläne

Im Untersuchungsgebiet gelten folgende Bauleitpläne und die Fluchtlinienpläne (s. Bestandsplan Nr. 4 im Anhang):

### Fluchtlinienpläne

Die Fluchtlinienpläne wurden hauptsächlich für Straßenbaumaßnahmen aufgestellt.

Nr.	Titel	Datum	Inhalt
85	Ballastbrücke	1909	Neubau und Verbreiterung der Straße Ballastbrücke ab Nr. 13 bis Harnis, neue Grundstückszuschnitte
87	Harnis und Kielseng	1924	Neubau Straße Kielseng
93	Ballastbrücke und Bismarckbrücke	1923	Neubau Straße Am Lautrupsweg von Ballastbrücke bis Bismarckbrücke, parallel zur Eisenbahnstrecke nach Kiel, Einschnitt in den Ballastberg

Nr.	Titel	Datum	Inhalt
110a	Nordstraße	1953	Neubau Nordstraße auf ehemaliger Bahnstrecke nach Kiel, Lautrupsweg wird getrennt in Oberen und Unteren Lautrupweg, Plan einer Verbindung von Ballastbrücke zur Straße Am Lautrupbach (wurde nicht umgesetzt).

## Bebauungspläne

### Nr. 209 „Harnis“ (im Verfahren)

Für den Bereich „Harnis“, der auch einen Teil des Harnishof umfasst, wurde ein Regelungsbedarf zum Erhalt der gewerblichen Nutzung gesehen. Eine Verdrängung durch Einzelhandel, Vergnügungsstätten oder Wohnnutzung sollte verhindert werden. Durch Festsetzung der Nutzung Gewerbe beidseits der Straße Harnis sollte das Gewerbe „auch in Ergänzung zum Hafensbereich“ gesichert werden, d.h. es sollte als potenzielles Erweiterungsgebiet für hafensrelevantes Gewerbe dienen.

### Nr. 259 „Hotel Am Lautrupsbach“ (eingestellt)

Der Grund für die Aufstellung im Jahr 2011 war die stadtweite Suche nach Hotelgrundstücken. Es wurde eine Machbarkeitsstudie für die Frage nach der landschaftlichen Belange gefertigt.

Als Gründe für die Einstellung im Juni 2016 wurden landschaftsplanerische und naturschutzrechtliche Aspekte angegeben, die dazu geführt haben, dass der Standort nicht weiter als Hotelstandort weiterverfolgt wird. Aus der Machbarkeitsstudie wird deutlich, dass das Grundstück für eine Bebauung geeignet ist, aber der geplante Hotelbau einen starken Eingriff in die Stadtsilhouette und in naturschutzrechtliche Belange (Landschaftsschutzgebiet, Wald und Artenschutz) bedeuten würde.

Durch den Beschluss der Einstellung gilt für die Grundstücke der Stadt FL und des TBZ (Flurstücke 212, 161, 193, 259, 260) wieder der B-Plan A2 mit den Inhalten Grünfläche, Zweckbestimmung Parkanlage, Landschaftsschutzgebiet und Abbruch der Gebäude.

### Nr. 261 „Harniskaispitze“ (im Verfahren)

Für das städtische Grundstück Harniskai 1 und die umgebenden Wasserflächen wurde der Aufstellungsbeschluss mit dem Ziel gefasst, die attraktive wasserbezogene Fläche als Mischgebietsfläche zu entwickeln. Nach Festlegung als Mischgebiet sollte der „attraktive Standort mit direkter Lage an der Förde bzw. mit einem Blick zum Nachbarn Dänemark in einem Wettbewerb auszuschreiben“ sein.

In der Beschlussvorlage wird auf erste Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen eingegangen (Büro Lärmkontor, Hamburg, Mai 2007). Diese haben ergeben, dass eine Mischgebietsnutzung möglich ist. Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass die Ergebnisse und die sich daraus ergebenden Entwicklungsoptionen vorab mit dem Staatlichen Umweltamt Schleswig und den schallemittierenden Betrieben am Flensburger Westufer (FSG, Stadtwerke Flensburg und FFG, zuletzt am 15.5.2007) einvernehmlich besprochen wurden.

Aufgrund von Bedenken des LLUR wurden weitere Untersuchungen und Abstimmungen zum Schallschutz vorgenommen. Außerdem wurde ein Gutachten zu Staub- und Geruchsimmissionen erstellt.

sionen erarbeitet. Vor Erarbeitung einer Entwurfsfassung ist Ende 2010 die Verpachtung des Grundstücks an einen gewerblichen Nutzer – also mit anderer planungsrechtlicher Zielsetzung - erfolgt. Eine Einstellung des Bauleitplanverfahrens war mit diesem Beschluss aber nicht verbunden. Ein Einstellungsbeschluss wurde seitens der Verwaltung nicht vorgelegt, weil sich erste Zweifel an der Umsetzung des gewerblichen (High-Ship) -Projektes ergaben.

Die Ratsversammlung hat beschlossen, dass im Rahmen der VU Nutzungsperspektiven entwickelt werden sollen, „die im Rahmenplan dargestellt und in das 2007 begonnene Bauleitplanverfahren überführt werden“ sollen (Ratsvorlage zur Aufstellung der VU, RV 23/2015).

## **A 2 „Unterer Lautrupweg / Ballastbrücke“ (1989)**

Der Planbereich liegt im (ehemaligen) Sanierungsgebiet „Östliche Altstadt“. Die vorhandene Wohnfunktion soll gestärkt und die weitere Ausdehnung von Gewerbe verhindert werden. Vor allem im Bereich Unterer Lautrupweg / Nordstraße hatte sich zuvor eine ungeordnete städtebauliche Situation durch die Ausdehnung diverser Gewerbebetriebe ergeben. Zudem sollen die Verkehrsimmissionen reduziert werden. Um wieder eine Geschlossenheit mit der Bebauung Am Lautrupsbach / Unterer Lautrupweg / Ballastbrücke herzustellen, soll der Einmündungsbereich zum Hafendamm hin zurückgebaut werden. Der z.T. verrohrte Lautrupsbach soll freigelegt und der Grünzug Lautrupsbachtal mit dem Hafendamm (optisch) verbunden werden. Der Promenadenweg von der Hafenspitze über den Hafendamm und die grüne Hangkante des Lautrupstals sollen bis zum Volkspark fortgesetzt werden. Hierfür ist die Freihaltung des Grundstücks Nordstraße 1 von Bebauung vorgesehen.

## **A 3.2 „Östliche Altstadt / St. Jürgen (2009)**

Der B-Plan A3 ist überwiegend ein sogenannter einfacher Bebauungsplan, der das Maß der baulichen Nutzung nicht explizit festsetzt, um dem Gebietscharakter auch zukünftig gerecht zu werden. Lediglich im Bereich des Hafendamms ist er qualifiziert, d.h. setzt er das Maß der baulichen Nutzung fest. Vom B-Plan-Bereich liegt nur ein im Norden des B-Plans liegendes Flurstück im Gebiet der vorbereitenden Untersuchungen Hafen-Ost. Es handelt sich um ein Grundstück, das im B-Plan als öffentliche Straßenverkehrsfläche mit der Zweckbestimmung Schirm- und Begleitgrün festgesetzt ist und auch so genutzt wird.

Die Verkehrsflächen mit der besonderen Zweckbestimmung Fußgängerbereich, die von der St.-Jürgenstraße (Fußgängerzone) auf den Hafendamm führen, sind die für die Hafenseite charakteristischen Kapitänsgänge (Pilkentafel, Ravngang, Tötengang, Flatsbygang und Steuermannsgang) und haben keinen weiteren Bezug wie z.B. Fußgängerquerungen des Hafendamms. Die einzigen Überwege sind an den Kreuzungen Hafendamm / Nordstraße und Hafendamm / Norderhofenden in einer Distanz von über 550 m.

## **A 6 „Hafenspitze“ (1993)**

Grund für die Planaufstellung war vor allem die Ausweisung der bisher privaten und ohne baurechtliche Genehmigung zur Verpachtung von Parkplätzen genutzten Fläche zwischen Bahndamm und dem Hafendamm als stark begrünter öffentlicher Parkplatz. Damit verbunden soll der Ausbau nach Anforderungen des Gewässer- und Bodenschutzes, der Grünordnung und der Verkehrstechnik sein und ggf. die Einbindung in das Bewohnerparkkonzept für den Bereich St. Jürgen sowie die Möglichkeit zum kurzfristigen Aufenthalt für Wohnmobile mit Ver- und Entsorgungsmöglichkeit über die Einrichtungen des Gastseglerhafens im Norden der Fläche. Dieses Ziel wurde bis heute nicht erreicht.

Südlich der geplanten öffentlichen Parkplatzanlage ist eine Grünanlage mit Wegebeziehung Margarethenplatz – Hafenspitze vorgesehen.

Der Bahndamm ist zum Erhalt vorgesehen, da er nach § 36 Bundesbahngesetz planfestgestellt ist. Allerdings sollen lt. Begründung „im Interesse der künftigen Nutzungen ... in Übereinstimmung mit der Deutschen Bundesbahn Veränderungen hinsichtlich der Über- und Unterbauung vorgenommen werden“.

Es ist eine teilweise Offenlegung des verrohrten Mühlenstroms geplant, der von der Straße Norderhofenden Richtung Nordost auf die Hafenspitze führt. Zwei Unterführungen durch den Bahndamm stellen die Fußwegebeziehung vom öffentlichen Parkplatz im Osten über die Hafenspitze bis zu einer weiteren Unterführung durch den westlichen Bahndamm bis zur Straße Norderhofenden her, die aber bis heute nicht hergestellt wurden.

Da die Wasserfläche Bundeswasserstraße ist, ist für die Beleuchtung (an Land) eine schiffahrtspolizeiliche Genehmigung nach Bundeswasserstraßengesetz notwendig, damit eine Verwechslung mit Schifffahrtszeichen ausgeschlossen wird.

Aus Gründen des Hochwasserschutzes sind Räume zum ständigen Aufenthalt sowie wasserempfindliche Ver- und Entsorgungsanlagen erst oberhalb von 3,50 m über NN anzuordnen, bzw. es müssen technische Vorrichtungen zum Schutz gegen eindringendes Hochwasser getroffen werden.

Das gesamte Plangebiet liegt im Aufschüttungsbereich des Hafengebietes, der im Verzeichnis der Stadt Flensburg über Altablagerung unter Nr. 42 aufgeführt ist. Es handelt sich um verfüllte und verlandete frühere Hafenflächen.

Im Jahr 2017 wurde die 1. Änderung des B-Plans A6 beschlossen, die die drei Nischen entlang des Ostufers umfasst. In der südlichen Nische hat sich in den letzten Jahren in den Sommermonaten ein „Beach Club“ bewährt. Dieser Entwicklung wird gefolgt und sie soll weiter ausgebaut werden. Planungsziel ist eine flexible Nutzung als Beach Club und / oder für ähnliche temporäre Nutzungen. Die Fläche ist als Multifunktionsfläche ohne Baufelder ausgewiesen. Eine dauerhafte (einseitige) Nutzung ist nicht vorgesehen. Die beiden anderen Baufelder bleiben in ihrer Nutzung bestehen (Verkehrsfläche und Grünfläche).

## **A 9 „Hafenspitze Nord-Ost“ (2002)**

Der Bebauungsplan A 9 überplant die nordöstliche Ecke des B-Plans A6 und ändert Grünfläche mit der Zweckbestimmung Freizeitnutzung in Grünfläche mit der Zweckbestimmung Schirm- und Begleitgrün, da die besagte Festsetzung vom Schleswig-Holsteinischen Oberverwaltungsgericht mit dem Grund der starken Verkehrsbelastung der öffentlichen Straße Hafendamm für nichtig erklärt wurde. Zur Steuerung der städtebaulichen Ordnung, d.h. der Abschirmung der Freizeit- und Erholungsfunktion der Hafensperrpromenade und attraktiveren Gestaltung der Ostseite des Hafens wurden die Bepflanzung und der Erhalt der Begrünung festgesetzt. Im nördlichen Planbereich ist eine Fußwegeverbindung von der Hafensperrpromenade zur Querung Nordstraße, im Süden eine Wegeverbindung von der Hafensperrpromenade zum Hafendamm / St.-Jürgenviertel dargestellt.

Diese Ziele wurden bisher nicht erreicht, sollten aber im Verlauf der städtebaulichen Entwicklung des Hafen-Ost weiter verfolgt werden.

## **VB Nr. 4 „Werftkontor“ (1999)**

Der VB wurde aufgestellt, um aufgrund des rückläufigen Hafenbetriebes und der damit verbundenen Brachflächen dort eine neue Nutzung (Wohnen, Gewerbe, Dienstleistung, Handel, Sportboothafen) zu ermöglichen. Das Areal soll Bestandteil der „maritimen Erlebnisküste“ im Flensburger Innenfördebereich werden und u.a. mit einer öffentlichen Promenade und einem Busparkplatz dies unterstützen. Die Gleisstrasse wurde planungsrechtlich gesichert, um sie

bei Bedarf zu einem späteren Zeitpunkt reaktivieren zu können. Die Straße Ballastkai soll nach Norden in Richtung Mischfutterwerk keine Durchfahrtsmöglichkeit mehr bieten, um eine zusätzliche Lärmbelastung der geplanten Wohnbebauung durch „Schleichverkehre“ zu vermeiden.

### **VB Nr. 17 „Gaststätte Bellevue“ (2007)**

Gründe für die Planaufstellung waren die Erweiterung der Gaststätte „Bellevue“ und die städtebauliche Ordnung der damit verbundenen Auswirkungen auf die benachbarten Flächen. Es wurden u.a. öffentlich zugängliche Toiletten im privaten Gebäude festgesetzt.

Entlang der Bahntrasse liegt die Fernwärmetrasse Flensburg – Glücksburg der Stadtwerke Flensburg, die z.T. mit Lagergebäuden überbaut werden. Vertraglich ist geregelt, dass die Stadtwerke kurzfristig und ohne eigene Kosten an ihre Leitungen gelangen können, d.h. die Kosten trägt der Nutzer.

## **2.6.5 Weitere städtische Satzungen**

(s. Bestandsplan Nr. 5)

### **Erhaltungssatzung Nr. 6 „Ballastbrücke“ (1990)**

Durch diese Satzung soll das Stadtbild im Bereich „Ballastbrücke“ geschützt werden. Es ist durch die um die Jahrhundertwende entstandene mehrgeschossige Bebauung am Ostufer der Innenförde geprägt. Die Bebauung liegt am Fuße des mit Großbäumen bestandenen grünen Hanges. Der Straßename der Uferstraße erinnert an die im 16. Jahrhundert eingerichtete Verladebrücke. Zur Erhaltung der gewachsenen städtebaulichen Eigenart aufgrund der städtebaulichen Gestalt des Satzungsgebietes bedürfen der Abbruch, die Änderung oder die Nutzungsänderung sowie die Errichtung baulicher Anlagen im Satzungsgebiet der Genehmigung gemäß § 172 Abs. 1 BauGB („Erhaltung baulicher Anlagen und der Eigenart von Gebieten“). Das Gebiet umfasst alle Grundstücke der Ballastbrücke und den Bereich Hafendamm 52-55 / Unterer Lautrupweg 2-10.

### **Baugestaltungssatzung „Altstadt“ (1982 / Änderungssatzung 2001)**

Die Baugestaltungssatzung gilt für alle Teile der baulichen Anlagen, die von den Straßen sichtbar sind und auf den genannten Grundstücken liegen. Aus dem VU-Gebiet sind die Grundstücke der Straßen Am Kanalschuppen, Ballastbrücke, Hafendamm und Unterer Lautrupweg betroffen. Hiermit soll das besondere Ortsbild der Flensburger Altstadt geschützt, erhalten und gestaltet werden. Neubauten und bauliche Veränderungen sind nach den in der Satzung beschriebenen Angaben zu gestalten. Sie müssen sich insbesondere nach Stellung, Größe, Dachform und Gestaltung, nach Bauart und Baustoff, Maßstab, Form und Farbgebung in den Charakter des Straßenraumes und des Hausbildes einfügen.

### **Vorkaufsrechtssatzung „Innenstadt“ (2001)**

Diese Satzung für ein besonderes Vorkaufsrecht der Gemeinde nach § 25 BauGB gilt im dargestellten Satzungsgebiet, wozu auch Teile des Untersuchungsgebiet gehören, nicht aber für Bereiche rechtsverbindlicher Bebauungspläne. Das bedeutet, dass im Bereich des Bebauungsplans „Hafenspitze“ (Nr. A 6) für den Bereich zwischen Fischereihafen / Höhe Pilkentafel, Hafendamm und Bahndamm / Gastseglerhafen die Satzung nicht gilt (s. Übersicht Bebauungspläne). Ziel der Satzung ist die Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Bereich der Altstadt, der Neustadt und Teilen von Jürgensby und Sandberg / Achter de Möhl.

*(Anmerkung: im Bereich von Bebauungsplänen gilt nach § 24 BauGB ein allgemeines Vorkaufsrecht für die Gemeinde für Flächen, die für öffentliche Zwecke festgelegt sind. Das ist in B-Plan Nr A 6 die derzeitige private Stellplatzanlage, die für „Verkehrsanlagen besonderer Zweckbestimmung – Parken“ festgelegt ist).*

## **Vorkaufsrechtssatzung „Bahnanlagen in den Bereichen Südstadt und Weiche“ (2016)**

Die Satzung wurde aufgestellt, um im Zuge der optionalen Entwicklung eines Bahnhofes im Bereich Flensburg-Weiche und einer gegebenenfalls veränderten Streckenführung Funktionsflächen in Weiche zu sichern. Durch geänderte Trassenführungen könnten zudem Entwicklungsflächen für bisher durch Bahnanlagen genutzte Flächen im weiteren Stadtgebiet gewonnen werden. Zur Sicherung der Bahnverkehrsfunktion und der Entwicklungsoptionen für den gesamten Bereich wurde die Satzung über das besondere Vorkaufsrecht erlassen. Im Hafen-Ost-Gebiet betrifft dies die Flächen der Deutschen Bahn AG beidseits der Hafenspitze nach Norden bis ca. Klarschiff.

## **2.7 Städtische Planungen und Gutachten**

### **2.7.1 Leitlinien zur Steuerung des Wohnungsbaus**

Im Jahr 2008 wurde die erste „Zielgruppenorientierte Wohnungsmarktanalyse für die Stadt Flensburg“ im Auftrag der Flensburger Gesellschaft für Stadterneuerung mbH erstellt. Auf Grundlage der Bevölkerungsvorausberechnung 2011 stellte das Innenministerium für den Zeitraum 2010-2020 für Flensburg einen Neubaubedarf von 4.780 Wohneinheiten fest. Daraufhin schrieb die Stadt Flensburg 2012 die Wohnungsmarktanalyse fort und stellte die „Grundsätze / Leitlinien zur Steuerung des Wohnungsbaus“ auf. Im Juni 2016 wurden die Leitlinien fortgeschrieben und beschlossen (RV-71/2016, 1. Ergänzung). Inzwischen haben stadteneigene Vorausberechnungen für die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans einen Bedarf an 6.000 neuen Wohneinheiten bis 2025 bzw. 8.000 Wohneinheiten bis 2030 ergeben. Die allgemeinen Grundsätze der Leitlinien, die auch auf das Untersuchungsgebiet zutreffen, zielen hauptsächlich darauf ab, innerstädtisch neue Wohnungsbaumaßnahmen schnell und in hoher Qualität zu planen und umzusetzen.

Die Leitlinien enthalten folgende Ziele, die u.a. für das VU-Gebiet Hafen-Ost gelten:

- Schnelle Umsetzung neuer Wohnungsbaumaßnahmen in hoher Qualität unter Berücksichtigung der demographischen Veränderungen, der Wandel der Lebensweisen und aller Nachfragegruppen, vor allem einkommensschwache Personen bzw. Familien
- Berücksichtigung einer guten Durchmischung mit gefördertem und nicht gefördertem Wohnraum, Barrierefreiheit, gesundes Wohnumfeld, gesunde und ökologisch verträgliche Stadtentwicklung und Klimaschutz
- Anwendung geeigneter Verfahren wie z.B. städtebauliche und Investorenwettbewerbe
- Verbesserung der Bestandsgebäude und neuer Geschosswohnungsbau für die Quartiersbevölkerung und für neue Nachfragegruppen
- Entwicklung von Brachflächen, Gemengelagen und Konversionsflächen



## 2.7.2 Klimaschutzkonzept

Der Klimapakt Flensburg e.V. und die Stadt Flensburg als eines der Gründungsmitglieder haben sich das Ziel gesetzt, für Flensburg bis zum Jahr 2050 die CO<sub>2</sub>-Neutralität zu erlangen. Um dieses Ziel zu erreichen, ist es erforderlich, die Treibhausgasemissionen in allen Bereichen des öffentlichen und privaten Lebens kontinuierlich zu senken.

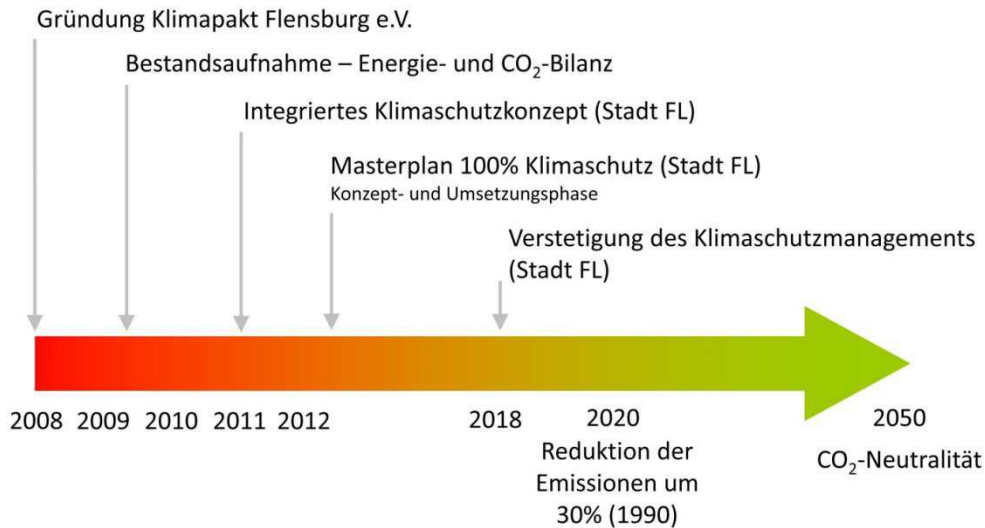


Abbildung 7 | Klimaschutz in Flensburg

Im integrierten Klimaschutzkonzept (2011) wurde ein Weg aufgezeigt, wie die CO<sub>2</sub>-Neutralität erreicht werden kann. In dem vierjährigen Projekt soll ein Konzept erarbeitet und die Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen koordiniert, begleitet und bewertet werden.

### Der Weg wird durch folgende Hauptziele beschrieben:

1. Weniger verbrauchen
2. Energie besser nutzen
3. Fossile Brennstoffe durch Alternativen ersetzen

### Die Haushalte können dazu beitragen:

- Sanierung und Wärmedämmung bestehender Häuser
- Verwendung Energie sparender Haushaltsgeräte
- Bewusster und sparsamer Umgang mit Energie

### Verkehr sollte optimiert werden:

- Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)
- Ausbau des Rad- und Fußgängerverkehrsangebotes
- Einführung eines Carsharing-Service
- Elektrifizierung des ÖPNV und des Autoverkehrs

- Verstärkte Nutzung von Bus & Fahrrad

Zur Erreichung der CO<sub>2</sub>-Neutralität spielt die Substitution der fossilen Energieträger, aktuell vorwiegend Steinkohle, bei den Stadtwerken Flensburg eine große Rolle. Die Stadtwerke Flensburg versorgen nahezu 98 % der Flensburger Haushalte mit Fernwärme und Strom aus dem Heizkraftwerk mit Kraft-Wärme-Kopplung. Eine kontinuierliche Umstellung bei den Stadtwerken Flensburg auf erneuerbare Energieträger wird die Umstellung der Haushalte hin zu einer CO<sub>2</sub>-neutralen Energieversorgung ermöglichen.

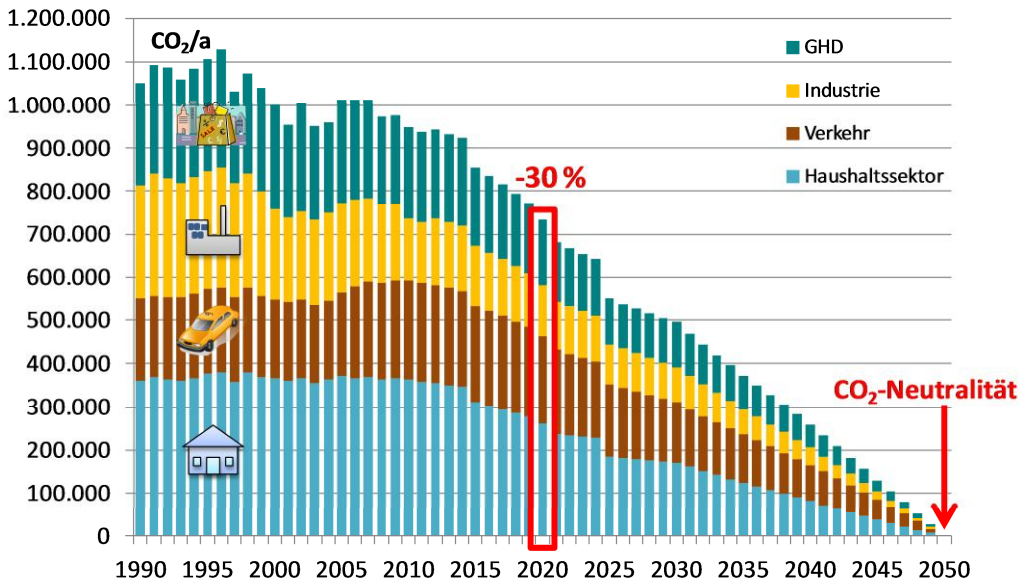


Abbildung 8 | Integriertes Klimaschutzkonzept: Entwicklung der Emissionen in Flensburg bis zum Jahr 2050

Für das Quartier „Auf der Rude“ wurde mit Mitteln des Förderprogramms "Energetische Stadtsanierung" der KfW exemplarisch im Jahr 2013 ein **integriertes Quartierskonzept** erstellt. Dafür wurde das Quartier "Auf der Rude" untersucht und eine Ausgangsanalyse durchgeführt. Auf Basis der Energie- und CO<sub>2</sub>-Bilanz wurden Vorschläge für Klimaschutzmaßnahmen für die Bereiche Haushalte / Immobilien, Gewerbe und Verkehr entwickelt. Im Anschluss an die Konzepterstellung begleitete ein Sanierungsmanagement die Umsetzung drei Jahre lang. Aus den gewonnenen Erkenntnissen des Prozesses lassen sich Erfolgsfaktoren und Hindernisse ableiten, die sich auf weitere Quartiere übertragen lassen.

Für das Gebiet Hafen-Ost lassen sich folgende Vorgaben und Ziele ableiten:

- Verbesserung für die Verkehrsteilnehmer des Umweltverbundes (Fußgänger-, Radverkehr und ÖPNV): Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund als Voraussetzung für neue Siedlungen
- Parkraumbewirtschaftung
- Ausweitung der Vorrangschaltung für den ÖPNV
- Verbesserung der Fahrradinfrastruktur (Wege und Abstellanlagen)
- Ausbau der Uferpromenade durchgängig von Solitüde bis Ostseebad
- klimaschützender Umgang mit vorhandenen Gebäuden (Modernisierung, Sanierung, energetische Sanierung)
- Bei Brachflächen Chance der Neustrukturierung, Umsetzung der Stadt der kurzen Wege

- Mischnutzung bei Gebäudeneubauten: Anwendung von Klimaschutzstandards (u.a. Photovoltaik oder auch Solarthermie, wo keine Fernwärme verwendet wird)
- Klimaschützendes Freiraumkonzept, Entsiegelung von Flächen (außer bei Bodenschadstoffen), Auswahl der Bepflanzung
- Bei Straßenneubau: Vorrang von Fußgängern und Radfahrern, evtl. zusätzliche Bushaltestelle
- Nachhaltiges Energiekonzept (Niedrigenergie-Fernwärme, Photovoltaik, Solarthermie u.a.)

### 2.7.3 Einzelhandelskonzept

Das Einzelhandelskonzept (Stand: 26.02.2015) liefert mit der Festlegung und Hierarchisierung von Standortbereichen den Rahmen für die qualitative und quantitative Entwicklung des Einzelhandels. Verlagerungen, Erweiterungen und Neuansiedlungen von Einzelhandelsbetrieben müssen sich an dem Zentrenkonzept ausrichten. Ziel des Zentrenkonzepts ist die Stärkung der Zentren und der oberzentralen Versorgungsfunktion der Innenstadt sowie die Sicherung einer flächendeckenden wohnungsnahen Grundversorgung der Bevölkerung. Dabei muss die Entwicklung des Einzelhandels im Einklang mit den Zielen der Stadtentwicklung stehen.

Das Einzelhandelskonzept unterscheidet zwischen:

- Innenstadt als Zentrum der gebündelten oberzentralen Versorgung mit Schwerpunkt auf den zentrenrelevanten Sortimenten und
- Stadtteilzentren für die teilräumliche Nahversorgung vorrangig mit Gütern des periodischen Bedarfs.

Weitere direkte Aussagen zum Untersuchungsgebiet werden nicht getroffen, doch gelten folgende Leitlinien für das Untersuchungsgebiet, das derzeit 709 Einwohner aufweist:

- Grundsätzlich sollen Stadtteilzentren mindestens 10.000 Einwohner versorgen. Nachgeordnete Zentren mit weniger als 10.000 Einwohnern werden in Flensburg nicht entwickelt.
- In den Siedlungsbereichen, die Versorgungslücken aufweisen, können dezentrale Nahversorger ohne schädliche Auswirkungen auf die Stadtteilzentren angesiedelt werden. Für die Zulässigkeit dieser Vorhaben ist der Nachweis, dass keine schädlichen Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche ausgehen, Voraussetzung. Dies ist jeweils durch ein Fachgutachten nachzuweisen.

Im Untersuchungsgebiet besteht derzeit eine Deckungslücke. Es liegt außerhalb der fußläufigen Erreichbarkeit (700 m Radius) der Innenstadt, der Stadtteilzentren und der dezentralen Standorte. Das betrifft vor allem die Wohngebiete an der Ballastbrücke und am Lautrupsbach.

Die Entwicklung eines neuen Stadtteilzentrums kommt für das Untersuchungsgebiet - selbst bei einer künftigen zusätzlichen Wohnbebauung - aufgrund zu geringer Einwohnerzahlen aber nicht in Betracht. Eine Ansiedlung von Nahversorgungs-Einzelhandel wäre derzeit im Untersuchungsgebiet nicht möglich, weder im Besonderen Wohngebiet, noch im Misch- oder Gewerbegebiet. Ein zentraler Nahversorgungsstandort (kleinflächig, < 400 qm Verkaufsfläche) wäre bei einer Erhöhung der Einwohnerzahlen durch zusätzlichen Wohnungsbau im Untersuchungsgebiet möglich. Doch selbst bei einer Erhöhung der Bewohnerschaft von

mehreren hundert Einwohnern wäre die Entwicklung eines zentralen Nahversorgungsstandortes der in integrierten Lagen zur Schließung der wohnortnahen Versorgungslücken zulässig wäre, unwahrscheinlich. Erfahrungsgemäß sind für eine Auskömmlichkeit mindestens 5.000 Einwohner notwendig.

#### 2.7.4 Ehemaliges Sanierungsgebiet Östliche Altstadt

Ein Teilbereich des Untersuchungsgebiets Hafen-Ost war schon einmal Bestandteil einer Sanierungsmaßnahme, und zwar des Gebiets „Östliche Altstadt“.

Das 1971 in Kraft getretene Städtebauförderungsgesetz (StBauFG) gab Städten und Gemeinden erstmals ein wirksames Instrumentarium zur Sanierung an die Hand. Als eine der ersten Städte der Bundesrepublik erteilte die Stadt Flensburg den Auftrag für vorbereitende Untersuchungen, zunächst für die „Nördliche Altstadt“, die in den 1970er Jahren als Sanierungsgebiet förmlich festgelegt wurden. 1988 folgte die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes "Flensburger Altstadt" (Teilbereich Östliche Altstadt), deren Satzung am 09.01.2010 aufgehoben wurde. Um die Sanierungsziele dauerhaft zu sichern, wurden Bebauungspläne aufgestellt. Im Bereich des Untersuchungsgebiets Hafen-Ost sind es die Bebauungspläne A2, A3.2, A6 und A9.

Bei dem ehemaligen Sanierungsgebiet handelt es sich um einen historisch gewachsenen Altstadtbereich im Hangbereich der Förde, bestehend aus einem der ältesten Siedlungskerne um die Kirche St.-Johannis, der im 18. Jahrhundert entstandenen Fischer- und Kapitänsiedlung St.-Jürgen, dem sich daran anschließenden Bereich Lautrupsbachtal und Ballastbrücke sowie der Bereich Angelburger Straße / Hafermarkt / Heinrichstraße mit den Ausläufern Kappelner Straße und Glücksburger Straße und das Teilgebiet Achter de Möhl.

Das Gebiet liegt in fußläufiger Entfernung zur Innenstadt, Hafenspitze und Innenförde und ist durch die Hauptverkehrsstraßen Süderhofenden, Hafendamm, Nordstraße, Angelburger und Heinrichstraße erschlossen. Es besteht eine sehr gute Anbindung an das ÖPNV-Netz. Es hat einen guten Anschluss an die Innenförde, den Volkspark, das Lautrupsbachtal, den Konventgarten und den Fördehangbereich.

Das Gebiet ist durch eine Mischung von Versorgungs-, Dienstleistungs- und anderen Betrieben geprägt, die das Wohnen nicht wesentlich stören. Lediglich die obere Angelburger Straße hat eine quartiersbezogene Hauptversorgungsstruktur. Die Östliche Altstadt wurde über die Jahrhunderte heterogen mit Stadthäusern und Geschosswohnungen bebaut. Eine große Zahl von Gebäuden sind Kulturdenkmäler. Die Geschosswohnungen befinden sich überwiegend in Einzeleigentum.

## Maßnahmen und Ziele

Das der Sanierungsplanung zugrunde liegende städtebauliche Konzept sah im Wesentlichen die Wahrung bzw. Wiederbelebung der früheren Funktionen, insbesondere der Wohnfunktion vor.

Im Rahmen der Sanierung „Östliche Altstadt“ wurden im Sanierungszeitraum bis Ende 2009 im Bereich des aktuellen Untersuchungsgebiets Hafen-Ost folgende Maßnahmen umgesetzt:

- Öffnung des Lautrupsbachtals, Renaturierung und Wegebau
- Umgestaltung des Unteren Lautrupwegs
- Aufwertung der Hafenspitze als multifunktionaler Erholungsbereich und Entwicklung einer Hafensperrpromenade mit einem Gastsegler- und Fischereihafen
- Grünanlage beim ehem. Lokschuppen (Nordstraße 1)
- Bahndammquerung für Fußgänger
- Entlastung der innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen vom Durchgangsverkehr durch den Bau der „Osttangente“ (Zufahrt Nordstraße)



Umgestaltung Unterer Lautrupweg Öffnung des Lautrupbaches



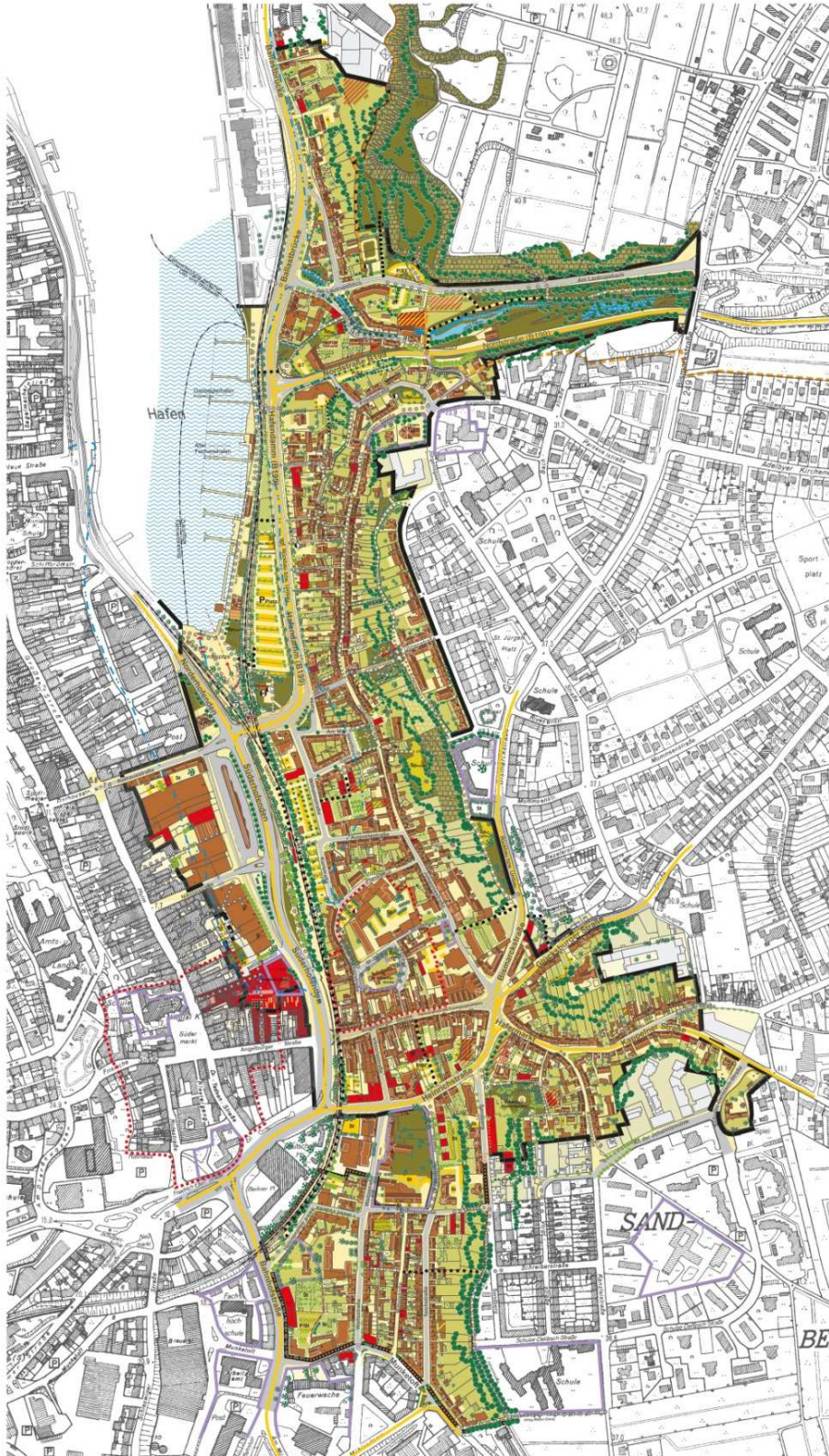
Hafenspitze Hafensperrpromenade Ost

# Rahmenplan Fortschreibung 2004

# „Östliche Altstadt - Achter de Möhl“

RV 26.08.2004

Gestaltungsplan  
Stand: August 2004



## Legende

- Grundstücksgrenze
- Grundstücksaufteilung - Neu
- Erdgeschossiges Gebäude mit z. T. erheblichem Handlungsbedarf
- Geplantes Gebäude
- ▨ Rückführung der Geschosse
- ▧ Aufhöhung der Geschosse
- ▩ Abzubrechendes Gebäude
- Mauer, Zaun, Gitter als Raumkante - Bestand
- Mauer, Zaun, Gitter als Raumkante - Neu
- ⊕ Abwasserungspunkt
- ⊙ FH Pumpstation
- ⊙ Trafostation
- 34 Hausnummer
- d Einflüchtes Kulturdenkmal bzw. ein einflüchtes Gebäude
- D Kulturdenkmal von besonderer Bedeutung (siehe Eintragung im Denkmalbuch)
- D5 Kulturdenkmal von besonderer Bedeutung (Gebäude eingetragen im Denkmalbuch)
- Denkmalgeschützt
- ⚡ Aussichtsturm
- ⚡ Sichtachse
- Hauptverkehrsstraße
- Anliegerstraße
- Verkehrsberuhigte Straße, Gehweg, Platz- und Hoffläche (versteigerte Fläche)
- Maßnahmen im Straßenbereich bzw. Straßenumbau
- Vorr. Beteiligtes
- P Öffentliche Parkplätze
- ⊕ Öffentliche Parkhaus
- SI Private Spielplätze
- ⊕ Spielplatzanlage
- ⊕ Ga-Hof Garagen Hof
- ⊕ Fahrrad Unterstand
- Bereiche zur möglichen Stellplatzumbringung mit entsprechender Erneuerung bzw. Gestaltung
- Fuß- und Radwegverbindung
- Geplante Fuß- und Radwegverbindung
- Umgrenzung von Teilbereichen der Landschaftsschutzzone 'Vollmar, Lahnabachthal'
- Biotop wie z.B. Dalklöse, Bruchweid, Quellbereiche, st. Gassen, Buchsicht
- Hangfläche
- Ruderaler Überblöschung
- ⊕ Vorhandener Baum
- ⊕ Zu pflanzender Baum
- Fassadenbegrenzung
- Geplante Fassadenbegrenzung
- Hecke als Raumkante
- Geplante Hecke als Raumkante
- Wasserfläche - Hafen
- Vorr. Wasserfläche bzw. offener Bachlauf
- Geplante Wasserfläche bzw. Verschiebe Bachlauf mit geplanter Teilflutung
- Brunnen
- Flödenlauf um 1550
- ▨ Klüftungsbefähigt; Abbruchneubau bzw. Grünfläche
- ▨ Dachbegrenzung - Bestand
- ▨ Dachbegrenzung - Neu
- ▨ Fläche mit großem Bedarf an Erneuerung mit Grün- bzw. neuen Holzstellung
- ▨ Private Grünfläche
- ▨ Öffentliche Grünfläche
- ▨ Öffentlicher Spielfeld
- ▨ Private Grünflächen außerhalb des Sanierungsgebiet
- ▨ Private Fläche außerhalb des Sanierungsgebiet
- ▨ Umgrenzung der Gemeindefürsorge
- Begrenzungslinie des formell festgelegten Sanierungsgebietes
- Begrenzungslinie der Erweiterung des formell festgelegten Sanierungsgebietes um das Gebiet 'Achter de Möhl'



Rahmenplan Fortschreibung 2004  
„Östliche Altstadt - Achter de Möhl“

Gestaltungsplan  
Stand: August 2004  
RV 26.08.2004



Abbildung 9 | Rahmenplan Fortschreibung 2004 „Östliche Altstadt – Achter de Möhl“

## 2.7.5 Stadtumbau West - Teilgebiet Hafen-Ost

Nachdem das **Hafennutzungskonzept 1988** neben der Hauptnutzung des Hafenumschlags auch erste innenstadtrelevante, touristische und freizeitbezogene Nutzungen verfolgte und die Rahmenbedingungen im Jahr 2000 sich grundlegend verändert hatten, sollte das Konzept mittels eines städtebaulichen Rahmenplans fortgeschrieben werden.

Die Bearbeitung des Rahmenplans wurde 2001 beschlossen und sollte zum einen der Sicherung von funktionsfähigen bzw. nachhaltigen Nutzungen und zum anderen der Revitalisierung von untergenutzten bzw. brachgefallenen Flächen dienen. 2005 beschloss die Ratsversammlung die Festlegung des Hafen-Ost-Gebietes als eines von fünf Teilgebieten des Stadtumbaus nach § 171 b Abs. 1 BauGB und die Maßnahmenförderung im Programm „**Stadtumbau West**“. Für die Förderfähigkeit und Umsetzung von Stadtumbaumaßnahmen wurde vor der förmlichen Festlegung ein **städttebauliches Entwicklungskonzept** erstellt.

Im Rahmen einer integrierten Gesamtmaßnahme zur Sicherung einer nachhaltigen Stadtentwicklung der Gesamtstadt stand für das Teilgebiet Hafen-Ost die Gewerbeentwicklung im Vordergrund. Hier sollten gewerbliche Entwicklungsmöglichkeiten erweitert bzw. neu geschaffen und das Gebiet städtebaulich aufgewertet werden.

Für das Hafen-Ost-Gebiet wurden aufgrund ungenutzter Lagepotenziale, brachgefallener Gewerbeflächen, ungenügender Aufenthalts- und Erlebnisqualitäten der öffentlichen Flächen und Lärmimmissionen besondere Handlungsbedarfe ermittelt. Es wurde deshalb als Umstrukturierungsgebiet gekennzeichnet.

Die aufgestellten Ziele für das Gebiet lauteten die Erschließung nicht ausgeschöpfter Entwicklungspotenziale als Reise- und Urlaubsziel und die Nutzung der Standortqualitäten und -potenziale an der Förde.

Die Leitstrategien umfassten

- die Umstrukturierung wasserbelegener Flächen zu hochwertiger Gewerbe-, Freizeit- und Wohnnutzung unter möglichst umfangreichem Erhalt des Hafenumschlags,
- eine stärkere räumlich-funktionale Einbindung der Förde in die Stadt und
- die Steigerung der Aufenthalts- und Erlebnisqualität der wassernahen Flächen für Freizeit und Tourismus.

Als Maßnahmen wurden

- die Aufwertung mindergenutzter oder brachgefallener Flächen an der Förde,
- die Entwicklung von Folgeprojekten zum Werftkontor im Rahmen eines Gesamtkonzeptes,
- die Verbesserung der verkehrlichen Anbindung des Hafengebietes,
- die fußläufige Verbindung vom Hafen bis nach Solitude,
- der Ausbau der Promenade an der Hafenostseite und des Ostseeküstenradwanderwegs und
- die Schaffung von Freizeit- und Spielflächen an der Förde

aufgestellt.

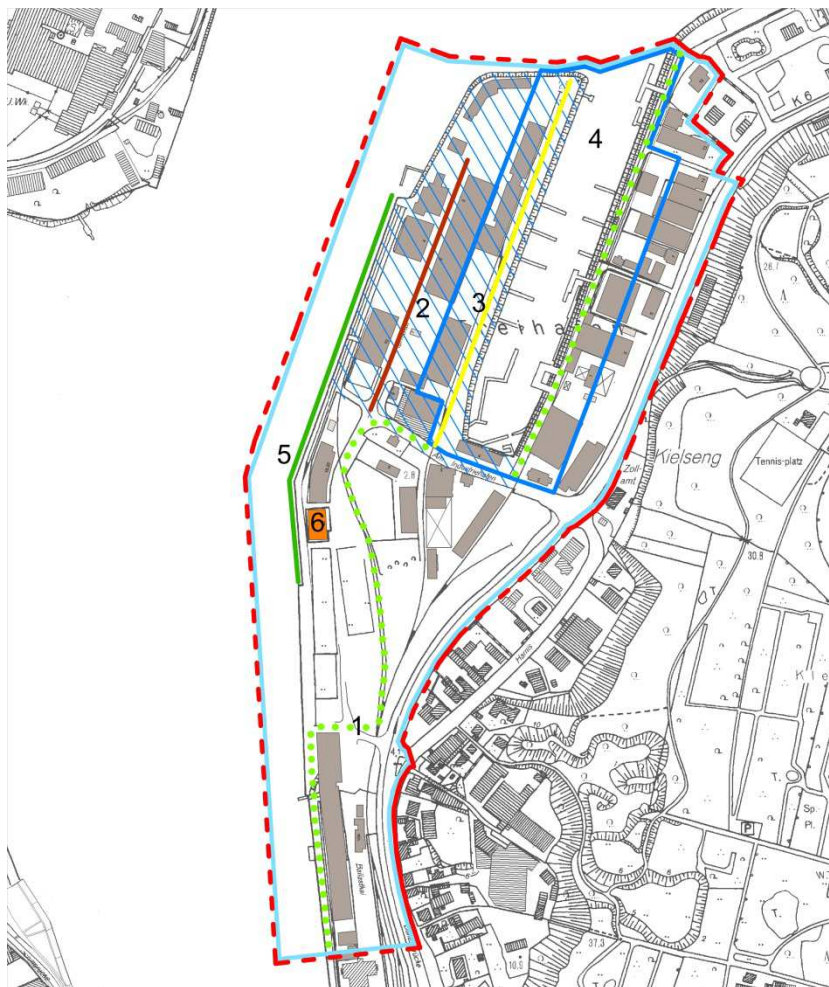
Im besonderen Fokus der Planung stand die Harniskaispitze, auf der hochwertige Nutzungen und Bebauung umgesetzt werden sollten und das Freihafengebiet, das zum „Maritimen Dienstleistungs- und Gewerbezentrum (MDGZ) Industriehafen“ entwickelt werden sollte. Der Maßnahmenplan Hafen-Ost 2008/2009 stellt folgende Maßnahmen dar:

- Verlängerung Uferpromenade Hafen-Ost
- Erschließung vor Zollhaus Hafen-Ost
- Erschließung Harniskaiwestspitze Hafen-Ost
- Maritimes Dienstleistungszentrum
- Sanierung Kaimauer (Neuer Harniskai)
- Modernisierung / Instandsetzung des Speichers Harniskai 22

An Ordnungsmaßnahmen wurden bisher der Umzug des Transportgewerbebetriebs Harniskai 7 im Jahr 2007 und die Sanierung der Kaimauer umgesetzt (letztere ohne Städtebauförderungsmittel). An Vorbereitungsmaßnahmen wurden das städtebauliche Entwicklungskonzept 2005, die Baumassenstudie Harniskaispitze 2008 und der Masterplan 2008/2009 (s. 2.7.7) erstellt. Die Heimfallentschädigungen bei Beendigung des Erbbaurechtes der Gebäude Harniskai 3 und 5 wurden 2016 ohne Einsatz von Städtebauförderungsmitteln getätigt.

Für den überwiegenden Teil des Untersuchungsgebietes "Hafen Ost" besteht aktuell noch eine Gebietsfestlegung als Teilgebiet in der Gesamtmaßnahme Stadtumbau Flensburg (Förderprogramm Stadtumbau West). Dieses Teilgebiet stand von jeher unter einem Fördervorbehalt. Zwischenzeitlich sind aus dieser Gesamtmaßnahme heraus keine Maßnahmen mehr mit Städtebaufördermitteln vorgesehen.





Stadt Flensburg  
Stadtumbau West

Hafen  
"Hafen-Ost"

Maßnahmenplan 2008/2009

Maßstab: 1:2.500  
Stand: 01.08.2008



Legende

- Hauptgebäudebestand
- Nebengebäudebestand
- Detaillierung Rahmenplan Hafen-Ost (Vorbereitung 2. BA MDZ)
- Gesamtmaßnahmen:
  - Städtebauliche Optimierungsverfahren Hafen
  - Marketingkonzept Hafen
  - Gründungsvoruntersuchungen, Boden-sondierungen und Baugrunduntersuchungen Hafen-Ost
  - Detailuntersuchungen Uferkante und Böschungssicherung Hafen-Ost
  - Schallstudie Hafen
  - Geräuschemissionen Hafen
  - Förderung privater Ordnungsmaßnahmen (Rückbau/Abbruch) Hafen-Ost
- 1 Verlängerung Uferpromenade Hafen-Ost
- 2 Erschließung vor Zollhaus Hafen-Ost
- 3 Erschließung Harniskaiwestspitze Hafen-Ost
- 4 Maritimes Dienstleistungszentrum
- 5 Sanierung Kaimauer
- 6 Modernisierung/Instandsetzung Denkmalpfleger. Mehraufwand Harniskai 22
- Gebietsgrenze

Abbildung 10 | Maßnahmenplan 2008/2009 „Hafen-Ost“

### 2.7.6 Masterplan Flensburger Hafen

Zwischen 2008 und 2012 wurde von der Stadt Flensburg, Abteilung Stadt- und Landschaftsplanung der Masterplan Flensburger Hafen entwickelt. Ziel war eine gemeinsam getragene und zusammenführende Perspektive für den Flensburger Hafen, die aufgrund der sich wandelnden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und die damit verbundenen Veränderungen im Bereich der hafenbezogenen Wirtschaft sowie die stetig steigende Wertschätzung des Fördeareals durch andere Nutzungen, insbesondere im Bereich Freizeit und Tourismus, erforderlich war. Ergebnis sollte eine politische Entscheidung und ein breiter Konsens hinsichtlich der Zukunftsentwicklung des Hafens sein, die in einem „Masterplan Hafen“ festgehalten werden sollte.

Ein Rahmenplan wurde aufgestellt, der für vier von fünf Teilräumen auch die politische Unterstützung erhielt (SUPA/HA 15/2010). Davon betrafen zwei Teilräume das Untersuchungsgebiet Hafen-Ost, zu denen Leitlinien und Handlungsempfehlungen beschlossen wurden:

Für den **Teilraum 5 „Harnis / Industriehafen“** wurde im November 2010 ein von der Verwaltung vorgelegter Beschluss getroffen, der die Zukunft des Wirtschaftshafens betraf (HA-46/2010).

Es kann festgehalten werden, dass das Ziel, einen Masterplan zu entwickeln, der von allen mitgetragen wird, nur in Teilbereichen, nicht aber im eigentlich strittigen Bereich des aktuellen Wirtschaftshafens verwirklicht werden konnte. Hier trafen unverändert einerseits die Be-

fürworter des Wirtschaftshafens, die zukünftig wieder wachsende Umschlagszahlen und damit steigenden Flächenbedarf sehen und andererseits die Befürworter einer multifunktionalen Weiterentwicklung der freien, d.h. durch die Hafengewirtschaft nicht genutzten Flächen aufeinander.

Erst 2014 kam – begründet durch die Aufgabe der HaGe-Speichernutzung in 2012 und somit den weiteren Rückgang des Hafenumschlags - mit der fraktionsübergreifenden Ratsvorlage zum Grundsatzbeschluss zur Weiterentwicklung des Hafen-Ostufers (RV-147/2014) der Planungsprozess wieder in Gang, der im Beschluss zur Durchführung vorbereitender Untersuchungen mündete (RV-23/2015).

### 2.7.7 Lärmaktionsplanung

Seit 2007 sind Gemeinden und Städte, die im Einflussbereich mindestens einer Hauptlärmquelle liegen, verpflichtet, eine Lärminderungsplanung nach EU-Umgebungslärm-Richtlinie aufzustellen bzw. regelmäßig zu aktualisieren. Es wird damit grundsätzlich das Ziel verfolgt, Maßnahmen zur Minderung zu entwickeln. Zuständig für die Aktionsplanung sind die Gemeinden. Für die Stadt Flensburg bedeutet dies die Durchführung einer Aktionsplanung für die Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr. Der Lärmaktionsplan **1. Stufe** der Stadt Flensburg liegt seit 2009 vor (Büro Lärmkontor GmbH, Hamburg, 03.03.2009). Bei der Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen werden hohe Belastungen an Wohngebäuden am Hafendamm (mit mehr als 30.000 Fahrzeugen) genannt. Die hohe verkehrliche Bedeutung lässt jedoch keine verkehrsbeschränkenden Maßnahmen zu. Die Belastungen lassen sich somit nur durch passive Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) reduzieren. Zu einer Lärmreduzierung trägt im Übrigen eine kompakte Stadtstruktur mit einer verdichteten Innenstadt und kurzen Wegen bei, die das Zufußgehen und das Radfahren fördert und die Notwendigkeit und die Anzahl der Autofahrten verringert. Eine langfristige und nachhaltige Reduzierung der Lärmimmissionen kann weiterhin durch die Stärkung des ÖPNV, des Rad- und des Fußgängerverkehrs erreicht werden.

Die **2. Stufe** des Lärmaktionsplans wurde am 02.07.2015 von der Ratsversammlung der Stadt Flensburg beschlossen (Büro LairmConsult, Bargtheide).

Als Maßnahmen zur Lärmreduzierung werden (neben allgemein für das gesamte Stadtgebiet übergreifende Maßnahmen) für das „Quartier Innenstadt“ folgende Maßnahmen für das VU-Gebiet vorgeschlagen:

- Radschnellweg Kielseng (Förderung Radverkehr, Schnelle Anbindung Innenstadt – nordöstliches Stadtgebiet)
- Ballastbrücke zweispurig (Förderung Nutzung Osttangente als Umgehung, Reduzierung Durchgangsverkehre)

### 2.7.8 Masterplan Mobilität

Der Masterplan Mobilität wird aktuell von der Stadt Flensburg aufgestellt und wird von Büro SHP Ingenieure bearbeitet. Es liegt derzeit der Vorabzug des Endberichtes von September 2018 vor (RV-157/2018).

Rund 25 Jahre nach dem „Verkehrskonzept 90“ ist eine Anpassung des verkehrlichen Leitbildes und der Gesamtverkehrsplanung notwendig. Deutlich an Gewicht gewonnen hat die

Aufgabe, Mobilität als Bestandteil der Stadt- und Lebensqualität für alle Menschen zu gestalten. Neu sind die Anforderungen an eine umweltfreundliche Mobilität als Beitrag zum Erreichen der Klimaschutzziele der Stadt Flensburg.

Der Masterplan Mobilität dient zur Umsetzung der Ziele des ISEK. Bezugsraum für alle Untersuchungen zum Masterplan Mobilität bildet die Gesamtstadt. Der Fokus liegt jedoch auf dem Stadtzentrum und erstreckt sich in Y-Form vom Bahnhof im Süden bis zum Nordertor westlich und Sonwik östlich der Förde. Fast das gesamte VU-Gebiet Hafen-Ost ist darin enthalten.

### **Städtebauliche / straßenräumliche Situation**

- vierstreifiger Ausbau der K 6 vor dem Hintergrund der heutigen Verkehrsbelastungen als überdimensioniert einzustufen (stärkere Trennwirkung)
- Radverkehrsführung entlang der K 6 teilweise auf eigenen Radwegen (mitunter sehr schmalen), teilweise auf gemeinsam genutzten Wegen

### **Verkehrliche Situation**

- Verkehrswichtige Straßen: K 6 (Kielseng, Ballastbrücke) zw. 9.600 und 16.100 Kfz/24h
- teilweise keine durchgängigen Radverkehrsführungen vorhanden
- Bereiche teilweise sehr stark vom ruhenden Verkehr dominiert

### **Handlungsbedarf**

- dem Verkehrsaufkommen angemessene Reduzierung der Fahrbahnbreite auf einen Fahrstreifen je Richtung
- Schaffung regelkonformer Radverkehrsanlagen
- teilweise keine einheitliche Bewirtschaftung öffentlicher Parkplätze (geringe Nutzung)

### **Handlungsansatz**

- Nutzung der äußeren Fahrstreifen des Straßenzuges Kielseng/Ballastbrücke durch Linienbus- und Radverkehr
- Einrichtung mehrerer Querungsstellen (K 6) an Orten einmündender Wegeverbindungen (aus dem Volkspark)
- Einrichtung einer Mobilitätsstation (Kategorie II: Verknüpfung mind. 2 Verkehrsträger)

Parallel zum Masterplan Mobilität wird das Gutachten „Buslinien-Netz und Velo-Routen“ erstellt, das auf dem Rahmenkonzept zur Radverkehrsförderung („Haupttroutennetz in zwei Prioritäten“) von 2011 aufbaut. Es soll ein Haupt- und Nebenroutennetz für den Radverkehr definieren, Konfliktpotenziale und mögliche Synergieeffekte zwischen Rad- und Linienbusverkehr ermitteln und Maßnahmen zur Verbesserung vorschlagen. Da sich die radialen Haupttrouten oftmals mit den Linienbusrouten überschneiden, sollen mit dem Konzept frühzeitig die Konflikte und eine für beide Verkehrsarten befriedigende Straßengestaltung ermittelt werden. Es liegt derzeit der Entwurf von SHP Ingenieure von August 2018 vor.

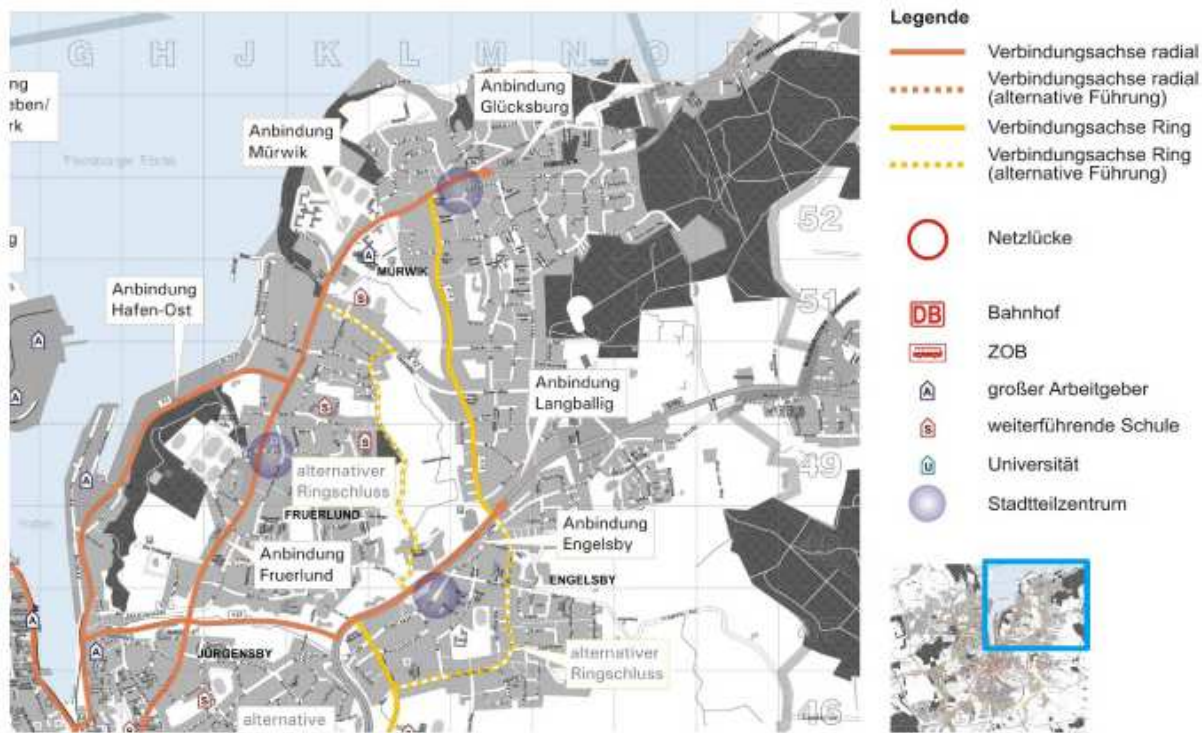


Abbildung 11 | Verbindungsachsen östliche Fördeseite (shp Ingenieure)

Für das VU-Gebiet werden vor allem infrastrukturelle Mängel der Radwege und Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern auf der radialen Route von der Innenstadt nach Mürwik über Hafendamm-Ballastbrücke-Kielseng ermittelt. Bei den Detailbetrachtungen werden für Kielseng die zu schmalen Gehwege und die überdimensionierten Fahrbahnen bemängelt.

### 2.7.10 Regionaler Nahverkehrsplan

Der Regionale Nahverkehrsplan (RNVP) ist das zentrale Planungsinstrument zur Gestaltung und Weiterentwicklung des nicht schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in den Kreisen und kreisfreien Städten in Schleswig-Holstein. Der **1. Regionale Nahverkehrsplan des Planungsraums 1 des Landes Schleswig-Holstein** wurde von der Stadt Flensburg und den Kreisen Schleswig-Flensburg und Nordfriesland aufgestellt. Handlungsfelder für das VU-Gebiet werden hauptsächlich im Bereich der Haltestelleninfrastruktur gesehen.

Folgende im Gutachten genannten Ziele gelten auch für den Hafen-Ost:

- Umsetzung der Barrierefreiheit
- Herstellung einer umfassenden Informationsausstattung an allen Bushaltestellen
- Verbesserung der Bushalteausrüstung (z.B. Sitzgelegenheiten, Papierkorb)
- Verbesserung der Beleuchtungssituation
- Aufbau der Verknüpfungsfunktion (z.B. Abstellmöglichkeiten für Fahrräder mit Überdachung)

## 2.7.11 Tourismuskonzepte

Datum	Gutachten	Von
2008	Tourismuskonzept für Flensburg, Glücksburg und Harrislee	Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa GmbH (NIT), Kiel
2013	Tourismuskonzept flensburgfjord* Erweiterung und Kurzevaluation	Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa GmbH (NIT), Kiel
2016	Wirtschaftsfaktor Tourismus für die Stadt Flensburg	dwif consulting, München

### Tourismuskonzept für Flensburg, Glücksburg und Harrislee (2008)

Zielsetzung des regionalen, gemeinsamen Tourismuskonzepts für Flensburg, Glücksburg und Harrislee ist die Beurteilung der Marktsituation, die Identifizierung der Potenziale für den Tourismus, die Formulierung der grundsätzlichen Ausrichtung in Bezug auf Zielgruppen, Themen und Vermarktungsstrategien und die Formulierung von Entwicklungszielen für Flensburg, Glücksburg und Harrislee.

Die Region hat in Schleswig-Holstein zum Teil einzigartige stadt- und landschaftsbezogene Attraktionen zu bieten. Das Stadtbild Flensburgs zeichnet sich insbesondere durch die Architektur in Kombination mit dem Innenstadthafen durch hohe gestalterische Qualität aus. Die in Schleswig-Holstein in dieser Intensität einzigartige skandinavische Atmosphäre in der Region schafft ein touristisches Profil mit Alleinstellungsqualität. Allein nachfrageseitig erwirtschaftet der Tourismus in der Region einen Bruttoumsatz in Höhe von 250 Mio. Euro, sichert ca. 6.000 Vollzeitstellen und hat einen durchschnittlichen Volkseinkommensanteil von 8% (Flensburg 6 %, im Vergleich: Schleswig-Holstein: 4,5%, Deutschland: 3,8%). Rund 78 % des touristischen Umsatzes stammen aus dem Tagestourismus. Durch die Wirtschaftseffekte und die Atmosphäre, die durch den Tourismus an der Flensburger Förde geschaffen werden, erlangt der Sektor einen maßgeblichen gesellschaftlichen Stellenwert und ist integraler Bestandteil der Lebensqualität in der Region. Insgesamt ist an der Flensburger Förde dem Tourismus eine bedeutende entwicklungsprägende Funktion beizumessen.

Die städtetouristischen Qualitäten Flensburgs sind u.a.: Stadtbild, Geschichte, Shopping, Kultur, Events, Wirtschaftsverflechtungen. Der Tourismus stützt die „Soft-Skills“ der Stadt als Wirtschafts-, Arbeits- und Wohnstandort.

Bei der Beurteilung der bestehenden Situation wurden die Qualität und die Quantität der Unterkunftsangebote, die Umgebungsqualität, z.B. das Ortsbild in den Promenadenbereichen Flensburgs, die fußläufige Umwanderungs- und Umradelungsmöglichkeit der Förde bemängelt. Hier bestehen Defizite, ein dringender Handlungsbedarf, aber auch ein hohes Potenzial für die Tourismusförderung.

### Tourismuskonzept flensburgfjord\* Erweiterung und Kurzevaluation (2013)

Das o.a. Tourismuskonzept wurde im Jahr 2013 evaluiert und räumlich um das Amt Langballig erweitert.

Handlungsbedarf in Flensburg sieht die Studie in Erhöhung der touristischen Nachfrage und des touristischen Umsatzes im Tourismus, der Verbesserung der Wettbewerbsposition der Region flensburgfjord, die Gründung einer lokalen Tourismusorganisation (LTO) und professionelle Vermarktung der Region, Erhöhung der Kapazität durch Hotelansiedlung.

Die Studie führte zur Gründung der LTO „Tourismus Agentur Flensburger Förde GmbH“ (TAFF) der Stadt Flensburg, der Gemeinden Harrislee und Glücksburg und des Amtes Langballigau.

## Wirtschaftsfaktor Tourismus für die Stadt Flensburg (2016)

Untersucht wurde die wirtschaftliche Bedeutung des Tourismus in Flensburg im Jahr 2015. Hervorgehoben wird der hohe Stellenwert des Tourismus als klassische Querschnittsbranche, die sowohl Gastgewerbe, Einzelhandel und Dienstleister als auch Zulieferer wie regionale Produzenten und Handwerksbetriebe und weitere umfasst. Die Stadt Flensburg hat vor allem bei den Tagesreisen eine hohe Anzahl von 5 Mio. aufzuweisen (Tagesausflüge und Tagesgeschäftsreisen). Übernachtungen in Beherbergungsbetrieben (inklusive Privatvermieter, Touristik-, Dauercamping sowie Reisemobilisten) schlagen mit knapp 350.000 zu Buche. Ausländische Gäste sind davon ca. 38 %. Die touristischen Umsätze nach Marktsegmenten (2015) werden mit folgenden Zahlen angegeben:

Segment	Aufenthalts- tage	Tages- ausgaben	Bruttoumsatz
Privatvermieter (unter 10 Betten), Reisemobilisten und Freizeitwohnsitze	67.000	62,30 €	4,2 Mio €
Gewerbliche Betriebe (über 10 Betten, ohne Camping)	280.000	119,50 €	33,4 Mio €
Verwandten- / Bekanntenbesuche	190.000	29,00 €	5,5 Mio €
Tagesreisen	5.000.000	29,00 €	145,0 Mio €
<b>GESAMT</b>	<b>5.537.000</b>	<b>-</b>	<b>188,10Mio €</b>

(Quelle: dwif 2016)

Als Ableitung des direkten und indirekten Einkommens aus dem Tourismus wird ein touristischer Einkommensbeitrag von insgesamt 82,4 Mio € ermittelt.

Derzeit werden in Flensburg mehrere Hotelneubauten geplant bzw. gebaut: Das „Hilton“ am Rathaus (12 Geschosse, 142 Zimmer, SUPA-Beschluss 66/2017, Bauantragsverfahren läuft), das Intercity Hotel am Bahnhof / bei der Hauptpost (7 Geschosse, 150 Zimmer, 7-geschossiges Parkhaus, in Planung) und ein Wellness-Hotel in Sonwik (3-geschossiges Bestandsgebäude, Wellness-Anbau, 2-geschossige Parkpalette, 80 Zimmer, Baubeginn).

Für den Hafen-Ost kann festgehalten werden,

- dass Tourismus ein sehr hohes Potenzial für Flensburg insgesamt, besonders für die wasserseitigen Flächen hat,
- Beispiele für potenzielle Erweiterung wären z.B.: Hotelunterkünfte, Ferienwohnungen, weitere Wassersportarten, Kunst- und Kulturanbieter.

## 2.7.12 Politische Beschlusslage zum Hafen-Ost (bis 1.1.2016)

### RV 147/2014 vom 04.12.2014

#### **Grundsatzbeschluss zur Weiterentwicklung des Hafen-Ostufers: Grundlagenermittlung, weiteres Verfahren und Bauleitplanung;**

Antrag der Ratsfraktionen SPD, CDU, SSW und Bündnis 90/Die Grünen, FDP

Die Aufgabe der hafengewirtschaftlichen Nutzung der Silos Ballastkai 10 und 10 a durch die HaGe und der DLG (Dansk Landbrugs Grovvareselskab A.m.b.A.) und die vorab für Einzelgrundstücke vorgelegten Planungen, die auf keiner Gesamtplanung für den Hafen-Ost-Bereich basierten, waren die Gründe für diese Vorlage der Ratsfraktionen. Das Plangebiet umfasst lediglich die Grundstücke Ballastkai 10 und 10a.

Es sollten Planungsziele definiert werden, die die Zukunft des Wirtschaftshafens und der Hafen-Gleisstrasse sowie die Frage nach Verkauf oder Erbpacht für Grundstücke klären. Es sollten eine Bestandsanalyse zum baulichen Zustand der Gebäude und der Kaimauern, zum Denkmalschutz, zu Restwerten der Gebäude und Grundstücke und eine Kostenermittlung für Instandsetzungsmaßnahmen angefertigt werden. Ebenso gehörte die Klärung sämtlicher Grundstücksfragen zum Aufgabenkatalog. Das weitere Verfahren sollte die Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs als Grundlage für die weitere Investorensuche beinhalten. Weiterhin sollte der mögliche Einsatz von Städtebauförderungsmitteln nach § 171a ff BauGB, die Aufstellung eines Bauleitplanverfahrens geprüft werden und transparente Öffentlichkeitsbeteiligung u.a. das Führen einer „Gläserne Akte“ enthalten sein.

### RV-23/2015 vom 26.03.2015

#### **Einleitung vorbereitender Untersuchungen und Beteiligung der Betroffenen und öffentlicher Aufgabenträger zur Prüfung des Erfordernisses einer förmlichen Festlegung für Teile des Stadtumbaugebietes "Hafen-Ost" als Sanierungsgebiet für den Bereich "Hafen-Ost"**

Die Verwaltung griff die RV 147/2014 und den sich auf der Harniskaispitze abzeichnenden Heimfall des Grundstücks an die Stadt auf und fasste die Arbeitsaufträge in die Durchführung vorbereitender Untersuchungen nach § 141 BauGB zusammen. Hierin enthalten waren alle in der RV 147/2014 aufgeführten Verfahrensschritte. Das Verfahren wurde geändert in „Vorbereitende Untersuchungen nach BauGB“ und zusätzliche Leistungen.

Das Plangebiet wurde gegenüber der RV 147/2014 wesentlich erweitert: „Zur umfassenden Ermittlung der auf ein mögliches Sanierungsgebiet einwirkenden Komponenten“ werden das Stadtumbaugebiet Hafen-Ost, die Gewerbegebiete Harnis und Harnishof, die Wohngebiete Ballastbrücke und Am Lautrupsbach / Unterer Lautrupsweg und die Hafenspitze einbezogen.

Beschlossen wurden folgende Arbeitsaufträge:

#### Inhalte der VU:

Bei der Erarbeitung der VU werden in der Bestandsanalyse der Fläche und der Bestandsgebäude Aussagen getroffen zu:

- baulichem Zustand der Gebäude
- Fragen des Denkmalschutzes
- baulichem Zustand der Kaimauer, ggfs. Kostenermittlung für Instandsetzungsmaßnahmen

- Grundstücksfragen (Grundstücksgrenzen und -zuschnitte, rechtssichere Klärung sämtlicher Erbbaurechtfragen, Eigentumsverhältnisse, Ausstiegsklauseln)
- Ermittlung der Restwerte der Gebäude sowie der Grundstückswerte
- verkehrlicher Erschließung
- Altlasten, Immissionen

Während der VU ist auch zu klären, ob für zu definierende Maßnahmen Städtebauförderungsmittel eingesetzt werden können.

Ferner soll die Klärung der Fragen zum Wirtschaftshafen und zum Gleisanschluss im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen erfolgen.

#### Wirtschaftshafen:

- Welche Zukunft hat der Wirtschaftshafen in Flensburg?
- Welcher Umschlag ist für den Hafen-Ost realistisch zu erwarten bzw. machbar zu entwickeln?
- Welche Flächen werden dafür benötigt?
- Welche Maßnahmen müssten dafür durchgeführt werden und zu welchen Kosten?
- Ist die Nutzung des Wirtschaftshafens mit anderen angrenzenden Nutzungen verträglich? Welche und unter welchen Voraussetzungen sind andere Nutzungen im Bereich Hafen-Ost möglich?

#### Gleisanschluss:

- Ist ein Gleisanschluss für den Wirtschaftshafen erforderlich?
- Welche Maßnahmen sind für die Aktivierung der Gleise erforderlich? Welche Kosten sind zu erwarten?
- Welche Flächen sollen als gewidmet beibehalten werden, welche Flächen sind nicht mehr erforderlich und können anderweitig genutzt werden?
- Welche Auswirkungen bzw. Einschränkungen hat der Gleisanschluss für weitere Nutzungen im Bereich Hafen-Ost?

#### Harniskaispitze:

- Es sind Nutzungsperspektiven zu entwickeln, die im Rahmenplan dargestellt und in das 2007 begonnene Bauleitplanverfahren überführt werden.

#### Verfahren für die langfristige Perspektive:

Über das Regelverfahren der VU hinaus sind die nachfolgenden Punkte zu berücksichtigen: Folgende Aufgaben werden von der Projektgruppe entsprechend folgender zeitlicher Abfolge übernommen:

- Projektplanung einschließlich Zeitplan
- Beteiligungskonzept
- Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung
- Erarbeitung von Expertisen zum Wirtschaftshafen und Gleisanschluss.
- Vorbereitung von politischen Beschlüssen zum Wirtschaftshafen, Gleisanschluss
- Erarbeitung des Rahmenplans ggf. Auslobung eines Wettbewerbs für den Rahmenplan



- Vorbereitung von politischen Beschlüssen zum Rahmenplan und ggf. Festlegung des Sanierungsgebiets
- Begleitung der Umsetzung von Maßnahmen, die im Rahmenplan definiert wurden (Wettbewerbe, Bauleitplanung, Erschließung, etc.).

## 2.8 Sonstige Bindungen

Aus der frühzeitigen TÖB-Beteiligung:

### Höhe der Neubauten:

Sollten geplante bauliche Anlagen (einschließlich untergeordneter Gebäudeteile) eine Höhe von 30 m überschreiten, muss im Einzelfall (Planungsunterlagen vor Erteilung der Baugenehmigung) eine Prüfung des Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr erfolgen, da das VU-Gebiet im Interessensgebiet der LV-Radaranlage Brekendorf und im Zuständigkeitsbereich des Flughafens Schleswig liegt (Bundesministerium Bundeswehr).

### Bauen in Sichtweite von Schifffahrtsstraßen:

Nach dem Bundeswasserstraßengesetz ist für die Errichtung baulicher Anlagen wie z.B. Stege, Brücken, Bühnen, Bojenliegeplätze usw., die sich über die Mittelwasserlinie hinaus in den Bereich jeder Bundeswasserstraße erstrecken, eine strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung erforderlich. Anlagen und ortsfeste Einrichtungen aller Art dürfen weder durch ihre Ausgestaltung noch durch ihren Betrieb zu Verwechslungen mit Schifffahrtszeichen Anlass geben, deren Wirkung beeinträchtigen, deren Betrieb behindern oder die Schiffsführer durch Blendwirkungen, Spiegelungen oder anders irreführen oder behindern. Wirtschaftswerbung in Verbindung mit Schifffahrtszeichen ist unzulässig. Von der Wasserstraße aus sollen ferne weder rote, gelbe, grüne, blaue noch mit Natriumdampf-Niederdrucklampen direkt leuchtende oder indirekt beleuchtete Flächen sichtbar sein. Anträge zur Errichtung von Leuchtreklamen usw. sind dem WSA Lübeck zur fachlichen Stellungnahme vorzulegen.

Bei Bauvorhaben an Wasserflächen, die im Eigentum der Stadt Flensburg sind und nicht zur Bundeswasserstraße gehören, gelten sinngemäß die gleichen Vorgaben. Hier werden (statt des WSA Lübeck) das Landesamt für Küstenschutz und das Hafenamtsamt der Stadt Flensburg fachlich eingebunden.

### Unterwasserleitungen:

Es liegen Kabel und Leitungen im Wasserbereich Harniskai (Wasser- und Schifffahrtsamt Lübeck) (s. Bestandsplan Nr. 5 „Satzungen / Rechtliche Bindungen“).

## 2.9 Aktuelle Entwicklungen im Untersuchungsgebiet

Während der Durchführung der VU (seit 1.1.2016) wurden einige bauliche Veränderungen im Untersuchungsgebiet vorgenommen, Planungen und Konzepte fortgeschrieben und weitere Vorhaben vorbereitet, die mit möglichen Auswirkungen auf die städtebauliche, wohnungsbauliche, infrastrukturelle und soziale Situation im VU-Gebiet verbunden sind. Diese werden nachfolgend aufgeführt.

### Bauliche Veränderungen

- Zwischennutzung Harniskaispitze (temporär: Gastronomie und Veranstaltungen)

- Neunutzung der Alten Waage (Am Industriedafen 7): Gastronomie „Hafenjunge Pedro“
- Bau eines öffentlichen Sanitärhäuschens des Fischereihafen-Vereins (Am Kanalschuppen)

### Planungen und Konzepte

- Vorbereitende Untersuchungen „Westliche Altstadt“
- ISEK (Integriertes Stadtentwicklungskonzept)
- Masterplan Mobilität
- Konzept „Buslinien-Netz und Velorouten“
- Fachplanung „Spiel- und Bewegungsräume“

### Politische Beschlüsse

- Beschluss über die **zukünftige Bahnstruktur, u.a. die Hafen-Bahndamm-Entwidmung** (Ratsversammlung am 08.12.2016, RV 127/2016):  
Es wurde beschlossen, dass die Entwidmung der Hafengleise, beginnend ab ausgebauter Weiche Nikolaiallee, auf den Weg zu bringen ist und für frei werdende Flächen von der Stadt Flensburg die Eigentumsübernahme angestrebt und vorbereitet werden soll.  
Die Entwidmung / Freistellung wurde von der Stadt beantragt und vom Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus Schleswig-Holstein – Amt für Planfeststellung Verkehr - mit Schreiben vom 19.02.2018 beschieden. Gegen diesen Freistellungsbescheid wurde Klage mit aufschiebender Wirkung beim Verwaltungsgericht Schleswig-Holstein erhoben.
- Beschluss über die Einleitung der **Planung eines Radwegs auf dem Bahndamm** (SUPA-Sitzung am 04.04.2017, SUPA-22/2017)  
Mit dem Beschluss wird die Verwaltung beauftragt, vorbereitende Planungen für die Einrichtung eines Fuß- und Radwegs auf der ehemaligen Innenstadt-Bahntrasse zu erstellen.
- Beschluss über Entscheidung zu **vorgezogenen Nutzungen** im Bereich Hafen-Ost und die **verbindliche Festlegung eines Kernbereiches für den Wirtschaftshafen** (Ratsversammlung am 07.12.2017, RV 160/2017):  
Zum einen wird mit dem Beschluss der Bereich des Wirtschaftshafens um einen nördlichen Gebietsteil verkleinert und für den Zeitraum von 5 Jahren als Bestand für den Wirtschaftshafen festgelegt. Zum anderen wird die Verwaltung gebeten, die Nutzungskonzepte für die drei stadtbildprägenden denkmalgeschützten Silos auf Grundlage einer Grundstücksvergabe über Erbpachtverträge weiterzuverfolgen.  
Es haben Gespräche der Stadtverwaltung und der FGS mit den drei Ideengebern stattgefunden, die jeweils mitgeteilt haben, ihr Konzept zügig weiterverfolgen zu wollen.

### 3. Öffentlichkeitsbeteiligung

Als Leitlinie der Beteiligung gilt die im Grundsatzbeschluss der Ratsversammlung der Stadt Flensburg (RV 23/2015) festgelegte Prämisse: „Der Planungsprozess ist mit einer breiten gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und politischen Beteiligung durchzuführen, die die Belange der Gesamtstadt aufnimmt, aber auch Einzelinteressen einbezieht.“

In diesem Kapitel werden die im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen durchgeführten Beteiligungsverfahren dargestellt und ausgewertet.

#### **Anforderungen / Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der VU Hafens-Ost:**

- Hafennutzer und -interessierte am Planungsprozess beteiligen
- Ideen, Kritik und Wünsche der Öffentlichkeit in Kenntnis bringen und einbeziehen
- Transparentes und effizientes Beteiligungsverfahren durchführen

#### **3.1 Auftaktveranstaltungen am 12./13.10.2016 und am 16.03.2017**

Mit Unterstützung der Büros Convent Mensing und Elberg hat die FGS am 12. und 13.10.2016 zwei Beteiligungsveranstaltungen mit der Öffentlichkeit sowie mit Hafennutzern und Fachexperten durchgeführt, um die Bevölkerung im Untersuchungsgebiet und im gesamten Flensburger Stadtgebiet über die Durchführung der VU zu informieren und in einem kreativen Verfahren zur aktiven Mitwirkung anzuregen.

Die Einladungen für den Workshop wurden auf vielerlei Weise stadtweit in hoher Stückzahl verteilt, um möglichst jedem Flensburger Interessiertem eine Teilnahme zu ermöglichen: Durch eine Pressemitteilung in allen Printmedien, über die Homepage der Flensburger Gesellschaft für Stadterneuerung und der Stadt Flensburg, an alle Stadtteilforen und durch Auslage an fast 50 publikumsträchtigen Orten der Stadt (z.B. Rathaus, Museen, Schulen, Kindergärten, Bibliotheken, Supermärkten, Bäckereien, Gastronomiebetrieben, Fachmärkten u.a.) .

Am 16.03.2017 wurde der Workshop mit den Vertretern der Ratsfraktionen durchgeführt. Ziele waren in erster Linie die Information über das Gebiet und das weitere Verfahren sowie die Sammlung von Ideen.

Der Ideenfindungs- und Beteiligungsprozess fand jeweils in fünf Arbeitsgruppen / sogenannten Themen-Kojen statt – angelehnt an die Methode „World Café“. Die Gruppen wurden den Themen-Kojen zufällig zugelost und wechselten nach 15 Minuten an den jeweils nächsten Thementisch.



### Themenbereiche / Handlungsfelder:

<b>Tisch A</b>	Freiraum und Grün
<b>Tisch B</b>	Verkehr
<b>Tisch C</b>	Hafen und Gewerbe
<b>Tisch D</b>	Nutzungen
<b>Tisch E</b>	Leben und Arbeiten

Die erarbeiteten Ideen und Lösungsvorschläge wurden von den Moderatorinnen und Moderatoren sowie den Teilnehmenden auf Plänen und Kärtchen festgehalten, anschließend an die Stellwände geheftet und nach dem kreativen Teil in den Kojen vom Moderatorenteam im Plenum vorgestellt und diskutiert.

### Wichtigste Ergebnisse:

Hier werden die in allen drei Workshop-Veranstaltungen genannten Ziele und Anregungen in zusammengefasster Form dargestellt. Die umfangreichen Einzel-Dokumentationen sind auf der Homepage des Sanierungsträgers veröffentlicht.

#### A. Freiraum und Grün

- Durchgängige Zugänglichkeit der Wasserkante, Uferpromenade
- Verbesserung des Eingangsbereichs an der Hafenspitze
- Erhalt und Ausbau der bestehenden Freiräume an Hafenspitze und Harniskaispitze für Spiel und Erholung
- Erhalt des grünen Bahndamms als Sicht- und Lärmschutz
- Erhalt und Stärkung des maritimen Charakters des Ostufers
- Erhalt der grünen Hänge des Volksparks (ohne Bebauung)

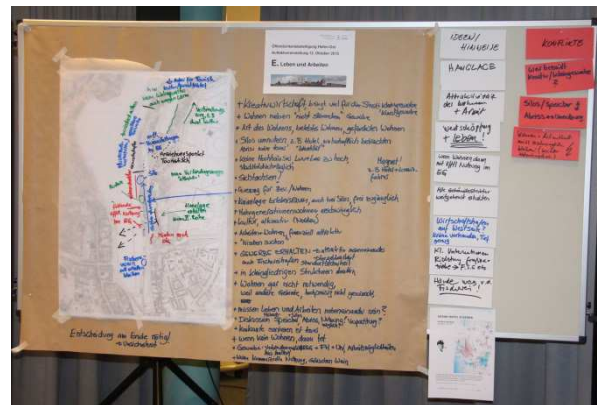
#### B. Verkehr

- Rückbau der Gleisanlagen und Entwidmung der Gleistrassen
- Erhalt der Gleistrasse als historisches Relikt des Hafenverkehrs mit Nachnutzung als Radwegeverbindung von der Hafenspitze bis zum Wilhelmental (z.T. außerhalb VU-Gebiet)
- Verbesserung der Fuß- und Radwegebeziehungen, Bau eines Radschnellwegs entlang der K6

- Schaffung mehrerer Querungsmöglichkeiten über die Straße Kielseng, Ballastbrücke und Hafendamm aus dem Volkspark und den Wohnquartieren zum Förde-Uferbereich für Fußgänger und Radfahrer („Gänge bis zum Hafen führen“)
- Verbesserung bzw. Schaffung von Wegeverbindungen vom Hafen zum Volkspark
- Schaffung eines „Brückenschlag“ von der Harniskaispitze nach Osten zur Sonwik-Promenade für Fuß- und Radverkehr
- Konflikt: Erhalt der Vierspurigkeit von Kielseng und Ballastbrücke oder Rückbau auf zwei Fahrstreifen und eine Umgestaltung für den Radverkehr bzw. für flexible andere Verkehrsnutzungen (Bus / Parken)

### C. Hafen und Gewerbe

- Erhalt und Sicherung des Wirtschaftshafens , ggf. an einem anderem Standort Erhalt der vorhandenen Betriebe am Standort, Schaffung von Planungssicherheit für den Wirtschaftshafen (ggf. an anderem Standort) und die vorhandenen Gewerbebetriebe durch langfristige Pacht- und Mietverträge
- Erhalt und z.T. Modernisierung des Freizeithafens mit Service- und Winterlager-Anlagen
- Ansiedlung von maritimem, touristisch interessantem Gewerbe als Ergänzung zum neuen Robbe & Berking Yachting Heritage Center



### D. Nutzungen

- Entwicklung des Hafen-Osts in ein attraktives Mischgebiet / Urbanes Gebiet
- Schaffung von Perspektiven für neue Nutzungen: z. B. Gastronomie, Kreativwirtschaft, maritimes Gewerbe / Handwerk sowie Wohnen
- Verbesserung oder Verlagerung des Parkplatzes für Wohnmobile am Freihafen
- „Wenn Wohnen, dann Wohnen für alle“ (alle Segmente des Wohnungsmarktes)
- Umnutzung der identitätsstiftenden Speicher und Siloanlagen (z.B. Wohnen, Freizeit, Kultur, Veranstaltungen, Ankunftsort für Kreuzfahrer sowie sportliche Angebote)
- Entwicklung des südlichen Bereichs (Stellplatzanlage „Festensen“) in Richtung Erholung / Tourismus, u.a. Wohnmobilplatz, Parkplatzanlage (Parkhaus), Hotel

### E. Leben und Arbeiten

- Erhalt und Erweiterung des maritimen Flairs
- Realisierung eines attraktiven Nebeneinanders von Wohnen und Arbeiten

- Bevorzugung von Mischnutzung vor „reiner“ Wohnnutzung, sowohl vertikal als auch horizontal
- Städtebauliche Einfügung von Neubauten in das Quartier mit Rücksicht auf bestehende Sichtachsen und angemessener Höhenentwicklung
- Erhalt nicht-kommerzieller Freizeitnutzung

### 3.2 Informationsveranstaltungen

Am 21.06.2017 hat eine Informationsveranstaltung für die Öffentlichkeit mit den Ergebnissen der drei Workshops sowie wichtigen Schwerpunktthemen stattgefunden. Die Themen umfassten erste Ergebnisse der Gutachten für Schall, Staub und Geruch (in Bezug auf hinzukommende Nutzungen wie Wohnen) und einer Machbarkeitsstudie für die Hafensilos in Bezug auf den Umgang mit den denkmalgeschützten Hafengebäuden. Die Veranstaltung fand vor Ort im Robbe & Berking Yachting Heritage Centre statt und wurde von knapp 200 Teilnehmenden besucht.



Auf die Stadtverwaltung Flensburg kamen im Laufe der Bearbeitung der VU immer wieder Projektentwickler / Investoren bzw. Hafennutzer zu, die ihre Ideen gerne einem größeren Interessentenkreis präsentieren wollten. Am 05.10.2017 wurde ihnen im Zuge einer weiteren Informationsveranstaltung die Gelegenheit geboten, die Öffentlichkeit über ihre Projektansätze im Gebiet der VU Hafen-Ost zu informieren.



In der Veranstaltung wurden durch die abschließende Diskussion u.a. die Bedürfnisse der Segelvereine aufgegriffen und eine Koordination mit dem Flensburger Yachtservice initiiert,

um die unterschiedlichen Interessen zu vereinbaren und ein gemeinsames Konzept zu entwickeln, bzw. Synergieeffekte zu erzeugen.

Am 16.01.2019 wurden in einer die vorbereitenden Untersuchungen abschließenden Öffentlichkeitsveranstaltung die Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen und das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept präsentiert und diskutiert.



### 3.3 Internetplattform „Ideenmerker“

Seit der ersten Öffentlichkeitsveranstaltung im Oktober 2016 wurde auf der Internetseite der Flensburger Gesellschaft für Stadterneuerung der sogenannte „Ideenmerker“ platziert, auf dem interessierte Bürgerinnen und Bürger ihre Ideen auf diese Art einbringen können. Diese Möglichkeit besteht immer noch, auch über die Zeit der Öffentlichkeitsveranstaltungen hinaus und kann weiterhin genutzt werden.

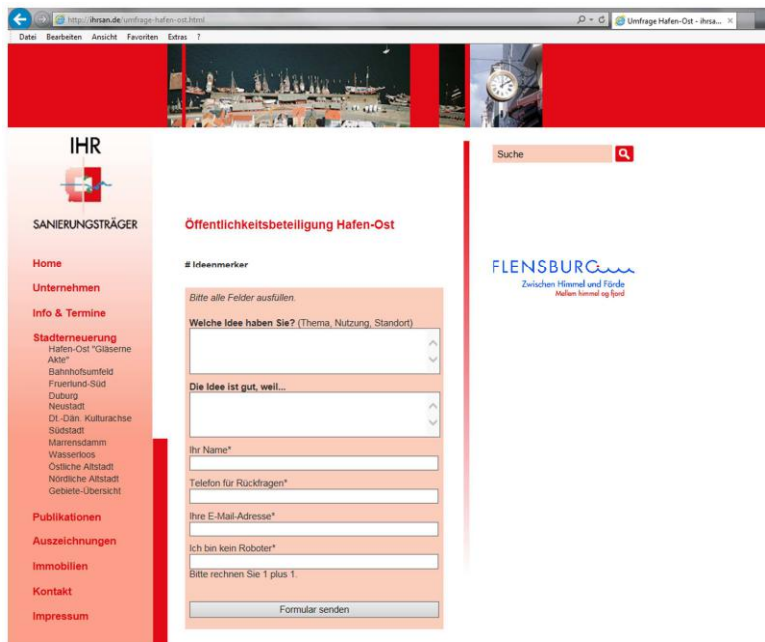


Abbildung 12 | Ideenmerker

### 3.4 Stadtteilforen

In vielen Stadtteilen gibt es Foren und Interessengemeinschaften, in denen sich die Einwohnerinnen und Einwohner für ihre Umgebung einsetzen. Die Stadt Flensburg hat eine Richtlinie zur Einbindung der Stadtteilforen in Entscheidungsprozesse, die von der Ratsversammlung im Dezember 2014 beschlossen wurde, aufgelegt. Die bei der Stadt Flensburg eingerichtete Koordinierungsstelle EinwohnerInnenbeteiligung sorgt für die Einbindung der Foren in Planungsprozesse.

Im Hafen-Ost-Gebiet gibt es vier Stadtteilforen:

- Forum Fruerlund
- Forum Jürgensby
- Verein zur Erhaltung der östlichen Altstadt
- IG Ostufer

Die Stadtteilforen haben sich in unterschiedlicher Weise in den Prozess der vorbereitenden Untersuchungen eingebracht: sie haben an den Workshops und den Informationsveranstaltungen teilgenommen, haben z.T. sich beim Sanierungsträger direkt informiert und ihre Vorstellungen präsentiert. Des Weiteren wurden sie bei der Beteiligung Träger öffentlicher Belange angeschrieben und haben z.T. Stellungnahmen abgegeben.

Die Zusammenarbeit wird in Zukunft weitergeführt und je nach Planungsphase intensiviert werden.



## 4. Bestandsanalyse

### 4.1 Städtebauliche Struktur

#### 4.1.1 Denkmalschutz und Archäologie

##### Denkmalschutz

(s. Bestandsplan Nr. 7 „Denkmale“)

Von den Anfängen der baulichen Entwicklung im VU-Gebiet, zu denen z.B. die Ziegelei Harnis von 1450 oder die Wassermühle am Lautrupsbach von 1500 zählen, sind keine Zeugnisse mehr vorhanden. Das älteste noch vorhandene Gebäude im VU-Gebiet ist das Wohnhaus Ballastbrücke 24, das aus dem Jahr 1744 stammt.

Stadt Flensburg, östliches Hafengebiet, Denkmalbewertungen		(von FGS z.T. ergänzt)	Stand 24.01.2017 Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein
Objektadresse, Ansprache	Denkmalliste	Baujahr	Begründung/Schutzumfang
<b>Am Industriefafen</b>			
Nr. 7, ehem. Wiegehaus (Brückenwaage)	Dil/Ez	1955	Gesamtes Objekt
<b>Am Lautrupsbach</b>			
Sachgesamtheit Mühle am Lautrupsbach	Dil /GrA	-	Mühlenspeicher, Mühlengebäude (Unterer Lautrupsweg 15), Mühlenbach (Zulauf)
o. Nr. Mühlenbach, Zulauf zur Mühle	Dil /EIEz		Befestigung, Böschungsmauern, Wehr
Nr. 8, Speichergebäude der ehem. Lautrupsmühle	Dil /Ez	1904	Gesamtes Objekt
<b>Ballastbrücke</b>			
Nr. 1, Pumpstation	Dil/Ez	1921	Gesamtes Objekt
Nr. 1, Nebengebäude	Dil/EIEz	1923	Gesamtes Äußeres
Mehrheit baulicher Anlagen: Ballastbrücke Flensburg	Dil /GrA	-	Nr. 5 – 20, 22 - 24
Nr. 5, Wohnhaus	Dil/kEz		Gesamtes Äußeres
Nr. 6, Wohnhaus	Dil/kEz	1. H. 19.Jh	Gesamtes Äußeres
Nr. 7, Wohnhaus	Dil/kEz	?	Gesamtes Äußeres
Nr. 8, Wohnhaus	Dil/Ez	Um 1880	Gesamtes Objekt
Nr. 9, Wohnhaus	Dil/kEz		Erscheinungsbild/Genehmigungsvorbehalt (kein Substanzschutz)
Nr. 10, Wohnhaus	Dil/kEz		Gesamtes Äußeres
Nr. 11, ehem. Fischerhaus	Dil/Ez	1. H. 19.Jh	Gesamtes Objekt
Nr. 12, Wohnhaus	Dil/Ez	1903	Gesamtes Objekt
Nr. 13, Mietwohnungshaus	Dil/Ez	1901	Gesamtes Objekt

<b>Stadt Flensburg, östliches Hafengebiet, Denkmalbewertungen</b>		<b>(von FGS z.T. er- gänzt)</b>	<b>Stand 24.01.2017 Landesamt für Denkmal- pflege Schleswig-Holstein</b>
Objektadresse, Ansprache	Denkmalliste	Baujahr	Begründung/Schutzumfang
Nr. 14, Mehrfamilienwohnhaus	Dil/Ez	1898	Gesamtes Objekt
Nr. 15, Mietwohnhaus	Dil/Ez		Gesamtes Objekt
Nr. 16, ehem. Kapitänshaus	Dil/Ez		Gesamtes Objekt
Nr. 17, Mietwohnhaus	Dil/kEz		Gesamtes Äußeres
Nr. 18, Wohnhaus	Dil/kEz		Gesamtes Äußeres
Nr. 19, Wohnhaus	Dil/Ez	1880er Jahre	Gesamtes Objekt
Nr. 19, Einfriedung	Dil/EIEz	-	geschmiedeter Zaun
Nr. 20, ehem. Rönnekamp-Stift	Dil/Ez	1856	Gesamtes Objekt
Nr. 22, Fabrikantenvilla	Dil/Ez	1901	Gesamtes Objekt
Nr. 23, Wohnhaus	Dil/Ez	1892	Gesamtes Äußeres
Nr. 24, Wohnhaus	D/Ez	1744	Gesamtes Objekt
<b>Ballastkai</b>			
Nr. 10, Getreidespeicher	Dil/Ez	1936	Silobau mit nördlich an- grenzenden Hallen (zwei- gesch. mit Drempel und zweigesch.)
<b>Hafendamm</b>			
Mehrheit baulicher Anlagen: Mietshausgruppe Unterer Lautrupweg/Hafendamm	Dil/GrA	-	Hafendamm Nr. 52-55 u. Unterer Lautrupweg 2, 6, 8
Nr. 52, Mietwohnhaus	Dil/kEz	1887	Gesamtes Äußeres
Nr. 53-54, Mietwohnhaus	Dil/Ez	1886/87 und 1893	Gesamtes Objekt
Nr. 55, Mietwohnhaus	Dil/kEz	1893	Gesamtes Äußeres
<b>Harniskai</b>			
o. Nr., Vollportalkran	D/Ez	1952	Kran
Nr. 4, ehem. Hübsch-Speicher	Dil/Ez	1939 und 1961-63	Gesamtes Objekt: Hoch- speicher, Flachbau und Betonsilo
Nr. 22, sog. Habro-Speicher	D/Ez	1923	Gesamtes Objekt
<b>Unterer Lautrupweg</b>			
Nr. 2, Mietwohnhaus	Dil/Ez	1893	Gesamtes Objekt
Nr. 6, Mietwohnhaus	Dil/Ez	1894	Gesamtes Objekt
Nr. 8, Mietwohnhaus	Dil/kEz	1897	Gesamtes Äußeres
Nr. 14, Wohnhaus	Dil/Ez	1888	Gesamtes Objekt
Nr. 15, Mühlengebäude der ehem. Lautrupsmühle	Dil/Ez	1904	Gesamtes Objekt

Abkürzungen (Denkmalliste):

- D eingetragenes Kulturdenkmal
- Dil Kulturdenkmal Ipsa-Lege, zur Eintragung vorgesehen
- Dv bewertet, zur Eintragung vorgeschlagen
- Ez Einzeldenkmal
- kEz kein Einzeldenkmal (Ensembleschutz)
- EI- Element/Bestandteil
- Gr-A Gruppenanker (Ensembledatensatz)

Im hafengewerblichen Bereich zeugen fünf Industriedenkmale von der Geschichte des Hafens:

#### Harniskai 4 „Hübschspeicher“



Bei dem Gebäude Harniskai 4 handelt es sich um einen sechsgeschossigen rechteckigen Hochsilo an der Nordspitze des ehemaligen Freihafens, der für die Firma Richard Hübsch 1939 errichtet wurde. Planer war der Zivilingenieur F. Wucherpfennig. An den schmucklosen Backsteinbau mit Walmdach mit an den Längsseiten überdachten Laderampen schließt sich nach Süden ein zweigeschossiges Lagerhaus an. Nur auf der Westseite sind die ansonsten geschlossenen Fassaden von kleinen, gleichmäßig gereihten Fenstern durchbrochen. Der 1961-63 angebaute höhere, weiße Betonsiloturm steht inzwischen ebenso wie das vorher beschriebene Ensemble unter Denkmalschutz.

#### Harniskai 22 „Stadtspeicher“

Der städtische Getreidespeicher wurde 1923 nach einem Entwurf von Magistratsbaurat Paul Ziegler und Stadtarchitekt Theodor Rieve im Heimatschutzstil erbaut. Es handelt sich um einen klinkerverblendeten Hochsilo in Eisenbetonkonstruktion mit steilem Walmdach und Aufzug-Turm. Die äußere Erscheinung spiegelt die innere Aufteilung des Gebäudes wider: die südliche fensterlose Hälfte beinhaltet 20 Silozellen, die nördliche Hälfte enthält 6 Lagerböden, die durch regelmäßig angeordnete schmale Fensterpaare belichtet werden. Besonders augenfällig sind die Verzierungen in Form eines umlaufenden Rautenfrieses aus vorspringenden Ziegeln in expressionistischer Gestaltung sowie an der Westfassade die vertikale Betonung des Treppenhauses mit einem gestuften Zwerchgiebel mit darüber liegendem Stadtwappen.



Das Gebäude wurde 1945 durch eine Explosion von gelagerter Munition schwer beschädigt. In 1985/86 wurde der südliche Abschnitt unter Verzicht auf die Wiederherstellung des Frieses erneuert. Die Trapezblechverkleidung am Dachaufsatz erfolgte 1993.

### Ballastkai 10 „HaGe-Speicher“



Der fünfgeschossige Getreidespeicher mit 24 Silozellen wurde 1936 errichtet (Oberingenieur Max Schulz). Die beiden nördlich angrenzenden Klinkerbau-Hallen (zweigeschossig mit Drempeel und zweigeschossig) sind auch als Denkmal eingestuft. Der Eisenbetonbau in roter Klinkerverblendung mit steilem Walmdach hat einen umlaufenden, in bemerkenswerter spät-expressionistischer Manier ausgebildeten, aus dem Deutschen Band entwickelten Fries aus hochkant-übereckgestellten Läufern und schiffsbugartig vorkragenden Ziegelkonsolen. Zur Wasserseite sind drei Rautenblenden eingefügt.

### Harniskai Kran „Kampnagel Vollportalkran“

Der Kran wurde 1952 in der Kampnagel-Fabrik in Hamburg gefertigt, fährt auf Schienen, hat eine Tragkraft von 5 t bei einer Reichweite von 8-20 m. Er ist heute noch in Gebrauch.



### Am Industriehafen 7 „Alte Waage“

Das Waagengebäude wurde 1955 gebaut, ist unterkellert und hat die Fahrzeug-Waage im Norden des Gebäudes. Die Waage wurde aber schon bald zu klein, da die Fahrzeuge mit größerer Länge gebaut wurden. Als Folge wurde die HaGe-Waage östlich des HaGe-Silogebäudes genutzt. Zudem wurde eine Waage auf dem ISPS-Gelände am Harniskai installiert.

## Lautrupsmühle (Am Lautrupsbach 8 / Unterer Lautrupweg 13)



Als weiteres Industriedenkmal ist die Lautrupsmühle zu nennen, von der nur noch das Speichergebäude Am Lautrupsbach 8 / Unterer Lautrupsweg 13 und das Wohngebäude Unterer Lautrupsweg 15 sowie der Zulauf zur Mühle mit der Befestigung, den Böschungsmauern und dem Wehr vorhanden sind.

## Das Alte Pumpwerk (Ballastbrücke 1)



Die Pumpstation am Lautrupsbach wurde 1921 im Heimatschutzstil nach dem Entwurf von Magistratsbaurat Paul Ziegler und Stadtarchitekt Theodor Rieve errichtet. Es handelt sich um einen zweigeschossigen, mit der breiten Hauptfront nach Süden ausgerichteten Backsteinbau mit Satteldach und zahlreichen dekorativen Elementen wie Brüstungsfelder, Schlusssteine über den Fenstern, Zwerchgiebeln u.a.. Die eigentliche Pumpstation im hohen Erdgeschoss wird von großen Fenstern gekennzeichnet, die in dreieckig verdachten Flachnischen angeordnet sind. 1930 wurde eine Veranda mit Altan angebaut. Heute wird das Gebäude nicht mehr als Pumpwerk, sondern lediglich die oberen Geschosse zu Wohnzwecken genutzt, das hohe Erdgeschoss steht leer. Im nördlichen Ende des Grundstücks wurde 1923 ein eingeschossiges Lagergebäude mit Walmdach ergänzt, das an der Hofseite einen Aufzugserker über dem Tor aufweist. Es wird heute auch noch als Lagergebäude für die neue Pumpstation genutzt.

## Eisenbahn-Doppelbrücke am Hafendamm



Die vier Eisenbahnbrücken der Hafenbahn Flensburg, von denen eine (Doppel-) Brücke im Untersuchungsgebiet liegt, sind im April 2017 als Ensemble unter Denkmalschutz gestellt worden. Alle Brücken sind Einzeldenkmale mit dem Schutzzumfang des gesamten Objekts mit den zugehörigen gemauerten Widerlagern.

## Wohnhäuser Ballastbrücke / Hafendamm / Unterer Lautrupweg



In der Straße Ballastbrücke sind alle Wohngebäude von Nr. 5-24 und im Hafendamm alle Gebäude des VU-Gebiets (Nr. 52-55 und Unterer Lautrupweg 2-6) als Ensemble und überwiegend auch als Einzeldenkmale geschützt. Hervorzuheben ist das Rönnekamp-Stiftsgebäude (Ballastbrücke 20), das 1856 als Seemannsheim vom Kaufmann Rönnekamp aus Kopenhagen gestiftet wurde. 1970 wurde es zur Wohnstätte für Behinderte ausgebaut und wird heute für eine Wohngruppe des Holländerhofs genutzt.

## Archäologie

Das Archäologische Landesamt Schleswig-Holstein teilte in seiner Stellungnahme vom 03.03.2016 mit, dass sich Teile des Untersuchungsereichs in einem archäologischen Interessensgebiet befinden. Bei den vier Flächen (Hafenspitze, vor HaGe / Werftkontor, vor Harniskai 4 und Freihafenbecken) handelt es sich gem. § 12 (2) 6 DSchG um Stellen, von denen bekannt ist oder den Umständen nach zu vermuten ist, dass sich dort Kulturdenkmale befinden. Erdarbeiten in diesen Bereichen bedürfen der Genehmigung des Archäologischen Landesamtes. Da hinreichende Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass im Verlauf der weiteren Planung in ein Denkmal eingegriffen werden wird, sind gem. § 14 DSchG archäologische Untersuchungen erforderlich, deren Kosten für die Untersuchung, Erhaltung und fachgerechte

Instandsetzung, Bergung, Dokumentation des Denkmals sowie die Veröffentlichung der Untersuchungsergebnisse im Rahmen des Zumutbaren vom Verursacher des Eingriffs in ein Denkmal zu tragen sind.

Es ist dabei zu berücksichtigen, dass archäologische Untersuchungen zeitintensiv sein können und eine Genehmigung möglichst frühzeitig eingeholt werden sollte, damit keine Verzögerungen im sich daran anschließenden Planungs- oder Bauablauf entstehen. Entsprechend sollte der Planungsträger sich frühzeitig mit dem Archäologischen Landesamt in Verbindung setzen.

#### **4.1.2 Baustruktur und baulicher Zustand der Gebäude**

(vgl. Bestandsplan Nr. 18 „Mängel und Missstände an Gebäuden / Modernisierungsbedarf“)

Das Gebiet umfasst insgesamt eine (Land-) Fläche von 47,5 ha. Im Rahmen der Zensus-2011-Erhebung wurden Wohngebäude- und Wohnungszählungen durchgeführt. Im Untersuchungsgebiet sind insgesamt 63 Wohngebäude, davon 13 Einfamilienhäuser, ein Reihenhäuser, zwei Zweifamilienhäuser, 38 Mehrfamilienhäuser und acht „andere Gebäudetypen“ vorhanden. Es überwiegen die Mehrfamilienhäuser, die hauptsächlich in dem Zeitraum vor 1919 und von 1919-1949 gebaut worden sind. Bei der Erhebung von 2011 sind keine Wohngebäude, die nach 2011 entstanden sind, enthalten, dies betrifft lediglich ein Mehrfamilienhaus, Ballastkai 1 („Klarschiff“).

Die Bebauungsstruktur ist sehr heterogen. Am Hafendamm, an der Ballastbrücke und am Unteren Lautrupweg ist überwiegend historisch geprägte kleinteilige und dichte Bebauung zu finden. Im südlichen Abschnitt der Ballastbrücke erscheint die Bebauung relativ geschlossen, wohingegen im nördlichen Bereich, der den Übergang zu Hafen und Gewerbegebiet darstellt, eine lockere Bebauung ohne durchgängige Bauflucht vorherrscht. Die Gebäudestruktur ist ungeplant und ungeordnet entstanden, jeweils auf den akuten Bedarf ausgerichtet. Großstrukturen sind neben Kleinstbauten, haben z.T. zahlreiche Anbauten in unterschiedlichen Baumassen, Formen, Materialien und Farben. Dies ist auch im Hafen und im Gewerbegebiet Harnis zu verzeichnen. Zwischen Kielseng und dem Hafen stehen überwiegend Großbauten (Hallen) mit vereinzelt kleineren Gebäuden.

Entlang der Kaikante sind durchweg langgestreckte großflächige Baukörper in Nord-Südausrichtung zu finden, die in ca. 4 - 14 m Entfernung von der Kaikante stehen, im Süden sind dies gastronomisch-gewerbliche Einzelbauten und gemischt-genutzte Gebäude, im Norden gewerbliche Silos und Hallen.

Die Geschossigkeit liegt bei den Wohngebäuden bei 1 bis 5 Geschossen, wobei die 3- bis 4-geschossigen Mehrfamilienhäuser überwiegen. Die gewerblichen Gebäude reichen von eingeschossigen Bauten für Büros und Hallen bis zu 10-geschossigen Silos.

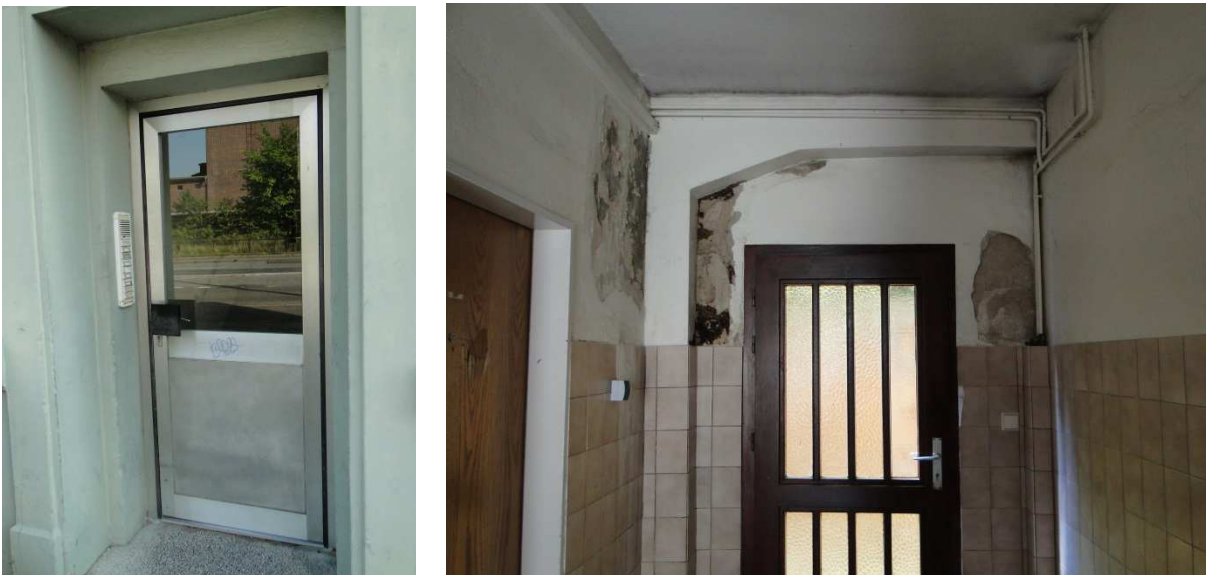
Um den baulichen Zustand der Gebäude beurteilen zu können, wurden bei Ortsbegehungen die äußere Gebäudehülle und z.T. auch innenliegende Gebäudeteile (Hausflur, Treppenhäuser) bewertet. Dabei wurden Fassaden, Dächer und Dachelemente, Fenster und Türen und tw. Hausflure / Treppenhäuser in Augenschein genommen.

Aus der Auswertung ergaben sich folgende Gebäudekategorien:

- Erhaltenswertes Gebäude – guter Zustand, kein erheblicher Modernisierungs- und/oder Instandsetzungsbedarf
- Erhaltenswertes Gebäude – mittlerer Zustand, mittlerer Modernisierungs- und/oder Instandsetzungsbedarf
- Erhaltenswertes Gebäude – schlechter Zustand, erheblicher Modernisierungs- und/oder Instandsetzungsbedarf
- Nicht erhaltenswertes Gebäude mit Substanz- und oder Funktionsmängeln – Abbruch



Unterschiedliche Fensterarten und -aufteilungen, eine für ein denkmalgeschütztes Haus unpassende Haustür (Ballastbrücke 10)



Unpassende Haustür aus Aluminium, Feuchtigkeitsschäden im Treppenhaus





Feuchtigkeitsschäden, Mängel an Dächern (Harniskai 4, Harniskai 22)



Ungeschützte Fassade, nach Abbruch unterlassene Abschlussarbeiten erzeugt Feuchtigkeitsschäden (Ballastbrücke 1), Fassadenabplatzungen und Feuchtigkeitsschäden (Ballastbrücke 10)

Es wurden sämtliche Gebäude auf ihren baulichen Zustand bewertet. Die Auswertung wird im Plan Nr. 18 „Mängel und Missstände an Gebäuden / Modernisierungsbedarf“ im Anhang zusammengefasst dargestellt.

#### 4.1.3 Energetischer Zustand der Gebäude

(vgl. Plan Nr. 18 „Mängel und Missstände an Gebäuden / Modernisierungsbedarf“)

Bei der Erhebung des energetischen Zustands wurden zum einen die Gebäude in Augenschein genommen (Fenster, Türen / Dämmung / allgemeiner Zustand), Energieausweise ausgewertet und zum anderen die Eigentümer nach dem Alter der Bauteile (z.B. Heizungsanlage) befragt. Die Mehrfamilienhäuser entlang des Hafendamms, der Ballastbrücke, am Unteren Lautrupweg und Am Lautrupsbach sind fast ausschließlich vor 1918 entstanden und sind nicht bis gering modernisiert, haben einen an heutigen Ansprüchen gemessenen schlechten energetischen Zustand. Hier besteht ein z.T. umfassender energetischer Erneuerungsbedarf.

Die Eigentümerbefragung ergab in Bezug auf die Heizungsanlage, dass überwiegend mit Fernwärme geheizt wird (83 %), dann folgt Ölheizung (15 %) und Nachtstromspeicher (2 %). Nur knapp 2 % der Eigentümer (einer von 40) gab an, dass die Heizungsanlage (in dem Fall Fernwärme) mit der Nutzung erneuerbarer Energien ergänzt wird. Es planen nur 3 von 43 Eigentümern (7 %) die Erneuerung der Heizungsanlage in den nächsten 5 bzw. 10 Jahren, trotz z.T. sehr hohem Alter der bestehenden Anlage (z.T. 37 Jahre alt). Die Warmwasserbe-

reitung erfolgt zu 51 % über Durchlauferhitzer, zu 40 % über die zentrale Heizungsanlage und zu 9 % über Warmwasserspeicher / Boiler.

67 % der Eigentümer sehen für Ihr Gebäude keinen Modernisierungs- oder Instandsetzungsbedarf, 73 % planen derzeit auch keine Modernisierung oder Instandsetzung. Von den Eigentümern, die eine Modernisierung oder Instandsetzung für erforderlich halten, wollen 18 % die Fassade, 14 % Fenster, 23% das Dach, 23 % Sanitär, 4 % Elektroleitungen und 18 % Sonstiges sanieren. Kein Eigentümer erachtet eine Komplettmodernisierung/-instandsetzung für erforderlich.

Die neueren Wohn- und gemischt genutzten Gebäude (Ballastkai 1 - 9, Am Industriehafen 5) wurden nach 2001 gebaut und entsprechen den neueren energetischen Standards. Die Nichtwohngebäude, d.h. die gewerblich oder für Einzelhandel / Büro / Gastronomie genutzten Gebäude, sind ebenfalls überwiegend in einem energetisch einfachen bis schlechten Zustand.

#### 4.1.4 Barrierefreiheit

Barrierefreiheit ist ein wichtiges Querschnittsthema, das sowohl im privaten als auch im öffentlichen Raum umgesetzt werden sollte, um allen Bewohnerinnen und Bewohnern die selbstverständliche Teilhabe am alltäglichen öffentlichen Leben zu ermöglichen. Vor allem vor dem Hintergrund des demografischen Wandels mit einer zunehmenden Alterung der Bevölkerung ist dies ein immer wichtigerer Faktor, der in der Planung berücksichtigt und umgesetzt werden muss. Aber auch allen anderen, die z.B. (temporär oder dauerhaft) unter Geh-, Seh- oder Gleichgewichtsstörungen leiden, und auch Personen mit Kleinkindern (Kinderwagen) oder auf Rollatoren Angewiesene kommt dies zugute.

Barrierefreie Wohngebäude werden zunehmend nachgefragt. Dies wird durch den erwarteten Anstieg an älteren Bewohnern in Zukunft noch weiter steigen. Bestandsgebäude im Untersuchungsgebiet mit einem Baujahr nach dem Jahr 2000 sind bereits barrierefrei gebaut worden, zukünftige Neubauten sind gemäß Landesbauordnung barrierefrei zu gestalten. Das Untersuchungsgebiet weist im Wohnungsbau aber vor allem Altbauten mit einem Baujahr um 1900 auf, die überwiegend nicht barrierefrei sind. In der Eigentümerbefragung haben in Bezug auf die Barrierefreiheit ihrer Immobilien 39 % ausgesagt, dass der Außenraum barrierefrei oder -arm ist und 31 %, dass ihre Gebäude barrierefrei oder -arm sind.

Von der Investitionsbank Schleswig-Holstein werden Fördermittel in Form von Darlehen oder Zuschüssen für Maßnahmen im Bereich des Um- oder Ausbaus von Wohnraum angeboten. Die Frage nach geplanten Umbaumaßnahmen zur Barrierefreiheit haben in der Eigentümerbefragung alle außer einem Eigentümer verneint (98 %).

Im öffentlichen Freiraum wie Straßen, Wege, Plätze und Parkanlagen ist besonders auf eine sinnvolle Wegeführung, eine gute Oberflächenbegehbarkeit, ausreichende Gehwegbreiten, sichere Fahrbahnquerungen, Leitsysteme und eine leicht verständliche Beschilderung zu achten. Hier bestehen im Untersuchungsgebiet Mängel wie in Kapitel 4.4.1 beschrieben. Bei den das Gebiet prägenden Kaikanten, die öffentlich zugänglich sind und als Fußwege dienen, sollte auf ausreichende Sicherheit der Spaziergänger mittels Leitsystem oder ggf. Geländer - jeweils in Abwägung mit der Nutzung als Schiffsanleger und dem Aspekt des Hafensambientes - geachtet werden.

Die Topografie des Untersuchungsgebietes ist zweigeteilt: im Hafengelände sind überwiegend ebene Flächen vorhanden und zum Fördehang nach Osten innerhalb des Untersuchungsgebietes steigen die Flächen bis auf 10 m (Wohngebiet Ballastbrücke), in einigen Ausnahmen bis auf 20 - 30 m (Am Lautrupsbach 5, Bunker Kielseng und Harnishof) an. Ein noch größerer Höhenunterschied besteht zwischen der Promenade und dem Volkspark (auf 40 -

50 m), der zwar überwiegend außerhalb des Untersuchungsgebietes liegt, aber zur Versorgung des Untersuchungsgebietes mit Grün- und Erholungsflächen dient. Die Fußwege vom Hafen zum Volkspark weisen in Teilbereichen - topografisch bedingt - eine wesentlich höhere Steigung als 6 % auf. Für die Zukunft sollte für eine bessere Verbindung zwischen Hafen und Volkspark auf möglichst steigungsarme Wege oder ggf. alternative Wegeführungen erwogen werden.

Für Mobilitätseingeschränkte ist ein guter öffentlicher Personennahverkehr noch wichtiger als für Nicht-Mobilitätseingeschränkte. Hierbei ist auf eine gute Ausstattung der Bushaltestellen mit Informationen und Wartemöglichkeiten (Bank, Überdachung, Informationstafeln), gute barrierefrei ausgestattete Fahrzeuge und kurze Taktzeiten zu achten. Die Bushaltestellen sind (wie in Kapitel 4.4.4 ausgeführt) in ihrer Ausstattung überwiegend nicht ausreichend barrierefrei und z.T. zu weit voneinander entfernt, d.h. bei einer höheren Nutzungsintensität und Nutzerfrequenz wäre eine weitere Bushaltestelle im Bereich Ballastbrücke notwendig.

## **SWOT-Analyse - Städtebauliche Struktur**

### **Stärken**

- Industriedenkmale / Hafenspeicher sind stadtbildprägend und haben einen hohen Identifikationswert / Alleinstellungsmerkmal
- Wohngebäude an der Ballastbrücke (Nr. 5 - 24) stellen ein wertvolles städtebauliches und denkmalgeschütztes Ensemble dar

### **Schwächen**

- Sehr hoher Instandsetzungs- und Modernisierungsbedarf der ungenutzten Industriedenkmale / Hafenspeicher
- Maßstabssprengende Silos des Gebäudekomplexes Ballastkai 10/10a mindern die Erlebbarkeit des Denkmals Ballastkai 10 und wirken sich aufgrund ihrer Massivität negativ auf das Stadtbild aus
- Verfallene Bauten haben starke negative Ausstrahlung auf das Stadtbild
- Alle Wohngebäude, die vor dem Jahre 2000 errichtet wurden, weisen einen - an heutigen Ansprüchen gemessenen - schlechten energetischen Zustand auf und sind überwiegend nicht barrierefrei
- Eine Vielzahl an Wohngebäuden an der Ballastbrücke haben Substanzmängel / einen hohen Instandsetzungs- und Modernisierungsbedarf, Fenster, Türen, Fassaden und Dächer befinden sich überwiegend in einem älteren, nicht mehr zeitgemäßen Zustand; Heizungsanlagen sind oft veraltet, Modernisierungsmaßnahmen mit energetischer Zielsetzung wurden bisher kaum durchgeführt
- Die Baustruktur im gewerblichen Hafenbereich und Harnis ist weitgehend ungeordnet und heterogen. Die sukzessiv entstandenen Bauten orientierten sich nur am jeweiligen Bedarf, weisen keinerlei Baufluchten o.ä. auf und ergeben ein negatives Stadtbild
- Im nördlichen Abschnitt der Ballastbrücke fehlt die Straßenrandbebauung

### **Chancen**

- Rückgewinnung als Stadtraum: Neunutzung der Brachflächen / Entwicklungsflächen und städtebauliche Aufwertung
- Schaffung eines attraktiven Stadtbilds zur Wasserseite
- Stärkung des maritimen Charakters
- Sanierung, Umbau und Umnutzung der denkmalgeschützten Hafenspeicher ermöglichen den Erhalt der identitätsstiftenden Hafengebäude und die Etablierung neuer Nutzungen im Hafen
- Anpassung des Gebäudebestandes an aktuelle und zukünftige Bedarfe durch Instandsetzung und Modernisierung

### Risiken

- Erhebliche Aufwendungen sind für die Sanierung und Neunutzung der drei denkmalgeschützten Hafenspeicher nötig
- Drohender Verfall der Hafenspeicher bei Fortbestand der fehlenden Nutzung
- Erhebliche Aufwendungen sind notwendig, um die Bestandswohngebäude an die Ziele einer nachhaltigen städtebaulichen Struktur vor dem Hintergrund aktueller Anforderungen des Klimaschutzes heranzuführen

## 4.2 Nutzungsstruktur

Die Nutzungsstruktur ist im Bestandsplan Nr. 8 „Nutzungsstruktur“ dargestellt. Die Inhalte entsprechen der eigenen Kartierung und der Auswertung der Bauleitplanung. Es werden sowohl bestehende Nutzungen als auch Leerstand, d.h. das Fehlen von Nutzungen aufgeführt.

Das Gebiet weist eine große Heterogenität in Bezug auf die Nutzungsart, die Nutzungsintensität und den Gebietscharakter auf.

Grob unterscheiden kann man vor allem folgende fünf Zonen:

- den Wirtschaftshafen (im Plan blau) im mittleren und nördlichen Westen (die nicht mehr genutzten Hafenspeicher sind hellblau dargestellt),
- die gemischt-gewerbliche Nutzung (dunkelgrau) im Nordosten,
- die Wohnbebauung (rot) im südlichen und mittleren Osten,
- den gemischtgenutzten Hafen (gelb) aus Wohnen, Gewerbe und Freizeit/Tourismus im mittleren westlichen Bereich und
- den touristisch- und freizeitgenutzten Hafen (grün) im Süden.



## 4.2.1 Wohnen

Wohnen im Untersuchungsgebiet konzentriert sich hauptsächlich auf den mittleren östlichen Teil, also der Ballastbrücke, dem Hafendamm, dem Unteren Lautrupweg und Am Lautrupsbach. Dieser wohngenutzte Bereich ist ausschließlich östlich der Ballastbrücke zu finden. Dort handelt es sich um ein Besonderes Wohngebiet, in dem das Wohnen überwiegt und nur wenige andere Nutzungen wie Läden, Gastronomie und Praxen zu verzeichnen sind. Die Bebauung besteht hauptsächlich aus 3-4 geschossigen Mehrfamilienhäusern aus der Jahrhundertwende um 1900, die fast ausnahmslos mit der Gebäudekante an der Straße stehen und überwiegend keine Vorgärten und oftmals keine Stellplatzflächen für PKW haben. Es herrscht ein Mangel an Parkplatzflächen, Parken können die Bewohner fast nur im öffentlichen Straßenbereich Die Ballastbrücke (Straßenabschnitt direkt vor den Gebäuden) bietet zum einen nicht genügend Parkraum für die Bewohner, zum anderen auch nicht die Aufenthaltsqualität, die der Wohnnutzung entsprechen würde. Es fehlen Fußwege, es besteht kein Schutz durch Übergangszonen zwischen Gebäuden und Fahrbahn (weder Vorgarten noch Fußweg) und die Straße weist erhebliche Substanzmängel auf (s. auch Kap. 4.4).

In den Gebäuden Am Lautrupsbach Nr. 2-10 befindet sich die aus drei eigenständigen Einrichtungen bestehende Senioreneinrichtung des Deutschen Roten Kreuzes (DRK): eine Seniorenwohnanlage „Betreutes Wohnen“ mit 43 Wohnungen, ein Pflegeheim („DRK Wohngemeinschaft und Pflege“) und eine Tagespflegestation (Service, kein Wohnen) am Unteren Lautrupweg 13.

Auf dem Grundstück Unterer Lautrupweg 12 ist außer dem Wohnhaus (Doppelhaus) mit Gartenfläche zahlreiche Garagen, Abstellräume und private Werkstätten zu finden. Zudem besteht ein hoher Versiegelungsgrad. Hier ist ein hoher Flächenverbrauch im Verhältnis zu einer geringen Nutzung festzustellen. Zudem sind die Gebäude durchweg substanzuell und energetisch in einem schlechten Zustand. Hier sind sowohl funktionale als auch substanzuelle Mängel vorhanden.

Im Bereich Harnis befinden sich vereinzelt Wohnhäuser (östlich der Straße Harnis) im Gewerbegebiet Harnis in einer Gemengelage mit Mischgebietscharakter. Die Wohnqualität im Harnis ist sehr stark eingeschränkt: zum einen aufgrund der überwiegenden Gewerbenutzung, die das Gebiet mit einer hohen Bodenversiegelung und hohem Fahrzeugaufkommen dominiert, zum anderen durch die mangelhafte Straße (es fehlen z.T. Fußwege, die vorhandenen Fuß- und Radwege sind zu schmal und die Straßenbeläge weisen erhebliche Mängel auf (s. auch Kap. 4.4)).

Weiterhin ist Wohnnutzung seit 2002 westlich der Straße Ballastbrücke am Ballastkai (Nr. 1 und 5-9) - im Mischgebiet - zu finden. Hier ist ein kleinflächiges gemischt-genutztes Gebiet vorhanden, das aufgrund der gelungenen Nutzungsmischung Wohnen, Arbeiten und Freizeit verträglich miteinander verbindet. Das Gebiet ist aufgrund der 4-spurigen Straße Ballastbrücke und des ehemaligen Gleisbahnbereichs (jetzt Stellplatz- und Parkplatzanlagen) stark von der benachbarten Wohnbebauung an der Ballastbrücke getrennt.

## Lebensmitteleinzelhandel und Nahversorgung

Im Untersuchungsgebiet ist kein Lebensmitteleinzelhandel vorhanden (s. Plan Nr. 10 „Öffentliche und Soziale Infrastruktur“, Lebensmitteleinzelhandel). Es besteht bereits zum jetzigen Zeitpunkt eine Deckungslücke (s. Einzelhandelskonzept, Kap. 2.7.4). Die nächsten Einkaufsmöglichkeiten befinden sich in der Innenstadt und den Stadtteilzentren Hafermarkt und Fruerlund. Ein Kiosk („Drugstore Down Town“) im Gebäude Am Lautrupsbach 6 bietet seit einigen Jahren ein größeres Lebensmittelsortiment als Reaktion auf die hohe Nachfrage im Untersuchungsgebiet an. Der Bedarf an kleinteiligem Einzelhandel wird auch verstärkt von den Grundstückseigentümern und Bewohnern formuliert (s. Kap.4.7.4).

## 4.2.2 Hafenbezogenes Gewerbe

### Umschlag

Im hafenbezogenen Gewerbe gibt es den klassischen Gewerbehafen mit Umschlags- und Lageraktivitäten, der am Ballastkai und Harniskai verortet ist. Die städtische Hafen GmbH war bis März 2017 im Gebäude Am Industriehafen 7 (der ehemaligen Waage) und ist seit April 2017 im Neubau der Robbe & Berking Werft (Am Industriehafen 5 / Harniskai 11) untergebracht. Der einzige Schiffsmakler- und Umschlagsbetrieb (Christian Jürgensen, Brink und Wölfel) hat seinen Sitz im Gebäude Harniskai 7 (Weiteres s. Kap. 4.5 „Wirtschaftshafen“).

### Werftbau

Im Produktionsbereich ist die Robbe & Berkings Classics Werft Am Industriehafen 5 zu nennen. Sie bietet Restaurierung, Neubau, Verkauf und Lagerung von klassischen Holzjachten an. Zudem sind auf dem Grundstück ein Museum, eine Kunstgalerie und eine Gastronomie untergebracht.

Die Flensburger Yachtsservice GmbH ist seit 1970 Am Industriehafen 4 und bietet als „maritimer Vollservicebetrieb“ einen Nautik-Shop, eine Werft, Winterlager und mehrere Yachtmarken an (Nautor's Swan, Italia Yachts, Frauscher, Hanse, Sealine und Delta Powerboats). Es stehen vier Winterlager- und Servicehallen mit einer Gesamtfläche von 4.000 m<sup>2</sup> beheizt und 1.500 m<sup>2</sup> unbeheizt und ein Freigelände von 500 m<sup>2</sup> zur Verfügung.

Ein kleinerer Werftbetrieb ist im Gebäude Harniskai 4 im Bereich der Restaurierung klassischer Holzjachten ansässig (Ein-Personen-Betrieb).

### Wassersport

Gewerbliche Firmen, die Liegeplätze anbieten, sind I.M. Jaich, Flensburger Yachtsservice, Marina Werftkontor und Robbe & Berking Yachts. Im Servicebereich ist der Flensburger Yachtsservice tätig (s.o.).

## 4.2.3 Sonstiges (nicht-hafenbezogenes) Gewerbe

Die Liste der Gewerbeanmeldungen basiert auf der Grundlage der Daten aus der städtischen Ordnungs- und Gewerbeverwaltung, die die gewerblichen Anmeldungen mit Stand vom 03/2016 betreut, und einer Bestandsliste der WiREG mit Stand vom 07.03.2014. Die Gliederung erfolgt in branchenübliche Bereiche:

<b>Bezeichnung</b>	<b>Anzahl der Betriebe</b>
Gastronomie	7
Maritime Dienstleistungen	8
Andere Dienstleistungen	11
Auto / Verkehr	8
Hafenumschlag	2
Planungsbüros	3
Gesundheitswesen	6
Versicherungen	3
Ausbildung / Weiterbildung	2
Handwerksbetriebe	12
Handelsbetriebe	7
Produzierendes Gewerbe	2

Außer durch das Hafengewerbe wird das Gebiet hauptsächlich durch den Baustoffhändler Sönnichsen / Jacob Cement (Am Industriebahnhof 3) geprägt, der großflächige Flächen entlang der Straße Ballastbrücke (ohne Zufahrt von dort) hat. Zweiter großer Gewerbebetrieb ist die Drageefabrik am Harnishof 1 - 2, die von der Ballastbrücke über zwei private Zufahrten anfahrbar, aber kaum sichtbar ist, da sie quasi in zweiter Reihe auf einer Anhöhe zum Volkspark liegt. Weiterhin gibt es im Harnishof einen Glashändler Glassolutions und entlang Kielseng sind Autoservice-Geschäfte (Tankstelle, Werkstatt, Autoteile und Reifenhändler) und Asse Kanal und Tiefbau zu finden. Sie sind zum Kielseng ausgerichtet, haben lediglich ihre Rückseiten zum Freihafen und dorthin auch keinen funktionalen Bezug. Lediglich die zusätzliche Zufahrt zum Autoservicebereich ist für die Betriebe ein Vorteil, den sie nutzen.

Im Hafengebiet haben sich einige nicht-hafenbezogene Betriebe als Folge ehemaligen Hafengebietes angesiedelt. So ist z.B. im Gebäude Harniskai 4 (Hübschspeicher) im Erdgeschoss die Tischler-Werkstattgemeinschaft „Hafenwerk“ ansässig.

Im Harnis ist eine Gemengelage aus zahlreichen kleinflächigen Gewerbe- und Einzelhandelsbetrieben, aber auch Dienstleister zu finden: z.B. Maler, Heizung und Sanitär, Autohandel, KFZ-Werkstatt, Speise-Lieferservice, Therapeuten, Versicherung, private Musikschule. Als großflächiger Nutzer sind die stetig gewachsenen berufsbildenden Einrichtungen der Kreishandwerkerschaft auf beiden Seiten der Straße vorhanden (Nr. 11-15, Nr. 22-24).

Zwei Gewerbebauten sind an der Nordstraße zu finden: Nordstraße 1 ist der Sitz zweier Planungsbüros, Nordstraße 3 ein Architekturbüro und die Hand-in-Handwerker-GmbH, die die Bauausführung verschiedener Gewerke für Neubau und Renovierung „aus einer Hand“ anbietet.

Weitere Ausführungen sind in Kap. 4.8 „Wirtschaftsstruktur und Arbeitsplätze“ enthalten.

## Gastronomie

Name	Standort
Hafenliebe (ehem. Fördekicker, Imbiss)	Am Kanalschuppen 2
Heimathafen (ehem. Bellevue)	Am Kanalschuppen 4
Backbord (ehem. Eastside)	Am Kanalschuppen 6
Fischperle Jessen	Ballastkai 3
Mäders Restauration	Ballastkai 9
Marien-Café	Ballastbrücke 22
Ristorante Italia Il Porto	Am Industriebahnhof 5
Bistro Hafenjunge Pedro	Am Industriebahnhof 7

Zudem wurde an der Harniskaispitze 2017 und 2018 als Zwischennutzung (s. Kap. 3.3) temporär für jeweils drei Monate die Gastronomie „Piratennest“ aufgebaut, die für 2019 ebenfalls dort geplant ist.



## 4.2.4 Freizeit / Tourismus / Wassersport

### Freizeit / Erholung / Promenade

Eine touristische Nutzung auf der östlichen Hafenseite findet hauptsächlich auf den südlichen öffentlichen Freiflächen Hafenspitze und Hafenpromenade Ost bis einschließlich Werftkontor (Ballastkai 9) statt. Dort liegt auch ein gastronomischer Schwerpunkt mit insgesamt fünf Betrieben (s.o. Gastronomie). Die Hafenspitze und die Promenade bis zum „Backbord“ (Am Kanalschuppen 6) wurde im Jahre 1991 im Zuge der Stadtsanierung der östlichen Altstadt fertiggestellt, der daran anschließende Promenadenabschnitt vom Vorhabenträger des Werftkontors 2000-2002 im Zuge des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 4.

Als Verkehrsfläche dienend, aber von der Nutzung her touristisch ausgerichtet ist die nördliche Straßenfläche am Freihafen (östliche Seite). Dort wurde von der Stadt Flensburg eine Verkehrsfläche für Wohnmobilisten zur Verfügung gestellt. Es handelt sich hierbei um eine „Verkehrsfläche für Wohnmobile“ für den kurzzeitigen Aufenthalt für die „Wiederherstellung der Fahrtüchtigkeit“ und nicht um einen Wohnmobilplatz mit längerem Aufenthalt und Ver- und Entsorgungsanlagen. Solch ein Wohnmobilplatz wäre der schätzenswerten Erholungsnutzung zuzuordnen und hätte die gleichen hohen Anforderungen an den Emissionsschutz (z.B. Lärm) wie ein Wohngebiet. Diese Anforderungen werden hier gegenwärtig aber nicht erfüllt.

Im Untersuchungsgebiet ist als weiterer Tagesplatz zur einmaligen Übernachtung für Wohnmobilisten der nördliche Teil der privatwirtschaftlich betriebenen Stellplatzanlage nördlich der Kieler Anlagen gemäß B-Plan A6 vorgesehen („Festersen-Parkplatz“ am Hafendamm).

### Wassersport

Es sind zum einen die gewerblichen Anbieter von Wassersport-Liegeplätzen im Hafen-Ost ansässig: I.M. Jaich, Flensburger Yachtservice und Marina Werftkontor und Robbe & Berking Yachts. Des Weiteren gibt es zwei Wassersportvereine: der Wassersportclub Flensburg e.V. (WSF) hat seine Sommerliegeplätze seit 1980 im Freihafen (Mitte westliche Seite und Mitte bis Nord östliche Seite) und sein Winterlager am „Industriekai“ südlich der Harniskaispitze. Der Verein Segelsport Flensburg-Harrislee e.V. (SSFH) hat im Hafen-Ost lediglich sein Winterlager (135 Wasserliegeplätze in Flensburg/Harrislee-Wassersleben). Der Flensburger Fischereiverein e.V. hat 90 Mitglieder und 56 Liegeplätze für Vereinsmitglieder, die Fischerboote und (überwiegend) Sportboote dort anlegen.

Segeln ist die Sportart mit der drittgrößten Abteilung (nach Turnen und Fußball) im Fachverband der Sportvereine Flensburgs mit insgesamt 1.967 Mitgliedern in acht Vereinen. Hierzu gehören auch die beiden im Hafen-Ost ansässigen Segelsportvereine mit 300 Mitgliedern.

Anzahl der Wasserliegeplätze im Hafen-Ost:

Name	Anzahl
Marina Werftkontor	52
FYS	60
I.M Jaich	168
Robbe & Berking Werft	12
WSF	135
Flensburger Fischereiverein	56
<b>Gesamt</b>	<b>427</b>

Winterliegeplätze werden zum einen bei beiden Wassersport-Vereinen als Freilager in Hallen angeboten, zum anderen von gewerblichen Anbietern in Hallen: FYS (Am Industriehafen 4 und Kielseng 7-9) und Robbe & Berking Yachts (Am Industriehafen 5).

Trotz Lagegunst (wasser- und stadtnah) wird das Gebiet nur im südlichen Bereich touristisch und im Freihafen durch Wassersport genutzt. Das Gesamtgebiet bietet aber ein hohes Potenzial für zahlreiche weitere Freizeit- und Tourismusnutzungen, sowohl auf Land- wie auf Wasserflächen, vor allem im nördlichen Bereich um den Freihafen, und als Ergänzung zur Robbe & Berking-Yachts-Anlage.

#### 4.2.5 Soziale Infrastruktur

(s. Plan Nr. 10 „Öffentliche und soziale Infrastruktur“)

##### **Soziale Einrichtungen (Fürsorge-Dienstleistungen / Betreuung)**

Im Untersuchungsgebiet befinden sich folgende Einrichtungen:

- eine stationäre Pflegeeinrichtung (74 Plätze) und
- ein Tagespflegeangebot für SeniorInnen mit und ohne Pflegebedarf (16 Plätze)

(Träger: Deutsches Rotes Kreuz Kreisverband Flensburg-Stadt (Am Lautrupsbach 2-10))

- Wohnheim für Menschen mit Behinderung

(Träger: Mürwiker Werkstätten (Ballastbrücke 20)).

##### Kindergärten

Im Gebiet sind keine Kindertagesstätten vorhanden. Die nächsten Kindergärten sind im Stadtteil Jürgensby (Johannisstraße und Helenenallee) zu finden. Eine Zusammenlegung und Verlagerung an den Standort Hohlwegschule ist beabsichtigt. Des Weiteren wird die Verlagerung und Neubau der Kindertagesstätte Fruerlund zur Fruerlundschule geplant.

Die Nachfrage bei der Fachstelle für Senioren der Stadt Flensburg ergab folgende Bedarfe:

- Offene Altenhilfe:

Die Anzahl der Personen über 60 Jahre mit Leistungsbezug sind gering (1 Person). Unter dem Aspekt der gesellschaftlichen Teilhabe (s. § 71 SGB XII Altenhilfe) kann hier kein Bedarf abgeleitet werden. Für die Wahrnehmung sozialer Teilhabe stehen die Angebote Altenclub der Gemeinde St. Jürgen (Jürgensgaarder Str. 1), Seniorenveranstaltungen Elsa Brändström (Mürwikerstr. 2) und das Gemeinschaftshaus 360° (Mürwikerstr. 28) zur Verfügung.

- Stationäre Versorgung:

Die 14-tägliche Vakanzenabfrage der Fachstelle 50+ weist seit Jahren 30 - 80 freie Plätze auf. Der Trend zeigt den Verbleib in der eigenen Häuslichkeit im Alter und bei bzw. mit Unterstützungsbedarf. Das stationäre Angebot weist eine Sättigung auf.

## Gemeinbedarfs- / Bildungseinrichtungen

### Allgemeinbildende Schulen

Im Gebiet sind keine allgemeinbildenden Schulen vorhanden. Die nächsten Grundschulen sind die Hohlwegschule in Jürgensby (Glücksburger Straße) und die Fruerlundschule (Bohlberg) in Fruerlund. Aufgrund des im Bauzustandsbericht 2016 als schlecht eingestuften Bauzustandes beider Schulen, ist eine Sanierung und Anbau (Hohlwegschule) und ein Neubau (Fruerlund) beabsichtigt. Die Fruerlundschule wird auf vorhandenem Grundstück neu errichtet und wie auch die Hohlwegschule mit einer Kindertagesstätte ergänzt. Die nächsten weiterführenden Schulen sind die Gemeinschaftsschule Käte-Lassen-Schule und das Gymnasium Goethe-Schule (Bismarckstraße) im Stadtteil Jürgensby und die Fridtjof-Nansen-Schule und das Fördergymnasium in Fruerlund (Elbestraße).

### Hochschule Flensburg und Fachschule für Seefahrt

Die Hochschule Flensburg nutzt mit ihrem Studiengang „Schiffstechnik“ die Grundstücke Kielseng 13 und 15 seit den 70er Jahren für Forschungs- und Lehrzwecke des „Maritimen (Forschungs- und Ausbildungs-) Zentrums der Hochschule Flensburg“. Der Fachbereich 1 der Hochschule umfasst neben Maschinenbau und Verfahrenstechnik „Maritime Technologien“ mit den Bachelor-Studiengängen „Seeverkehr, Nautik und Logistik“ und „Schiffstechnik“ (Schiffsbetriebstechnik und Schiffsmaschinenbau). Des Weiteren ist die Fachschule für Seefahrt auf dem Grundstück Kielseng vertreten. In der Berufs-Fachschule werden in zweijähriger Berufsausbildung staatlich geprüfte Techniker und Nautiker ausgebildet.

Für die Ausbildung der Studierenden steht in der Maschinenhalle und auf dem Außengelände von Kielseng 15 eine hochentwickelte technische Ausstattung zur Verfügung. Sie umfasst ein sogenanntes Großmotorenlabor und diverse Großmotoren, Mess- und Prüfanlagen, Labore und Versuchsstrecken. Sie benötigen einen direkten Zugang zum Seewasser der Flensburger Förde, z.B. für Forschungen zum Ballastwasser, zu Wasserqualität oder Umweltauswirkungen. Die Zufahrt zum Gelände erfolgt von Kielseng aus über einen Grundstücksteil des Klärwerks.

### Kreishandwerkerschaft Flensburg

Am Harnis 24 hat die Kreishandwerkerschaft Flensburg (KHFL) ihren Sitz. Die KHFL ist eine Körperschaft des öffentlichen Rechts und vertritt die Gesamtinteressen des selbstständigen Handwerks sowie die gemeinsamen Belange der Handwerksinnungen der Stadt Flensburg und des Kreises Schleswig-Flensburg. Die Kreishandwerkerschaft Flensburg Stadt und Land umfasst 11 Innungen und ca. 700 Mitgliedsbetriebe. Außer ihrem Grundstück Harnis 24 nutzt sie inzwischen zahlreiche Grundstücke für die Ausbildung der Handwerkerlehrlinge (Harnis Nr. 11 (teilweise), 13, 15, 22, 24 und 26) auf ca. 10.000 m<sup>2</sup> Grundstücksfläche. Die Ausbildungspalette umfasst Bau, Dach, Elektro, Fleischer, Friseur, Kfz, Maler, Metall, Schornsteinfeger, Sanitär-Heizung-Klima, Tischler. Weiterhin sind Fortbildungen z.B. zur/m MeisterIn oder TechnikerIn möglich.

## Sonstige Gemeinbedarfseinrichtungen

Die Freiwillige Feuerwehr Jürgensby ist auf dem Grundstück Ballastbrücke 1 untergebracht. In einem eingeschossigen Gebäude sind Büro, Sanitär- und Unterrichtsraum vorhanden. Die Fahrzeuge sind allerdings räumlich getrennt: Sie sind auf einem Grundstück an der Glücksburger Straße untergebracht. Sinnvoller und effektiver wäre eine gemeinsame Unterbringung auf einem Gelände und dies entspricht auch dem Wunsch der Feuerwehr. Es wird derzeit geprüft, ob bei einem Neubau der Feuerwache der Berufsfeuerwehr am Munketoft / Bahnhofstraße die Freiwillige Feuerwehr Jürgensby dort ebenfalls ihren (Komplett-) Standort

einnehmen könnte. Nach erfolgter Verlagerung wird der komplette südliche Bereich des Grundstücks Ballastbrücke 1 für eine Neunutzung zur Verfügung stehen.

#### 4.2.6 Kulturelle Einrichtungen

Es sind nur wenige kulturelle Einrichtungen im VU-Gebiet vorhanden.

Der Flensburger Fischereiverein e.V. betreibt ein kleines privates Fischereimuseum am Kanalschuppen / Hafendamm (Teilfläche des Grundstücks 349 der Flur G 47).

Das Robbe & Berking Yachting Heritage Centre mit Yachtmuseum, Galerie und Bibliothek gehört zum Robbe & Berking Yachts-Komplex und wurde im Oktober 2016 am Industriehafen 5 eröffnet. Die Ausstellungen beschäftigen sich mit der Faszination des Lebens im, am und auf dem Wasser. Direkt neben der Yachtwerft Robbe & Berking Classics gelegen ist das zentrale Thema hauptsächlich die Yachtsportgeschichte. Neben der jeweils aktuellen Ausstellung beherbergt das Haus die größte Yachtsportbibliothek der Welt mit rund 8.000 Bänden an antiquarischer Yachtsportliteratur, zwei Galerien, einen Museumsshop und ein Restaurant mit Blick auf den Flensburger Hafen und die Altstadt.

Des Weiteren werden Flächen im VU-Gebiet als „Bühne“ für kulturelle (Groß-) Veranstaltungen wie z.B. Stadtfeste / Hafenfeste / Konzerte genutzt. Hauptsächlich findet dies auf der Hafenspitze und der Schiffbrücke, aber auch auf den Wasserflächen und z.T. auf Flächen Am Kanalschuppen statt.

#### 4.2.7 Sport- und Freizeiteinrichtungen

Im Untersuchungsgebiet sind keine Sport- und Freizeiteinrichtungen vorhanden. Als nächste zu erreichende Sportanlagen sind außerhalb des Gebiets das Stadion im Volkspark vorhanden. Diese sind aber durch die mangelhafte Wegeverbindung vom Gebiet Hafen-Ost nur schwer zugänglich. Maritime Sporteinrichtungen der Wassersportvereine im Bereich Segelsport sind unter 4.2.4 genannt. Außer Segeln wird im Untersuchungsgebiet bisher keine weitere Wassersportart angeboten.

#### 4.2.8 Sonstige Nutzungen

##### Öffentliche Ver- und Entsorgungseinrichtungen

An der Ballastbrücke 1 befindet sich seit 2008 der Neubau des Pumpwerks des städtischen Klärwerks (Kielseng), das ca. 50 % der städtischen Abwässer zum Klärwerk pumpt. Da die vorhandene Pumpenkapazität nicht mehr ausreichte, war eine Erweiterung erforderlich, die aber im bestehenden Gebäude (Denkmalgebäude Ballastbrücke 1 Altes Pumpwerk) nicht mehr untergebracht werden konnte. Die neue Pumpstation liegt zum Großteil in der Erde und wird oberirdisch durch ein kleines Gebäude markiert.

Die Stadtwerke Flensburg GmbH haben an zwei Standorten im Untersuchungsgebiet (Hafendamm-Parkplatzanlage und Am Lautrupsbach 5) weitere Versorgungsanlagen.

##### Bundesämter

In Kielseng 2 ist ein Standort des Zollamts Flensburg untergebracht (der Hauptstandort ist in der Waldstraße). Eine weitere vom Zoll genutzte Immobilie (Grundstückseigentümerin: Stadt Flensburg) ist das Zollhaus Harniskai 2 mit der Wassersteganlage für das Anlegen von Schiffen. Die Zollbehörde hat geplant, das Gebäude in Kürze zu sanieren und ergänzen oder zu

ersetzen und die Steganlage zu vergrößern (Stand: Juli 2018), um das Zollboot von der West- auf die Ostseite zu verlagern und die notwendigen Funktionsbereiche in einem größeren Gebäude unterzubringen.

#### 4.2.9 Leerstand / Brachflächen

Im VU-Gebiet ist nur im Hafengebiet ein auffälliger Leerstand von Gebäuden und nicht genutzten bzw. Brachflächen zu verzeichnen. In Wohngebäuden gibt es keinen nennenswerten Leerstand. Die betroffenen Grundstücke sind in den Plänen Nr. 8 „Nutzungsstruktur“, bzw. Nr. 19 „Substanz- und Funktionsmängel“ dargestellt.

Folgende Gebäude stehen leer bzw. werden nicht genutzt:

- Ballastkai 10 und 10a
- Harniskai 3
- Harniskai 5
- Harniskai 4 (außer EG)
- Bunker Kielseng, Flurstück 40

Folgende Flächen liegen brach bzw. werden nicht genutzt:

- Harniskai 1
- Flächen um die Gebäude Ballastkai 10 und 10a
- Fläche südlich der Europawiese
- Am Lautrupsbach 5 (östlicher Teil)
- Ballastbrücke 28

Es ist festzustellen, dass trotz der hohen Lagegunst am Wasser die o.g. Flächen und Gebäude leer stehen.

#### 4.2.10 Wasserflächen

Im Untersuchungsgebiet sind Wasserflächen der Flensburger Innenförde vorhanden. Eigentümerin der Wasserflächen ist die Stadt Flensburg. Als Bachlauf befindet sich nur der Lautrupsbach im Untersuchungsgebiet, z.T. verrohrt, z.T. im offenen Bachbett. Entlang des Lautrupsbaches sind Spazierwege angelegt, die im Untersuchungsgebiet über privates Gelände verlaufen und relativ schmal, aber eben sind. Es fehlen Wegweiser, die auf das Lautrupsbachtal hinweisen. Die Erlebbarkeit wird dadurch eingeschränkt.

Die Wasserflächen werden – von Süd nach Nord - folgendermaßen genutzt:

An der Hafenspitze befindet sich der Einmündungsort des verrohrten Mühlenstroms, der für den größten Zufluss an Süßwasser in das Hafenbecken sorgt. Auf die Wasserfläche ist eine Holzplattform mit Sitzstufen gebaut, die touristisch und freizeithlich genutzt wird. Die Gaststätte „Gosch“ (ehemals „Bellevue“) hat eine ca. 300 m<sup>2</sup> große Holzplattform als Außenterrasse, die über eine Holzbrücke erschlossen ist.

Nördlich daran anschließend sind 168 Liegeplätze an Holzstegen für Freizeitboote des Gastsegelhafens I.M. Jaich zu finden. Zwei Stege inmitten der Anlage werden vom Fischereihafen-Verein genutzt (56 Liegeplätze). Vor den Gebäuden Ballastkai 1-2 besteht eine Anlege-

möglichkeit für Schiffe (vom Hafenskapitän der Stadt Flensburg verwaltet). Hier mündet auch der Lautrupsbach, der verrohrt unter dem Gebäude Ballastkai 1-2 („Klarschiff“) verläuft. Vor den Gebäuden Ballastkai 5-9 („Werftkontor“) befinden sich die Steganlagen der Marina Werftkontor mit 52 Liegeplätzen.

Ab Ballastkai 10 Richtung Norden befinden sich die Kaianlagen des Wirtschaftshafens. Der ISPS-Bereich ist durch einen Zaun vom übrigen Gelände abgeschlossen. Aufgrund des Ratsbeschlusses vom 07.12.2017 wird der ISPS-Bereich im Norden reduziert bis zur südlichen Kante des Stadtwerkeschuppens B/C.

Das Zollamt Harniskai 2 unterhält eine abgesperrte Steganlage für ihre Belange als Anleger für zollpflichtige Boote und für das Zollboot (z.Z. nicht genutzt).

Entlang der Harniskaispitze und im Freihafen befinden sich keine Kaimauern, sondern Böschungen, die z.T. mit großen Steinen geschützt sind. Im Freihafen werden die südlichen Wasserflächen vom Flensburger Yachtservice mit Anlegestegen (60 Liegeplätzen bis zu 25 Meter Länge und sechs Meter Wassertiefe), einem Riggermast / Mastkran und einer Betonplattform mit Mobilkran genutzt. Nördlich an beiden Uferseiten anschließend befinden sich die Stege des WSF mit 135 Liegeplätzen. Robbe und Berking Werft hat am nördlichen Ende des Freihafen-Westufers einen eigenen Steg mit 12 Liegeplätzen.

## SWOT-Analyse - Nutzungsstruktur

### Stärken

- Vielfältige maritime Nutzungen sind charakteristisch für den Hafen-Ost und prägen das Gebiet in positiver Weise
- Hafensperrmauer mit durchgehender Zugänglichkeit im südlichen VU-Bereich (Hafenspitze, Am Kailagerschuppen) mit hoher Freizeit- und Erholungsqualität, Hafenspitze als Veranstaltungsort
- gut funktionierendes gemischt-genutztes Gebiet mit urbaner und maritimer Prägung aus Wohnen, Büros, Gastronomie und Freizeitnutzung im Bereich des südlichen Ballastkais (Werftkontor)

### Schwächen

- Brachflächen und leerstehende Gebäude im Hafenbereich prägen das Gebiet negativ und verhindern eine städtebauliche Entwicklung
- Die ehemals von der Hafenwirtschaft genutzten Gebäude und Grundstücke (HaGeSilo am Ballastkai, nördlicher Harniskai) werden nur durch Zwischennutzungen genutzt und verfallen zusehends
- Die Lage am Wasser wird zum Teil von wasserunabhängigen Nutzungen belegt (z.B. Baustoffhandel, Tankstelle, Autoservicebetriebe, Tischler, Kanal- und Tiefbau)
- Unzureichende Nahversorgung, keine sozialen Einrichtungen wie KiTa, Schulen, Begegnungszentrum im VU-Gebiet schwächen die Wohnnutzung
- Stark eingeschränkte Wohnqualität im Gebiet Harnis und an der nördlichen Ballastbrücke aufgrund der stark gewerblich geprägten Nutzungsstruktur
- Schwächung der Gewerbebetriebe im Harnishof durch fehlende Erweiterungsmöglichkeiten und unzureichende Erschließung über zu schmale Stichstraßen
- Touristische und Freizeit / Erholungs-Nutzung in Hinsicht auf die Lage am Wasser und die Zentrumsnähe ist derzeit noch unterrepräsentiert

### Chancen

- Verlagerung des Wirtschaftshafens auf das Gelände der Stadtwerke ermöglicht eine Neuausrichtung der freiwerdenden Flächen im Hafen-Ost-Gebiet zu einem urbanen Stadtquartier
- Ausbau kultureller Angebote (Ausstellungen, Veranstaltungen etc.)

- Stärkere Nutzung der Standortpotenziale für attraktives Wohnen am Wasser mit den notwendigen Gemeinbedarfseinrichtungen (KiTa, Begegnungszentrum)
- Schaffung gemischtgenutzter Quartiere (Wohnen und Arbeiten) / Umsetzung der Stadt der kurzen Wege
- Stärkere Nutzung des touristischen Potenzials am Wasser

#### **Risiken**

- Mögliche Nutzungskonflikte Wohnen – Gewerbe und Wohnen – Tourismus / Veranstaltungen
- Nicht ausreichende Flächenpotenziale im Stadtgebiet (außerhalb des VU-Gebiets) für den Umzug von Betrieben

## **4.3 Grün- und Freiflächen**

(s. Bestandsplan Nr. 11 „Grünflächen und Freiräume“)

Der überwiegende Teil des Untersuchungsgebiets weist nutzungsbedingt einen hohen Versiegelungsgrad auf. Hierbei nehmen die Straßen-, Hafen- und Gewerbeflächen den größten Anteil ein. Nur wenige Grünflächen und -elemente sind vorhanden. Prägend sind vor allem die Wasserflächen, die dadurch vorhandene Weite und der benachbarte Volkspark mit seinen begrünten Fördehängen. Die Verknüpfung der Grün- und Freiräume untereinander und mit den Stadtteilen Fruerlund und Jürgensby ist z.T. unzureichend und hindert die Erlebbarkeit der Flächen.

### **4.3.1 Öffentliche Grün- und Freiflächen**

Öffentlich nutzbare gestaltete Freiflächen sind

- die Hafenspitze,
- die Hafenpromenade Ost,
- der nördliche Untere Lautrupweg im Bereich des offenen Bachlaufs und der Grünfläche an der Ecke Nordstraße / Hafendamm und
- die Grünflächen westlich des Grundstücks Nordstraße 1.

Am östlichen Rand des VU-Gebiets liegen zwei Landschaftsschutzgebiete:

- der Volkspark (Gesamtfläche: 71,8 ha) und
- das Lautrupsbachtal (Gesamtfläche: 22,7 ha).



Die **Hafenspitze** ist eine mit wassergebundener Wegedecke (Grand / Schotter) befestigte Fläche, die 1996-1999 mithilfe von Städtebauförderungsmitteln angelegt wurde und zum Aufenthalt, für Festivitäten und Veranstaltungen genutzt wird, aber auch als Promenade zwischen Ost- und Westhafen und als Fußgänger- und Radverbindung zum ZOB / zur Innenstadt. Rechtlich ist sie eine öffentliche Verkehrsfläche mit verschiedenen Zweckbestimmungen (Promenade, Fuß- und Radfahrerverkehr, Anliefer- und Rettungsverkehr). Es sind zahlreiche Nutzungskonflikte zu bemerken, wie z.B. zwischen Fußgängern und Fahrradfahrern, aber auch zwischen den beiden genannten Verkehrsarten und dem Anlieferverkehr. Für die Gastronomiebetriebe Hafenliebe, Heimathafen und Backbord (Am Kanalschuppen 2, 4 und 6) und den I.M. Jaich Sportboothafen ist die Promenade die einzige Anliefermöglichkeit. Entlang der Wasserkante verläuft eine gepflasterte Wegefläche mit Bänken, zum Wasser hinunter sind Holzstufen und ein Holzplateau angebracht. Südlich der Gastronomie Heimathafen befindet sich ein großer öffentlicher Spielplatz mit einer ihn umgebenden Sitzmauer und weiteren Bänken. Die Fläche ist oft stark belebt und intensiv genutzt. Sie wird von der Stadt / dem Technischen Betriebszentrum intensiv gepflegt und gereinigt. Die Wassergebundene Wegedecke weist allerdings inzwischen Senken auf und die Oberfläche hat Qualitätsmängel, so dass die Fläche bei starkem Wind Staub erzeugt.

Der Eingangsbereich am Süden des Platzes zum Hafendamm wurde 2006 gestaltet. Hier befindet sich der südliche Haupteingang von Stadtzentrum zum Hafen, der aber aufgrund der Enge zwischen den beiden Bahndämmen kaum sichtbar und zu schmal ist.



Die **Hafenpromenade Ost** wurde im südlichen Abschnitt (Bellevue/Gosch bis Eastside/Backbord) 1991 mit Städtebauförderungsmitteln angelegt („Hafenspitze 1. und 2. Bauabschnitt“), im nördlichen Abschnitt im Zuge des Vorhabens Werftkontor vom Vorhabenträger. Daran anschließend beginnt mit den HaGe-Silos der Wirtschaftshafenbereich. Eine fußläufige Begehrbarkeit im weiteren Verlauf ist bis zum ISPS-Zaun (Fläche nördlich der HaGe-Silos) möglich, führt aber über unwegsames Gelände, das für LKW-Befahrung hergestellt wurde.



Der Abschnitt ist nicht für Fußgängerverkehr ausgerichtet, weist inzwischen starke Oberflächenschäden auf und hat z.T. eine zu geringe Breite (unter 2 m). Der anschließende ISPS-Bereich ist dauerhaft für die Öffentlichkeit geschlossen und muss umgangen werden. Hierbei ist die für den Hafenverkehr angelegte (nicht öffentliche) Straße zwischen der Europawiese und dem Hafenbereich nur 7 m breit und weist eine Fahrbahn, aber keinen Fußweg auf. Bei Hafen-LKW- oder Schwerlastverkehr ist dort ein Begehen mit Fußgängern und Radfahrern aufgrund der Enge problematisch. Zudem besteht die Möglichkeit der Schließung des Wegs, d.h. der Tore nördlich und südlich zwischen Hafen-ISPS-Bereich am Harnis und der Europawiese, wenn es die Abläufe der Hafenwirtschaft erfordern.



Der Lautrupweg wurde mit dem Bau der Nordstraße in den Oberen und den Unteren Lautrupweg getrennt. Der Bereich des **Unteren Lautrupwegs** (im VU-Gebiet) wurde im Zuge der Stadtsanierung der östlichen Altstadt umgestaltet und aufgewertet. Ein Teil des Baches wurde freigelegt und erlebbar gemacht, die Verkehrsflächen wurden überwiegend mit Naturstein gestaltet und es wurden Grünflächen angelegt, z.B. das Rondell mit einem Großbaum und umlaufender Sitzbank. Die fußläufige Verbindung zum Lautrupsbachtal ist lediglich mittels einer Treppe und einem Tordurchgang über das Gartengelände des Seniorenwohnheims Am Lautrupsbach 2 möglich; es besteht ein Überwegungsrecht für die Öffentlichkeit. Dort führen ein schmaler Fußweg und eine Holzbrücke durch das Gelände.

Eine öffentliche Grünfläche befindet sich westlich des Grundstücks Nordstraße 1. Hier wurde 1993 im Zuge des Neubaus eines Bürogebäudes am Standort des ehemaligen Lokschuppens eine Grünanlage angelegt. Sie bildet mit einer Rasenfläche und ringförmig angeordneten Stufen den Mittelpunkt des ehemaligen Stellwerks, führt fußläufig in das benachbarte Wohnquartier und soll als Auftakt des Lautrupsbachtals dienen. Sie wird fast nur als Übergang von der Straßenkreuzung zum schmalen Durchgangspfad in den Wohnblock genutzt. Die Amphitheater-ähnlichen Sitzstufen am Rand werden kaum genutzt.



## Spielplätze

Im Untersuchungsgebiet ist nur ein Spielplatz vorhanden, der sich an der Hafenspitze befindet. Er wurde 2006 grundlegend erneuert, ist mit maritimen Spielgeräten gestaltet (z.B. Spielschiff) und weist eine Vielzahl an Klettermöglichkeiten auf. Die Sandfläche ist zur Wasserseite (Westseite), zur Süd- und Nordseite mit einer Sitzmauer eingefasst und grenzt im Osten an den grünen Bahndamm an. Bäume, Bänke und Fahrradständer gehören mit zur Ausstattung.

Der Spielplatz ist von den Bewohnern jenseits des Hafendamms und der Ballastbrücke aufgrund der Barrierewirkung der Straßen und der z.T. extrem weiten Entfernung (bis zu 1 km) nur sehr eingeschränkt zu erreichen.

### 4.3.2 Private Grün- und Freiflächen

#### Private Freiräume

Auf Grundstücken mit Wohngebäuden nutzen die Privateigentümer / Mieter die Freiräume als Garten- oder Stellplatzflächen. Vorgärten sind nur vereinzelt an der Ballastbrücke zu verzeichnen. Überwiegend bestehen keine privaten Freiräume zwischen Straßenraum und wohngenutztem Privatgrundstück. In vielen Höfen werden die privaten Flächen überwiegend als Stellplätze und Abstellplätze für Müll etc. genutzt und sind zudem stark versiegelt. Die Wohnqualität ist dadurch stark eingeschränkt.

In gemischt genutzten Gebieten sind die starken Abgrenzungen der Freiräume zwischen wohn- und gewerblich genutzten Grundstücken auffällig. Vor allem die Bewohner der Straße Harnis grenzen sich mit hohen Hecken und Zäunen von den Gewerbebetrieben und der Straße ab. Ein Sonderfall stellt das gemischtgenutzte Gebäude Werftkontor (Ballastkai 5-9) dar: die Stellplatzanlagen östlich des Gebäudes sind mit geschnittenen Hecken gegliedert und begrünt, die Grünflächen zur West- / Hafenseite sind repräsentativ mit Rasen und Hecken angelegt und werden dauerhaft gepflegt.

Die Bahndämme und Gleisflächen sind als Verkehrsfläche für den Bahnverkehr gewidmet, werden aber seit Jahrzehnten nicht mehr benutzt und auch nicht gepflegt. Pflanzen haben sich auf den Flächen angesiedelt und stellen inzwischen einen hohen Grünwert dar.

Private Freiräume auf Gewerbegrundstücken sind überwiegend versiegelt und werden als Lager-, Park- und Abstellflächen genutzt.

#### Kleingärten

Kleingärten im Sinne des Bundes-Kleingarten-Gesetzes sind im VU-Gebiet nicht vorhanden. Lediglich im hinteren Bereich des Grundstücks Am Lautrupsbach 5 sind private Gärten mit einigen Lauben zu finden.

### 4.3.3 Baumbestand

#### Straßenbäume als Baumreihen:

- Die Hauptverkehrsstraßen haben abschnittsweise einen Bestand an Straßenbäumen: Hafendamm (nur Westseite, fehlend auf der Ostseite), Ballastbrücke (beidseitig im südlichen, fehlend im mittleren Abschnitt und auf der östlichen Seite im nördlichen Straßenabschnitt) und Nordstraße (nur Südseite). Kielseng hat keine Straßenbäume,

obwohl der Straßenraum sehr breit ist, grenzt aber mit der Ostseite an den Volkspark (Waldbäume). An der Straße Harnis befinden sich Straßenbäume an der östlichen Seite des nördlichen Straßenabschnitts.

- Der Untere Lautrupweg (im Bereich des geöffneten Lautrupbachs) ist von Bäumen gesäumt, die im Zuge der Sanierung der östlichen Altstadt gepflanzt wurden. Eine Linde steht im Mittelpunkt eines mit Natursteinpflaster belegten Rondells und wird von einer Holz-Rundbank umgeben.
- Entlang des Werftkontors am Ballastkai werden die Parkplatzflächen von zahlreichen Bäumen gegliedert.
- Auf der Hafenspitze und entlang der Hafenostpromenade sind bahndammbegleitend Bäume.
- Die öffentliche Parkplatzfläche am südlichen Hafendamm ist von Bäumen eingeraht.
- Um den öffentlichen Platz neben der Nordstraße 1 sind Bäume angepflanzt.

Es bleibt festzuhalten, dass der Straßenraum von Kielseng und Ballastbrücke in den Bereichen ohne Straßenbäume – im Gegensatz zu Straßenabschnitten mit Straßenbäumen - optisch sehr breit und ungegliedert ist, somit nur eine geringe Aufenthaltsqualität bietet und zur Fahrweise mit erhöhter Geschwindigkeit führt. Aufgrund der übermäßigen Breite des Straßenraumes wäre bei einer anderen Querschnittsaufteilung Platz für Bäume, ggf. in Kombination mit Parkflächen und Straßenleuchten.

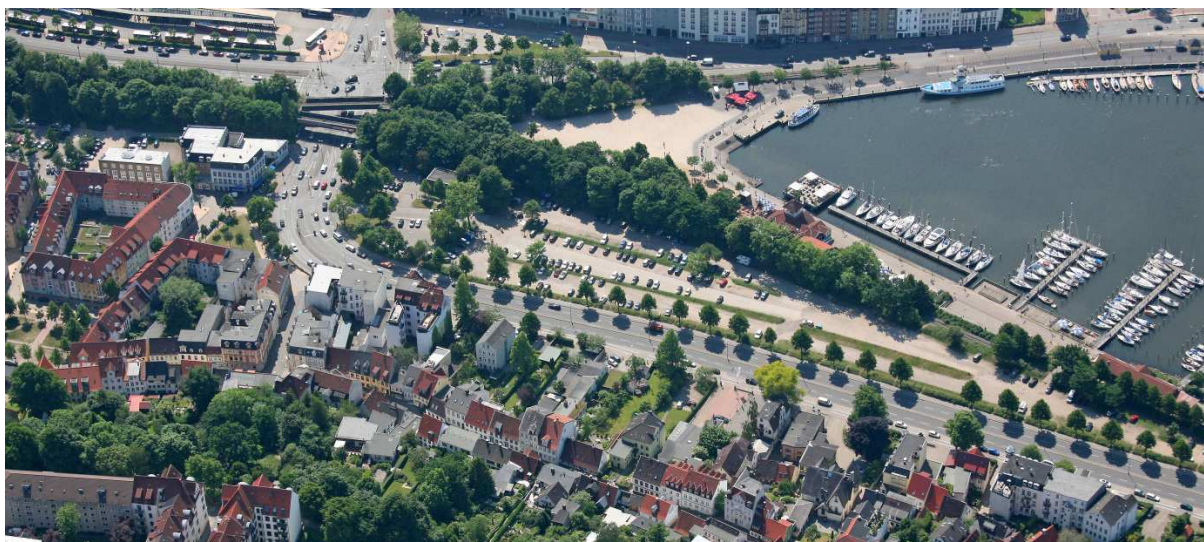
#### Pioniergehölze / Spontanaufwuchs:

Es gibt Baumbestände im Untersuchungsgebiet, die nicht geplant angepflanzt wurden, sondern sukzessiv entstanden sind und überwiegend aus Pioniergehölzen bestehen. Pioniergehölze sind Erstbesiedler, relativ anspruchslose Pflanzen, die Freiflächen besiedeln, die möglicherweise sehr ungünstige Standorteigenschaften haben; oder sie sind zumindest aufgrund ihrer hohen Vermehrungsrate und schnellen Wachstumsgeschwindigkeit die ersten Besiedler.

Prägend für das Stadtbild sind folgende private Baumbestände an Pioniergehölzen:

- auf den Bahndämmen an der Hafenspitze
- im Hafengebiet auf der Fläche zwischen Europawiese und der Hafeneinfahrt Ballastbrücke und
- auf den Böschungen rund um den Freihafen und an der Harniskaispitze.

Der Baumbestand in der Stadt Flensburg ist per Satzung unter Schutz gestellt.



## SWOT-Analyse - Grün- und Freiflächen

### Stärken

- Baumreihen an Hafendamm und (einseitig) an der Ballastbrücke sind stadtbildprägend, gliedern den Straßenraum und tragen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität bei
- Hafenspitze mit Spielplatz, Uferpromenade und begrünten Bahndämmen
- Sicht- und erlebbarer Lautrupsbach mit begleitenden Grünflächen in der Straße Unterer Lautrupweg

### Schwächen

- Negative Ausstrahlung auf die Aufenthaltsqualität durch den hohen Grad an Versiegelung im VU-Gebiet
- Eingeschränkte Erlebbarkeit und Nutzbarkeit der vorhandenen öffentlichen Grünflächen (Volks-park, Hafenspitze, Spielplatz, Uferpromenade) durch die Bewohnern der Ballastbrücke und der östlichen Altstadt aufgrund starker städtebaulicher Barrieren (Hafendamm, Ballastbrücke, Kielseng) und fehlender Wegeverbindungen
- Mangelhafte Gestalt- und Aufenthaltsqualität der Straßenräume u.a. durch fehlende Grünelemente / Straßenbäume

### Chancen

- Schaffung attraktiver Grün- und Freiflächen am Wasser für Bewohner und Besucher, Weiterführung der Uferpromenade
- Schaffung von Grün- und Spielflächen am Wasser / in der Nähe der Wohngebiete
- Komplettierung der Baumreihen entlang der (Hauptverkehrs-) Straßen zur Attraktivitätssteigerung und Gliederung des öffentlichen Raums

## 4.4 Verkehrliche Erschließung und Mobilität

### 4.4.1 Fußgänger- und Radverkehr

#### Radverkehr:

(s. Bestandsplan Nr. 13 „Radverkehr“)

Das VU-Gebiet ist für Radverkehr unzureichend erschlossen. Radwege entlang der Hauptstraßen bestehen z.T. nur einseitig, sind lückenhaft, unübersichtlich und schlecht ausgeschildert. Entlang der Straßen Hafendamm, Kielseng und (teilweise an der) Ballastbrücke bestehen – z.T. nur einseitig - Radwege, die allerdings zu schmal und in schlechtem Zustand sind (Belag schadhaft, Absackungen). Im Bereich der Ballastbrücke, der parallel zur Straße Harnis verläuft, fehlt ein Fuß- und Radweg; der Rad- und Fußgängerverkehr ist in die Straße Harnis verlagert, wo ein Weg in schmaler Breite und schlechtem Zustand vorhanden ist.

An der Hafenspitzpromenade im Hafenbereich (Hafenspitze / Kanalschuppen) hat der Radverkehr keine eigenen Flächen, sondern es herrscht das Prinzip der allgemeinen Rücksichtnahme. Aufgrund der hohen Frequentierung von Radfahrern und der z.T. hohen Fahrgeschwindigkeit kommt es häufig zu Konflikten mit Fußgängern. Die auf Grundlage des Bebau-

ungsplans Nr. 175 "Klärwerk Kielseng" und des VEP Nr. 12 „Sonwik“ bereits realisierte Uferpromenade schließt sich nördlich an das VU-Gebiet an. Die Uferpromenade ist Teil eines übergeordneten, weitgehend selbständig geführten Fuß- und Radweges, der den Stadtteil Mürwik mit der Flensburger Innenstadt verbindet.

Lediglich die Nordstraße ist als einzige Hauptverkehrsstraße mit einem neu ausgebauten und ausreichend breiten Radweg (neuer Belag und Installation von durchgehender Straßenbeleuchtung) im unteren Bereich (innerhalb VU-Gebiet) als gut zu bezeichnen. Der weitere Ausbau im oberen Teilbereich der Nordstraße ist für 2018 vorgesehen.

Die schlichte Ausgestaltung mit Radwegen widerspricht der hohen Bedeutung des Gebiets mit wichtigen Verbindungsfunktionen im innerstädtischen und überregionalen, sogar internationalen Radverkehrsnetz und stellt einen Funktionsmangel dar: Es fungiert als Verbindung der Innenstadt nach Mürwik und nimmt regionale und überregionale Radrouten wie den Ostseeküstenradwanderweg und das RadRundum auf. Die Ostseeküsten-Route, auch Hansa-Route, international Baltic Sea Cycle Route (Hansa circuit) genannt, ist die EuroVelo-Route EV10. Sie führt über ca. 7.980 Kilometer als Radfernweg rund um die Ostsee herum.

Die Stadt Flensburg arbeitet gerade ein „Veloroutennetz“ aus. Auf der Hafenostseite ist lt. Aussage der Stadt die Trasse Hafendamm (oder alternativ Bahndamm) – Ballastbrücke - Kielseng zur Verbindung Innenstadt – Mürwik vorgesehen. Derzeit liegt der Entwurf eines Zwischenberichtes von SHP Ingenieure, Hannover, für „Buslinien-Netz und VeloRouten“ vom 13.12.2017 und ein aktualisierter Lageplan vom 27.02.2018 vor. Der Begriff Veloroute ist nicht im Sinne eines Schnellradwegs, sondern im Sinne von innerstädtischen Hauptradrouten gemeint. Hierbei sollen die Stadtteile untereinander verbunden und die radiale Verbindung von der Innenstadt in die Stadtteile und weiter darüber hinaus in die Nachbargemeinden, d.h. ein „qualitativ hochwertiges Netz für den Alltagsverkehr“ geschaffen werden (s. Kap. 2.7.10).

Nextbike betreibt in mehr als 45 deutschen Städten und aktuell 23 Ländern öffentliche Fahrradverleihsysteme. Es gibt inzwischen acht Nextbikestationen im Stadtgebiet, eine Station im VU-Gebiet ist der „Fischereihafen (Ostseite)“. Die Station Fischereihafen wird im Vergleich mit anderen städtischen Stationen gut angenommen. Wie in anderen Städten auch kann sich der Betrieb nicht allein durch die Mieteinnahmen tragen. Auch durch zusätzliche Werbung ist der Betrieb nicht auskömmlich. Derzeit wird an der Weiterentwicklung des Konzeptes gearbeitet.

Es sind außer an der Nextbikestation keine Radabstellanlagen vorhanden. Eine Vielzahl „wild“ abgestellter Fahrräder, die z.T. mangels Abstellmöglichkeiten die Fußgängerflächen in Anspruch nehmen, weisen darauf hin, dass dies insbesondere an der hochfrequentierten Uferpromenade und an der Ballastbrücke im Bereich der Wohnbebauung einen Funktionsmangel darstellt.

#### Fußgängerverkehr:

(s. Bestandsplan Nr. 14 „Fußgänger- und Busverkehr“)

Straßenbegleitende Fußwege bestehen an den meisten, aber nicht an allen Straßen, d.h. es fehlen Fußwege (Funktionsmangel).

Entlang des Hafendamms ist auf der Ostseite ein 2 m breiter Fußweg vorhanden, der im Bereich der Nordstraße ab Friedastraße in einen gemeinsamen Rad- und Fußweg übergeht. Entlang der Westseite ist ein gemeinsamer Fuß- und Radweg in nur 2,00 m Breite vorhanden, d.h. die Breiten sind nicht ausreichend.

In der Ballastbrücke sind die Wege durchgehend entweder zu schmal (1,00 - 1,50 m), sind als gemeinsamer (aber zu schmaler) Fuß- und Radweg ausgebildet oder fehlen. Vor allem vor der Gebäudezeile Nr. 5 – 13 macht sich ein Fehlen des Fußwegs negativ bemerkbar. Dort wäre vom Charakter her ein Wohnweg angebracht, der in der Realität aber aus Fahrbahn mit Parkstreifen besteht. Aufgrund fehlender Vorgärten ist keine Pufferzone zwischen Straße und Hauskante vorhanden.

Entlang der Straße Harnis ist ein Fußweg nur auf der Ostseite, in der Straße Am Industriehafen nur auf der Nordseite vorhanden, in der Straße Kielseng in nur 1,00 m Breite, d.h. es fehlen Fußwege (Funktionsmangel).

Der Zustand der straßenbegleitenden Fußwege ist ähnlich der der Radwege überwiegend schlecht. Sie weisen größtenteils nicht die Mindestbreiten auf und haben Mängel, d.h. schadhafte Oberflächenbeläge und sind lückenhaft.

Die Hafensperrmauer ist als verkehrsberuhigte Zone („Fußgängerzone“) von der Hafenspitze bis nördlich des Werftkontors (Ballastbrücke 5-9) vorhanden; eine Ausbaulücke besteht auf einer Länge von ca. 200 m zwischen „Backbord“ (Am Kanalschuppen 6) und „Klarschiff“ (Ballastkai 1). Nördlich des Werftkontors, d.h. im gesamten Wirtschaftshafenbereich gibt es keine Promenade und keine Rad- und Fußwege.

Die Ausfallstraßen Hafendamm / Ballastbrücke / Kielseng wirken aufgrund ihrer Breite (4-spurig) und Verkehrsmengen als Zäsur (Funktionsmangel) und sind nur an drei Stellen sicher überquerbar (Ampel- bzw. Lichtsignalanlagen): An der Hafenspitze, an der Nordstraße und Am Lautrupsbach. Die Distanzen zwischen den Lichtsignalanlagen sind mit x bzw. x m viel zu groß und behindern die Bewohner der Wohngebäude östlich der Straße bei der Querung der Straße zur Erreichen des Hafens/der Uferpromenade. Sämtliche fußgängerbezogene Gänge im „Kapitänsviertel“ (Jürgensby), die auf den Hafendamm führen, haben keine Fortführungen, d.h. es fehlen Querungen über den Hafendamm. Dies hat ein alltäglich zu beobachtendes „Wildes Überqueren“ von Fußgängern zur Folge. An der Nordstraße und am Lautrupsbach gibt es nur südlich einen Fuß- und Radweg. Es fehlt eine Fußgängerquerung vom Unteren Lautrupsweg zum Oberen Lautrupsweg über die Nordstraße.

Straßenunabhängige Fußwege sind von der Ballastbrücke zum Unteren Lautrupsweg zwischen den Wohnflächen vorhanden sowie weiter das Lautrupsbachtal aufwärts (Naherholung). Es bestehen in Form von Trampelpfaden relativ versteckt und z.T. von Pflanzen stark eingewachsen fußläufige Verbindungen von der Ballastbrücke / Kielseng den Fördehang hinauf zum Volkspark: Zum einen nördlich des Zolls in Richtung Tennishalle / Straße Blasberg, des Weiteren von der Straße Harnis zwischen Nr. 6 und Nr. 12 in Richtung Wasserturm / Straße Am Volkspark. Sämtliche straßenunabhängige Fußwege sind mit Funktions- und Substanzmängeln, durch schlechte Oberflächenbeläge und zu schmaler Ausbildung nur eingeschränkt nutzbar.

#### **4.4.2 Straßen: Motorisierter Individualverkehr**

(s. Bestandsplan Nr. 12 „Straßennetz“)

Das VU-Gebiet wird von den Hauptausfallstraßen der Stadt in Richtung Nordosten erschlossen: die vierspurigen Straßen Hafendamm (K 28), Ballastbrücke (K 6) und Kielseng (K 6). Vom Hafendamm Richtung Osten zweigt die Verlängerung der K 28, die Nordstraße, ab, die u.a. zur Ortsumgehung Ost (Osttangente) führt. Nördlich parallel dazu führt die Straße Am Lautrupsbach (K 20) von der Ballastbrücke zur Mürwiker Straße / Bismarckstraße. Sie stellt mit Kielseng die einzigen Verbindungsstraßen zwischen Hafen und Stadtteil Fruerlund (mit starkem Höhensprung) dar. Die Sackgasse Unterer Lautrupsweg zweigt von Am Lautrupsweg

bach in Richtung Süden ab und ist fußläufig mit der Nordstraße verbunden. Die Straße Ballastbrücke ist im mittleren Teil zweigeteilt: es zweigt eine Einbahnstraße von Am Lautrupsbach nach Norden mit einseitiger Wohnbebauung ab. Zwischen beiden Straßen ist das Pumpwerk untergebracht.

Im Süden trifft der Hafendamm auf die „ZOB-Kreuzung“ Norderhofenden (K 29) / Süderhofenden / Rathausstraße. Die Straße Am Kanalschuppen verläuft entlang der Wasserlinie und ist nur für den Anliegerverkehr der Gastronomiebetriebe und des Freizeithafens freigegeben.

Die Straße Ballastkai führt parallel zur Wasserkante und Ballastbrücke von ca. der Nordstraße Richtung Norden nördlich des Werftkontors (Ballastkai 5-9). Dort endet sie als Sackgasse.

Die Straße Am Industriefafen führt in den eigentlichen ehemaligen Freihafenbereich, bzw. Industriefafen. Diese Straße ist als öffentliche Straße gewidmet und enthält alle notwendigen Ver- und Entsorgungsleitungen. Anders verhält es sich mit den anderen Straßen im Hafengebiet innerhalb der Hafengebietsgrenze: sie gehören zum privaten Grundeigentum der Stadt Flensburg, sind nicht öffentlich gewidmet und entsprechen nicht dem Standard einer Straße, d.h. es sind bedarfsmäßig Oberflächenbeläge verwendet worden, die Straßen / versiegelten Plätze sind nur für den Hafenverkehr (überwiegend LKW) ausgelegt, es fehlen Flächen für Fuß- und Radverkehr, ruhenden Verkehr, Straßenbeleuchtung und sonstige Einbauten, wie auch Begrünung. Ver- und Entsorgungsleitungen verlaufen nicht bzw. nicht durchgehend unter den Straßenflächen, sondern liegen z.T. unter anderen Grundstücksflächen (s. Kap. 4.4.7).

Von der Straße Am Industriefafen zweigen drei solcher nicht öffentlicher Straßen nach Norden ab: vor dem Freihafenbecken eine nicht benannte Straße, hinter dem Freihafenbecken der Industriekai und dann der Harniskai.

Östlich der Ballastbrücke befindet sich das Gewerbegebiet Harnis mit der gleichnamigen Straße und der Privatstraße Harnishof. Die private Straße Harnishof weist einen zu geringen Querschnitt auf und hat weder Fuß- noch Radwege. Die Zulieferung der Firmen am Harnishof erfolgt mit großen LKW und Anhängern, die z.T. nur mit großen Schwierigkeiten die nördliche Straße als Zu- und Ausfahrt nutzen. Die südliche Ausfahrt ist zudem aufgrund der beidseitigen Gebäudebestände noch sehr unübersichtlich in Hinsicht auf die Wiedereinfädung in den Verkehr und stellt ein Sicherheitsrisiko für alle Verkehrsteilnehmer dar.

#### Zulässige Höchstgeschwindigkeiten

Auf den Hauptverkehrsstraßen gilt Tempo 50 km/h als Höchstgeschwindigkeit. Im ausgewiesenen Hafengebiet (Privatstraßen der Stadt Flensburg) gilt Tempo 30, ebenso wie im östlichen Straßenabschnitt Am Lautrupsbach im Bereich der Seniorenwohnanlage. Im Abschnitt Ballastbrücke nördlich der südlichen Einmündung Harnis und auf der Straße Kielseng ist als Höchstgeschwindigkeit 60 km/h ausgewiesen.

#### Verkehrsmengen

Aus der Verkehrsmengenkarte 2016 ist die Frequentierung zu entnehmen: Die am stärksten frequentierte Straße ist der Hafendamm mit 26.200 Kfz/24 h. Dann teilt sich diese Verkehrsmenge in den nördlichen Hafendamm mit 16.100 und die Nordstraße mit 13.700 auf. Die Ballastbrücke hat noch ca. 12.000 Fahrzeuge. In der Verlängerung liegt Kielseng mit ca. 10.000. Am Lautrupsbach mit 3.500 ist dagegen verkehrlich nicht so stark belastet. Die anderen (Neben-) Straßen wurden in der Erhebung nicht berücksichtigt.

Verglichen mit den Werten von 2010 (letzte veröffentlichte Verkehrsmengenkarte der Stadt Flensburg), sind signifikante Veränderungen zu vermerken: die Verkehrsmengen auf sämtlichen Straßen im VU-Gebiet haben – trotz anderslautender Prognosen – abgenommen. Die Begründung liegt wahrscheinlich in der stärkeren Nutzung der Osttangente.

Abnahme der Verkehrsmengen von 2010 zu 2016:

Hafendamm	um 5.200 Kfz/24 h	(-16,5 %)
Ballastbrücke (Süd)	um 300	(-1,8 %)
Ballastbrücke (Nord)	um 4.400	(-26,8 %)
Kielseng	um 4.000	(-28,4 %)
Nordstraße	um 700	(-4,9 %)
Am Lautrupsbach	um 1.600	(-31,4 %)

Trotz Abnahme der Verkehrszahlen, die nun unterhalb der Mindestzahlen für eine Zweistreifigkeit/-spurigkeits liegen, sind die Straßen Ballastbrücke und Kielseng nicht entsprechend ausgeprägt (Funktionsmangel).

#### Motorisierungsgrad:

Der Motorisierungsgrad in Flensburg beträgt 439 Pkw/1.000 Personen (im Jahr 2015) und liegt damit unter dem Schleswig-Holsteiner Durchschnitt (553). Er ist in den letzten Jahren relativ konstant geblieben im Gegensatz zum Durchschnitt in Schleswig-Holstein, wo er leicht ansteigend ist. Die Zahl der zugelassenen Pkw steigt allerdings kontinuierlich leicht an und liegt in 2015 bei 40.869 (Flensburg, 2016, Statistik Nord).

### 4.4.3 Straßenzustand

Nachfolgend werden die Straßenzustände beschrieben und ihre Funktions- und Substanzmängel benannt. Die Straßenflächen sind nach Gehweg, Radweg, Fahrbahnen und Grünflächen getrennt dargestellt und bewertet (s. auch Plan Nr. 19 „Substanz- und Funktionsmängel“).

S=Substanzmangel, F=Funktionsmangel, i.O.=in Ordnung

<b>Straße</b>	<b>Fußweg</b>	<b>Radweg</b>	<b>Fahrbahn</b>	<b>Sonstiges</b>
Am Kanalschuppen	F: Nördlicher Abschnitt: fehlende Hafenpromenade, Gemeinsamer Fuß- und Radweg zu schmal (hohe Frequentierung)	F: Gemeinsamer Fuß- und Radweg zu schmal (hohe Frequentierung)	(nur Zufahrt für Anlieferverkehr)	F: Fehlende Radabstellmöglichkeiten
Am Industriehafen	F: Südlicher Fußweg fehlt	F: Radwege fehlen	i.O.	F: schmaler Straßenquerschnitt
Am Lautrupsbach (tw.) (K20)	F: Fehlender Fußweg auf der Nordseite, südlicher gemeinsamer Fuß- und Radweg zu	F: Fehlender Fußweg auf der Nordseite, südlicher gemeinsamer Fuß- und Radweg zu	(Oberflächensanierung ist in 2019 vom Straßenbaulastträger geplant)	Mängel setzen sich ostwärts außerhalb des VU-Gebiets fort



<b>Straße</b>	<b>Fußweg</b>	<b>Radweg</b>	<b>Fahrbahn</b>	<b>Sonstiges</b>
	schmal S: Sanierungsbedürftige Oberflächen	schmal S: Sanierungsbedürftige Oberflächen		
Ballastbrücke (K6)	S: Sanierungsbedürftige Oberflächen	S: Sanierungsbedürftige Oberflächen	F: Vierspurigkeit überdimensioniert, aufgrund der Verkehrsmengen reicht Zweispurigkeit	
Ballastbrücke (Abschnitt direkt vor den Gebäuden Nr. 1-22)	S: Sanierungsbedürftige Oberflächen (Seitenstreifen) F: Fehlender Fußweg	S: Sanierungsbedürftige Oberflächen (Fahrbahn) F: Fehlender Radweg	S: Oberflächenbeläge sanierungsbedürftig, tiefe offene Entwässerungsrinne in der Fahrbahn	F: Fehlende Radabstellmöglichkeiten, zu wenige Parkplätze, vor allem für Bewohner
Ballastkai	(Mischverkehrsfläche) i.O.	(Mischverkehrsfläche) i.O.	(Mischverkehrsfläche) i.O.	Öffentliche bewirtschaftete Parkplätze werden trotz hohem Parkdruck kaum angenommen
Hafendamm (K28)	F: Zu schmaler gemeinsamer Rad- und Fußweg	F: Zu schmaler gemeinsamer Rad- und Fußweg	(Oberflächensanierung ist in 2019 vom Straßenbaulastträger geplant)	F: Fehlende Radabstellmöglichkeiten
Harnis	F: Östl. Fußweg zu schmal, westlicher Fußweg fehlt S: Oberflächenbeläge sanierungsbedürftig	F: Östl. Radwege zu schmal, westlicher Radweg fehlt S: Oberflächenbeläge sanierungsbedürftig	S: Oberflächenbeläge sanierungsbedürftig	Starker gewerblich bedingter PKW- und LKW-Verkehr (Ziel und Quellverkehre)
Harnishof	F: Fußweg fehlt (Konflikte mit / Sicherheitsdefizit aufgrund Schwerlast-Verkehr)	F:_ Radweg fehlt, bzw. gemeinsam genutzte Verkehrsfläche zu schmal	F: Verkehrsfläche zu schmal (starke LKW-Nutzung) S: Oberflächenbeläge sanierungsbedürftig	Privatstraße der Anlieger Harnishof, keine getrennte Führung der Verkehrsarten
Harniskai	F: Fußweg fehlt (Konflikte mit / Sicherheitsdefizit aufgrund Schwerlast-Verkehr)	F:_ Radweg fehlt, bzw. gemeinsam genutzte Verkehrsfläche zu schmal	S: verschiedene Oberflächenbeläge, stark sanierungsbedürftig, vor allem bei Kopfsteinpflaster (Asphalt i.O.)	Keine Straßenverkehrsfläche, sondern Privatstraße der Stadt Flensburg, Hafengebiet
Kielseng (tw.) (K6)	F: Östlicher Fußweg zu schmal (unter 1 m)	F: Östlicher Radweg zu schmal	F: Vierspurigkeit überdimensioniert, aufgrund der Verkehrs-	

Straße	Fußweg	Radweg	Fahrbahn	Sonstiges
			mengen reicht Zweispurigkeit	
Nordstraße (tw.) (K28)	Gemeinsamer Rad- und Fußweg auf der Südseite i.O.	Gemeinsamer Rad- und Fußweg auf der Südseite i.O.	i.O.	
Unterer Lautrupweg (Ab- schnitt zwischen Ballastbrücke und Am Lautrups- bach)	Südseite: S: un- eben, Material- mix, Oberflächen- belag schadhaft F: oft zugeparkt, Nordseite: i.O..	Südseite: S: un- eben, Material- mix, Oberflächen- belag schadhaft F: oft zugeparkt, Nordseite: i.O.	F: Überdimensio- nierte Fahrbahn- fläche im Ein- mündungsbereich Ballastbrücke	F: Unklare Park- platzfläche / ver- kehrswidriges Parken
Unterer Lautrupweg (östli- cher Abschnitt ab Am Lautrups- bach)	i.O.	(Radweg nicht vorhanden, aber aufgrund der we- nig befahrenen Anliegerstraße nicht erforderlich)	i.O.	F: Fehlende Parkplätze (ver- kehrswidriges Parken)

#### 4.4.4 Parkplatz- und Stellplatzflächen

Die vorhandenen Park- und Stellplatzflächen dienen zum einen dem Bedarf im VU-Gebiet (nördlich der Linie Nordstraße) und zum anderen der zentralen Innenstadt (südlich der Nordstraße). Hier liegen die Ziele hauptsächlich auf der Westseite des Hafens, zum Einkaufen und für Veranstaltungen in kurzer fußläufiger Entfernung vom Parkplatz.

##### Öffentliche Parkplätze

- Kieler Anlagen: 32 Plätze (bewirtschaftet)
- Entlang Hafendamm (Ostseite): 31
- Hafendamm / südl. der Einfahrt Ballastkai: 3
- Entlang Ballastbrücke (Ostseite): 81
- Ballastkai: 81 (bewirtschaftet)
- Harnis: 42
- Unterer Lautrupweg: 10
- Hafen-Ost: Privatfläche Stadt Flensburg: keine Parkplätze

##### Private Stellplätze

- Auf fast allen privaten Grundstücken an allen Straßen je nach Grundstücksgröße
- Stellplatzanlage Hafendamm 1a („Parkplatz Vermietung Festersen“): ca. 350 Plätze (bewirtschaftet)

Die bewirtschafteten öffentlichen Plätze am Ballastkai werden zu keiner Zeit voll ausgenutzt, hier herrscht ein Überangebot, bzw. Parksuchende weichen auf die (nichtbewirtschafteten) Flächen im Hafen-Ost (Höhe HaGe-Speicher) und die Ballastbrücke aus. Andererseits ist ein Mangel an Park- / Stellplätzen vor allem im Bereich der historischen Wohngebäude an der

Ballastbrücke zu verzeichnen. Die Stadt erwägt für den Bereich der Ballastbrücke die Einführung einer Anwohnerparkregelung und Kurzzeitparken (bis 4 Stunden).

Im Bereich der neuen Nutzungen im Hafen-Ost (Robbe und Berking-Yachting Heritage Centre mit dem Restaurant) ist eine erhöhte Parkplatznachfrage der Museums- und Restaurantbesucher zu verzeichnen. Auch hier wird auf öffentliche (Hafen-) Flächen, die nicht zum Parken vorgesehen sind, ausgewichen. Zeitweise ist die Abwicklung der gewerblichen Nutzung von parkenden Fahrzeugen eingeschränkt. Weitere Nutzungsänderungen in diese Richtung lassen eine verstärkte Flächeninanspruchnahme befürchten. Hier müssen mit einem nachhaltigen Verkehrs- und Parkkonzept Lösungen gefunden werden.

Negativen Effekt auf die vorhandene Wohnnutzung hat der ruhende Verkehr im Bereich der südlichen Ballastbrücke (Haus-Nr. 1 - 22), wo die Erschließungsstraße für die Wohngebäude östlich parallel zur Haupttrasse mit gleichem Namen verläuft. Hier ist die Straße zum Großteil ungegliedert und wird vom Fahrzeugverkehr dominiert und somit ihrer Funktion als Wohnstraße nicht gerecht. Aufgrund des hohen Parkdrucks der Anwohner der Ballastbrücke und des Parkdrucks durch Arbeitnehmer der Betriebe am Ballastkai sind Teile der Fahrbahn und die Nebenflächen zugeparkt.

Die Leitlinien „Parken Innenstadt“ (beschlossen vom Ausschuss für Umwelt, Planung und Stadtentwicklung am 06.08.2013) sollen eine gerechte Verteilung des knappen innerstädtischen Parkraums für den motorisierten Individualverkehrs (MIV) gewährleisten. Es sollen sowohl die Wünsche und Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzergruppen als auch gesamtstädtische und stadtplanerische Belange berücksichtigt werden. Hierin wird auch als Globalziel präzisiert, dass zum einen „die Innenstadt als Wohnstandort auch für Bewohnerinnen und Bewohner mit PKW erhalten wird“ aber auch „ggf. auch Stellplätze / Parkplätze von touristisch wertvollen hafennahen Flächen sukzessive verlegt werden können“. Hier sollte in der weiteren Planung eine ausgewogene Lösung angestrebt werden. Im Altbaubestand könnte die Zahl der Stellplätze nur mit großem baulichem und finanziellem Aufwand erhöht werden. Hier sollte der Aspekt „Carsharing-Parkplätze“, berücksichtigt werden. Das Thema „Parken Innenstadt“ wird im derzeit entstehenden Masterplan Mobilität überarbeitet.

#### 4.4.5 Öffentlicher Personennahverkehr

(s. Bestandsplan Nr. 14 „Fußgänger- und Busverkehr“)

Durch das VU-Gebiet fahren drei Buslinien. Stadtbusse (Aktivbus) der Ring-Linie 5 fahren im 20-Minuten-Takt, Regionalbusse der Linie 21 (VSF Verkehrsbetriebe Schleswig-Flensburg GmbH) nach Wees und Glücksburg und der Linie 1605 (Autokraft GmbH) nach Kappeln im Stundentakt.

Es gibt drei Bushaltestellen: Hafendamm (nur stadtauswärts), Ballastbrücke und Industriehafen. Südlich des VU-Gebiets besteht mit dem ZOB die umfangreiche Anbindung an das Busnetz und nördlich des VU-Gebiets schließt sich die Bushaltestelle Sonwik an. Die Entfernungen zwischen den Bushaltestellen Industriehafen und Ballastbrücke sind mit über 800 m sehr groß. Ein wichtiger Faktor für die Attraktivität des ÖPNV ist eine möglichst kurze und fußläufige Erreichbarkeit der Zugangsstellen. Für Wohngebiete, den Hauptgeschäftsbereich der Altstadt und ÖPNV-relevante Ziele mit hohem Beschäftigten-, Nutzer- bzw. Besuchsverkehr, wie z.B. im Hafen-Ost, wird ein Haltestellen-Einzugsbereich von maximal 300 m definiert (Quelle: 1. Regionaler Nahverkehrsplan). Insofern besteht hier ein Substanzmangel, der bei einer Stadtentwicklung im Hafen-Ost-Gebiet in Richtung Urbanes Gebiet mit folglich stärkerer Frequentierung noch präsenter wird.

Bei den Bushaltestellen handelt es sich um sog. Normalhaltestellen (50 bis 200 Ein- und Aussteigende täglich) (es wird unterschieden zwischen Einfach-, Normal-, Schwerpunkthal-

testellen). Der Zustand der Bushaltestellen entspricht nicht dem Haltestellenkonzept von 2009: Hafendamm (stadtauswärts) ohne Wartehäuschen, Ballastbrücke und Am Industriehafen (stadtein- und -auswärts) mit alten Buswartehäuschen, keinerlei taktiles Leitsystem, ohne abgesenkte offizielle Querungsstelle, z.T. ohne Sitzgelegenheit und Papierkorb. Für die Haltestellen sind standardisierte Module der Fahrgastinformation geplant, im Bereich des VU-Gebiets aber nicht umgesetzt. Es gibt keine Verknüpfungspunkte (mit anderen Verkehrsmitteln) und keine „Mobilitätsstationen“ zur Zusammenführung verschiedener Mobilitätsangebote (K+R, B+R, Nextbike, Taxi/AST und Carsharing). Es sind somit sowohl Substanz- als auch Funktionsmängel zu verzeichnen.

#### 4.4.6 Schienenverkehr / Schienennetz

(s. Bestandsplan Nr. 12 „Straßennetz“)

Im Hafen-Ost befinden sich Teile der ehemaligen Bahnverbindung nach Mürwik (Marinestützpunkt), zum Klärwerk Kielseng, Industriehafen, Alten und Neuen Harniskai. Das Hafennostgleis ab Hafenspitze wurde von der Eigentümerin Deutsche Bahn AG wegen technischer Mängel gesperrt und ist nicht mehr befahrbar. Im Jahr 2001 hat das Eisenbahn-Bundesamt den ersatzlosen Rückbau der Weichen 2 und 3 im Bahnhof Flensburg, Strecke 1002 der DB AG genehmigt. Bei Inbetriebnahme der Gleisanlagen wäre ein vollständiger Neuaufbau der Gleise erforderlich.

Derzeit gilt die Strecke noch als Bahnstrecke auf planfestgestelltem DB-Gelände. Das Gelände darf nicht überbaut werden und die Abstände gemäß Landesbauordnung sind einzuhalten. Die im VU-Gebiet liegenden Streckenanteile (1002 und 1003) sind Bestandteil des mit dem Land Schleswig-Holstein vereinbarten Infrastruktursicherungsvertrags.

Der Rat hat mit Beschluss vom 8.12.2016 (RV-127/2016 vom 8.12.2016) die Aufhebung der Bahnnutzung, die Entwidmung der Gleise und der Ankauf der Flächen durch die Stadt Flensburg zum Inhalt. Somit wurde hiermit eine der wichtigen Fragen, die im Zuge der vorbereitenden Untersuchungen behandelt werden sollte, beantwortet und eine zukünftige Umnutzung vorbereitet.

Die Entwidmung / Freistellung der Hafengleisanlagen wurde von der Stadt beantragt und vom Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus Schleswig-Holstein – Amt für Planfeststellung Verkehr - mit Schreiben vom 19.02.2018 beschieden. Gegen diesen Freistellungsbescheid wurde Klage mit aufschiebender Wirkung beim Verwaltungsgericht Schleswig-Holstein erhoben.

Teilweise wurden die Gleise inzwischen entfernt (z.B. bei Klarschiff, Werftkontor und Jacob Cement), zum Teil wurde die Gleistrasse mit Leichtbauten (im ISPS-Bereich) oder Parkplatzebenen (Werftkontor) überbaut. An der Südspitze des VU-Gebiets befindet sich die denkmalgeschützte Doppel-Bahnbrücke.

Es kann festgehalten werden, dass im VU-Gebiet sowohl gegenwärtig kein Schienenverkehr mehr stattfindet als auch zukünftig keiner mehr stattfinden wird. Die Flächen liegen brach und sind aufgrund fehlender Freistellung derzeit für keine andere Funktion nutzbar.

#### 4.4.7 Fährverkehr

Der Fährverkehr im Flensburger Hafen ist nicht dem ÖPNV, sondern allein dem Tourismusverkehr zuzuordnen. Es bieten derzeit (2017) drei Fährn Hafen- und Förderundfahrten mit Start- und Zielpunkt Flensburger Hafen an:

Name der Fähre	Fahrtroute	Saison
Flora II	Fördebrücke - Sonwik - Fördebrücke	November - Mai Wochenen- de, Juni - Oktober täglich
Viking	Schiffbrücke - Glücksburg - Ochseninseln (ohne Anlegen) - Schiffbrücke	April – Oktober (fast) täglich, 4 Fahrten / Tag
Möwe	Schiffbrücke - Ochseninseln (ohne Anle- gen) - Schiffbrücke	April und Oktober Wochen- ende, Mai-September täglich, 5 Fahrten / Tag

Bei Hafenfesten werden temporär Fährn eingesetzt, die an verschiedenen Stellen auf West- und Ostseite anlegen. Auf der Ostseite ist ein Anlegesteg der Flensburger Hafen GmbH im nördlichen Bereich des Jaich-Hafens vorhanden, an dem auch zeitweise die Flora II liegt (s. Karte „Nutzungen“).

Es ist festzuhalten, dass im Innenhafen Flensburgs auf der östlichen Hafenseite kein Fähranleger nördlich des Fähranlegers Am Kanalschuppen vorhanden ist. An der Westseite bestehen Fähranleger an der Hafenspitze/Norderhofenden, an der Schiffbrücke sowie (geplant) in der Galwikkbucht.

#### 4.4.8 Ver- und Entsorgungsnetze

Im VU-Bereich hat der Wirtschaftshafenbereich in Bezug auf die Ver- und Entsorgung eine Sonderstellung. Er ist privates städtisches Grundstück und wurde als solches sukzessive, dem jeweiligen Bedarf entsprechend, mit Ver- und Entsorgungsleitungen durchzogen. Es ist festzustellen, dass die Leitungen im Wirtschaftshafen nicht immer unter oder entlang der Wege verlaufen, sondern quer zu ihnen oder über inzwischen privatisierte Grundstücke. Dies ist den Anforderungen der Zeiten der Erstellung geschuldet und wird bei einer zukünftigen Umnutzung und Bebauung von Flächen sowie dem Neubau von Straßen geändert werden müssen.

#### Fernwärme

Die Fernwärmehauptleitung (DN 400/600) verläuft von der Verteiler-/Übergabestation Kieler Anlagen (unterirdisch) parallel zum Bahndamm über die Hafenspitze, Am Kanalschuppen östlich der Gastronomiegebäude und mündet auf Höhe Hafendamm 45 (etwas südlich der Nordstraße) auf die Straße Hafendamm. Dort verläuft sie zunächst außerhalb des Straßengrundstücks und dann unter dem westseitigen Fußweg Richtung Norden. Ab dort knickt die Hauptleitung (DN 400) nach Osten und verläuft unter dem Unteren Lautrupsbachweg und Am Lautrupsbach weiter nach Osten. Auf der Hafenseite verläuft eine Leitung (DN 125) ab Ballastkai 1 (Klarschiff) unter der Straße Ballastkai bis zu Nr. 9 (nördliches Werftkontor-Gebäude). Die Gebäude am Hafendamm werden von Osten (St.-Jürgen-Straße) versorgt und entlang der Ballastbrücke verläuft eine Leitung auf der Ostseite der Straße, unter dem Radweg, Fußweg und den Parkplätzen bis zur Straße Harnis, wo sie anschließend auf der Westseite der Straße verläuft, auf die Kreuzung Kielseng mündet und unter der Straße Am Industriehafen bis zum Grundstück Am Industriehafen 7 (Robbe und Berking) reicht.

**Der gesamte Wirtschaftshafenbereich und Kielseng wird nicht mit Fernwärme versorgt.** Die Anlieger nutzen Öl-Heizungen.

Die Verlegung an der Wasserkante schränkt z.T. die potenzielle bauliche Nutzung der Grundstücke ein: Aus der Begründung des Bebauungsplans VB Nr. 17 „Bellevue“:

„Die Kanaltrasse für die vorhandene Fernheizleitung Richtung Glücksburg liegt überwiegend innerhalb der überbaubaren Fläche des Sondergebietes. Die Leitungstrasse ist bereits durch die Eintragung einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit (Fernleitungsrecht) zugunsten der Stadtwerke Flensburg GmbH im Grundbuch eingetragen. Hier ist eine Überbauung erfolgt und zwischen den Stadtwerken und der Bauherrin abgestimmt worden. Bedingung für die Überbauung ist eine leichte Bauweise, durch die im Notfall innerhalb weniger Stunden ein Abbau möglich ist und so die Leitung zugänglich gemacht werden kann. Durch die Fernheizleitung ergeben sich weitere Vorgaben für die geplante Bebauung, ...“

## Regenentwässerung

Das im VU-Gebiet anfallende Oberflächenwasser wird zum Großteil in die unter den öffentlichen Straßen liegenden Entwässerungskanäle und von da gebündelt in den Flensburger Hafen geleitet.

Eine Besonderheit ist im Bereich Ballastkai 1 zu verzeichnen: hier verläuft der Hauptkanal, der aus dem Verlauf des Lautrupsbaches hervorgeht, mittig unter dem Gebäude „Klarschiff“ in die Förde. Im Zuge der Planung des 2009-2013 umgesetzten Bauvorhabens war es zunächst Ziel, den Bach in dem Bereich freizulegen, wurde jedoch im Verlauf des Bauvorhabens aufgrund des schwierigen Baugrunds und der Tiefgaragenplanung aufgegeben.

Aus VB 12 Sonwik:

„Das gesammelte Oberflächenwasser soll, sofern es nicht im Plangebiet versickert werden kann, wie bisher auch in die Flensburger Förde (Gewässer I. Ordnung) eingeleitet werden. ...“

## Schmutzwasserentwässerung

Das Schmutzwasser wird in die Kanäle unter den Hauptstraßen geleitet, von da aus zur Pumpstation Ballastbrücke und mittels Pumpkraft durch die Druckleitung zum nördlich liegenden Klärwerk gepumpt.

50% des Flensburger Schmutzwassers (Ostseite) wird durch die Pumpe Ballastbrücke zum Klärwerk geleitet. Sie ist eine von 48 Pumpstationen im Stadtgebiet. Das „Pendant“ der Pumpe liegt auf dem Westufer im Bereich der Stadtwerke Flensburg und pumpt die andere Hälfte von der Westseite unter dem Hafenbecken zum Klärwerk.

## Wasserversorgung

Zwei Wasserwerke versorgen das Flensburger Stadtgebiet mit Frischwasser. Das Wasserwerk im Ostseebad versorgt im Wesentlichen das VU-Gebiet. Hauptleitungen zur Versorgung der kompletten Ostseite Flensburgs verlaufen vom Wasserwerk Ostseebad unter der Förde zum Grundstück Harniskai 4 und von da aus zum Wasserturm Mürwik (Volkspark) und auch direkt zu den Verbrauchern.

In der Ballastbrücke parallel zur Straße Harnis liegen keine Wasserleitungen, sondern in der Straße Harnis.

Die Leitungen im Wirtschaftshafenbereich sind den jeweiligen baulichen Anforderungen angepasst und verlaufen oftmals nicht unter oder entlang der Wege, sondern quer zu ihnen oder über inzwischen privatisierte Grundstücke wie z.B. Am Industriehafen 7.

## Elektrizitätsversorgung

Umspann- / Versorgungsstationen der öffentlichen Versorgung sind auf dem öffentlichen Parkplatz Hafendamm, an der Ballastbrücke 1, bei Harnis 4 und Harniskai 22.

Die 60kV-Hauptleitung verläuft von den Stadtwerken (Hafen-Westseite) unter der Förde bis zum Harniskai (Mitte) nach Süden, über die Straße „Am Industriehafen“ (südlicher Fußweg) über die Kreuzung Kielseng in die Straße Harnis (östlicher Fußweg), mündet auf die Ballastbrücke und verläuft dort unter dem östlichen Fußweg bis zur Straße Am Lautrupsbach (südlicher Fußweg) und von dort aus Richtung Osten nach Fruerlund.

## Straßenbeleuchtung

Die öffentlichen Straßen sind mit Straßenbeleuchtung ausgestattet. Es überwiegen technische Leuchten. Die straßenunabhängig geführten Fuß- und Radwegeverbindungen sind nicht beleuchtet.

Die Promenade ist in die Straßenbeleuchtung fast komplett eingebunden. Es fehlt die Straßenbeleuchtung im Bereich Ballastbrücke 1 (Klarschiff).

Die Beleuchtung am „Industriekai“ (Straße an der Westseite des Freihafens) ist als privat gekennzeichnet (Stadtwerke).

## SWOT-Analyse - Verkehrliche Erschließung und Mobilität

### Stärken

- Gute Erreichbarkeit
- Attraktive Uferpromenade im Süden des VU-Gebiets

### Schwächen

- Starke Funktionsmängel im Straßenraum im Hinblick auf Fuß- und Radverkehr, Dominanz des Kfz-Verkehr
- Überdimensionierte Fahrbahnen der Haupttrasse Kielseng, Ballastbrücke und Hafendamm und Barrierewirkung für Fußgänger und Radfahrer
- Substanzmängel der Rad- und Fußwege (Beläge, Durchgängigkeit, Breiten), die z.T. auch zu Funktionsmängeln führen
- Fehlende Durchgängigkeit der Hafen-Ost-Promenade
- Fehlende Rad- und Fußwege, Fahrbahnquerungen und Radabstellanlagen
- Fehlende Aufenthalts- und Gestaltungsqualität bei Straßenräumen
- Fehlende öffentliche Straßen und Ver- und Entsorgungssysteme im gewerblich genutzten Hafengebiet (Ausnahme: Straße Am Industriehafen)
- Unzureichende Erschließung des Gebietes Harnishof über private zu schmale Straßen und für Verkehrsteilnehmer, vor allem Fußgänger und Radfahrer, unsicher
- Unzureichende Ausstattung und fehlende Barrierefreiheit der Bushaltestellen

- Z.T. zu große Entfernungen zwischen den Bushaltestellen
- Barrierewirkung der Wasserfläche zwischen den Stadtteilen / Funktionsbereichen westlich und östlich der Förde
- Fehlende Fernwärmeversorgung des gesamten Wirtschaftshafenbereich und Kielseng (im Gegensatz zu 98 % Fernwärmeversorgung im gesamten Stadtgebiet)
- Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen auf privatem Grund erschweren eine bauliche Nutzung der Grundstücke

#### **Chancen**

- Städtebauliche Aufwertung durch die Neuordnung und Umgestaltung der breiten Straßenräume Kielseng / Ballastbrücke / nördlicher Hafendamm mit ausreichenden Flächen für Fuß- und Radverkehr und Begrünung
- Durchgängige Uferpromenade / Fußläufige Verbindung der Innenstadt mit Sonwik / Mürwik
- Förderung der klimagerechten und gesunden Stadt durch Stärkung des Fuß-, Rad- und Busverkehrs und Schaffung fußläufig erreichbarer Grünflächen
- Bessere Verknüpfung der Stadtteile des östlichen und westlichen Fördeufers durch einen zusätzlichen Fähranleger für Hafen-/Fördefähren an der Harniskaispitze, Belebung der Fördeschifffahrt

#### **Risiken**

- Erhöhte Aufwendungen für Infrastruktur (Straßen, Ver- und Entsorgungssysteme etc.) bei einer zukünftigen Umnutzung und Bebauung von Flächen im Hafengebiet
- Hoher Investitionsbedarf für die Neuordnung und Aufwertung der Straßenräume

## **4.5 Wirtschaftshafen**

### **4.5.1 Hafенflächen und Ausstattung (Infra- und Suprastruktur)**

Die festgelegte Flensburger Hafengrenze ist dem Plan Nr. 5 „Satzungen“ im Anhang zu entnehmen. Der Flensburger Hafen ist eine eingetragene Grenzübergangsstelle, an der der Reiseverkehr aus Schengen-Drittstaaten kontrolliert wird. Die Bundespolizei muss deshalb im gesamten Hafengebiet ungehinderten Zugang zwecks Durchführung von Kontrollmaßnahmen haben.

Das Hafengebiet wurde für die Zweckbestimmung „Güterumschlag, Passagierverkehr, Unterbringung von Wasserfahrzeugen im öffentlichen Interesse und Unterbringung von Sportbooten“ (lt. §3 Hafenbenutzungsordnung) festgelegt. Im Hafengebiet gilt die Landesverordnung für die Häfen in Schleswig-Holstein (Hafenverordnung), die Hafenbenutzungsordnung und die Kaibetriebsordnung der Stadt Flensburg. Die 1979 festgelegte Grenze ist im Bestandsplan Nr. 5 dargestellt. Sie ist inzwischen durch die bauliche Entwicklung und Nutzungsänderungen im Hafen mit hafenfremden Nutzungen z.T. überholt (z.B. Ballastkai 1-9 und Robbe & Berking Yachting Heritage Centre). Zum Teil sind auch gelegentlich Flächen außerhalb des Hafengrenze für den Umschlag notwendig (Kohlekai Stadtwerke, Landflächen Freihafen). Bei einer Weiterentwicklung des Hafenbereichs und einer (weiteren) Umnutzung von Teilflächen ist aber eine Überprüfung und ggf. eine Anpassung der Grenze oder der Hafenbenutzungsordnung notwendig.

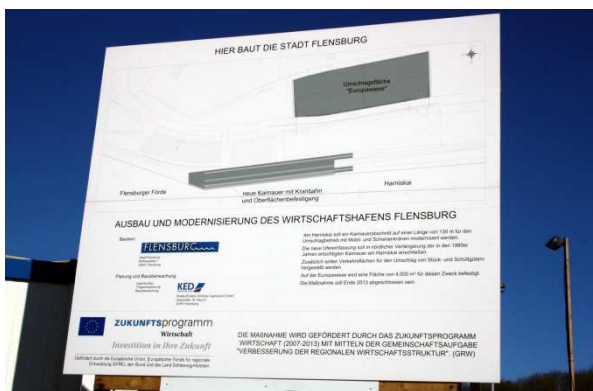
Zur Verfügung stehen der Flensburger Hafen GmbH insgesamt drei Kaianlagen, die sich auf der Hafen-Ostseite auf eine Länge von 470 m (Nördlicher Kai) und 240 m (Südlicher Kai) und auf der Hafen-Westseite auf eine Länge von 205 m (Kraftwerkskai) verteilen.



Der Harniskai ist seit Juni 2005 ISPS-Bereich (International Ship and Port Facility Security). Der International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-Code) besteht aus einem umfangreichen Paket von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr bei Schiffen und Häfen. U.a. wurde bestimmt, dass die Hafenanlagen – die bisher praktisch für jeden frei zugänglich waren – zumindest für die Zeit des Aufenthalts von internationalen Schiffen und eine gewisse Zeit vorher, abgeschottet werden müssen.

## Europawiese

Den Namen erhielt die ehemalige Grünfläche in Anlehnung an das Kreuzfahrtschiff MS Europa, das dort am Harniskai anlegte. Nach der Änderung in eine umzäunte asphaltierte Hafenerfläche im Zuge einer durch das Wirtschaftsministerium geförderten Baumaßnahme, die 2012/13 umgesetzt wurde, wurde der Name beibehalten. Die fast 800.000 Euro teure Investition in die Befestigung und Sicherung der Europawiese gehört zu einem 4,8 Millionen Euro teuren Gesamtvorhaben im Hafenbereich, das zu 75 Prozent durch das Zukunftsprogramm Wirtschaft bezuschusst wurde. Es besteht eine Zweckbindungsfrist von 15 Jahren, vom 30.11.2013 bis zum 01.12.2028.



Wirtschaftshafen: Infrastruktur (Quelle: Flensburger Hafen GmbH)






<b>Kaianlage Ostseite</b> <b>Harniskai, Nördlicher Kai</b> <b>alt: Länge 470 m</b>	Breite 14m / 10m Wassertiefe Kai-Nahbereich NN - 6,50m / 7,00m Kaioberkante NN + 2,50m 2 Lagerschuppen: B&C, D&E 3 Silogebäude: Kapazität 44.650 t 1 Schüttrohr: Ladeleistung 170 t / Stunde 3 Lagerschuppen: Lagerfläche 7.110 qm Offene Lagerfläche A: 43 x 38 = 1.634 qm Offene Lagerfläche B: 100 x 28 = 2.800 qm	
	<b>Hafen Umschlagsmaschine: Mantsinen RHC 60</b> Tragfähigkeit ca. 7 t bei 16m Reichweite: ca. 21m Löschleistung: 250 t / Stunde	<b>Kran 1 (Denkmalschutz)</b> Tragfähigkeit: ca. 5 t bei 8m - 20m Hubhöhe: 15m Löschleistung: max.200 t / Stunde
		
<b>Kaianlage Ostseite</b> <b>Harniskai, Südlicher Kai</b> <b>neu: Länge 240 m</b>	Breite 17m Wassertiefe Kai-Nahbereich NN - 8,00m / 9,00m Kaioberkante NN +2,50m Offene Lagerfläche C: 210 x 30 = 6.300 qm	
	<b>Hafen Umschlagsmaschine: Mantsinen RHC 60</b> Tragfähigkeit ca. 7 t bei 16m Reichweite: ca. 21m Löschleistung: 250 t / Stunde	<b>Kran 4</b> Tragfähigkeit: 10 t bei 6m - 15m; 7t bei 15m - 22m Hubhöhe: 23m Löschleistung: 220 t / Stunde Kranbahn: Länge 140m
		
<b>Kaianlage Westseite</b> <b>Kraftwerk kai, Kohlekai</b> <b>Länge 205 m</b>	Breite 22m Wassertiefe Kai-Nahbereich NN - 9,00m / 10,00m Kaioberkante NN +1,50m	
	<b>Kran 5</b> Tragfähigkeit: 12,5 t - 16 t bei 6,5m - 27m Tragfähigkeit: 28 t - 37 t bei 6,5m - 17m Löschleistung: ca. 330 t - 400 t / Stunde	<b>Schiffsentlader</b> Löschleistung: ca. 370 t - 600 t / Stunde Kranbahn: Länge 140m
		

Abbildung 14 | Wirtschaftshafen Infra- und Suprastruktur

Quelle: Flensburger Hafen GmbH

## Kaianlagen / Uferbefestigung:

### Arten der Uferbefestigung

Als Uferformen im VU-Gebiet kommen Böschungen, künstliche Kaimauern (Spundwände) und Sandstrand vor. Kaimauern wurden für das Anlegen von (großen) Schiffen gebaut. Aufgrund der hohen Kosten des Baus und der Instandhaltung einer solchen Mauer sind sie hauptsächlich dort zu finden, wo Einnahmen durch Liegegebühren erzielt werden können (Handelshafen, Segelhafen, Tourismus). Böschungen sind in Form von Steinschüttungen zu finden. Es gibt auch kombinierte Formen von Böschungen und Kaimauern, bei denen vor die Kaimauer eine Böschung und ggf. noch eine weitere Mauer gebaut wurden.

### Eigentümer

Die Kaikanten des Hafens-Ost befinden sich im Eigentum der Stadt Flensburg. Die Kaiflächen (d.h. die begehbaren und befahrbaren Oberflächen) im südlichen Bereich, d.h. südlich des ISPS-Bereichs bis zur Hafenspitze und im Freihafen die Ostseite, sind im Sondervermögen Infrastruktur und werden vom TBZ verwaltet. Die Flächen nördlich davon und die Westseite im Freihafen werden vom Regiebetrieb Kommunale Immobilien der Stadt Flensburg verwaltet.

### Zustand

- Die Kaimauern sind überwiegend marode und stark sanierungsbedürftig (s. Plan Nr. 19 „Substanz- und Funktionsmängel“): Im Norden von Harniskai 4 bis zum „Knick“ vor dem Kaispeicher Harniskai 18-20
- Vom nördlichen HaGe-Speicher bis Ballastkai 10a
- Vor Ballastkai 1-4 (Fisch Jessen, Klarschiff, Lautrupsbachmündung)
- An der Hafenspitze (Mühlenstrommündung)

Akute Schäden bestehen an der Hafenspitze und vor Fisch Jessen. Die Sanierung an der Hafenspitze / an der Mündung des Mühlenstroms muss lt. Auskunft der Flensburger Hafen GmbH kurzfristig, d.h. innerhalb der nächsten 3-5 Jahre durchgeführt werden, um weitergehende Schäden zu vermeiden und die Sicherheit der Nutzer nicht zu gefährden.

Bisher waren die Flächen und die sichtbaren Kaimauern nicht auffällig sanierungsbedürftig. Doch treten jährlich an der Hafenspitze und am Kai der Schifffahrtspolizei (Westufer) und inzwischen auch an der Ballastkaikante südlich des Werftkontors (vor „Fisch Jessen“) Schäden auf, die eine Absperrung eines Teilbereiches erforderlich machten (Winter 2016/17). Des Weiteren sind die Kaiflächen entlang der HaGe-Gebäude und nördlich des Stadtspeichers offensichtlich in sanierungsbedürftigem Zustand (Abplatzungen, Risse, fehlende Bauteile). Die Böschungen im Freihafen wurden 2006 bei der Erstellung des Rahmenplans Hafens-Ost und der Planung eines „Maritimen Dienstleistungszentrums Industriehafen Flensburg“ untersucht. Im Bereich der dauerhaft zu erhaltenden Kaimauern ist Handlungsbedarf. So war nach dem letzten Hochwasser am 4.1.2017 ein Teil der Kaikante abgesackt, unterspült worden, folglich abgesperrt und einige Wochen nicht nutzbar.

Der Kaikantenabschnitt „Neuer Harniskai“ wurde 2011 saniert. Das Land Schleswig-Holstein hat den Ausbau maßgeblich gefördert. Die Zuwendung für das Projekt „Ausbau und Modernisierung des Wirtschaftshafens 2. BA“ ist mit Förderbescheid vom 28.02.2011 bewilligt worden und hat eine Zweckbindungsfrist von 15 Jahren (bis 01.12.2028).

Die Kaikante stellt auch eine Art Küstenschutzanlage dar. Im Landeswassergesetz (§ 77) ist geregelt, dass die Errichtung, Beseitigung oder wesentliche Änderung von Küstenschutzanlagen wie Lahnungen, Buhnen, Mauern, Deckwerken, Sielen, Schleusen oder Dämmen und sonstigen Anlagen an der Küste wie Brücken, Treppen, Stege, Pfahlwerke, Zäune, Rohr- und Kabelleitungen oder Wege genehmigungspflichtig sind.

Entsprechend § 78 LWG sind Nutzungen auf Küstenschutzanlagen, wie z. B. die Errichtung von Anlagen jeder Art, verboten. Gemäß Abs. 4 sind Ausnahmen von diesem Verbot unter bestimmten Voraussetzungen zulässig. Die wesentliche Änderung eines Hafens bedarf einer Genehmigung nach § 139 LWG.

Auf der Grundlage des Landeswassergesetzes und des jeweils geltenden Generalplanes Küstenschutz müssen auch künftig anstehende Küstenschutzmaßnahmen und Maßnahmen zur Erhaltung bzw. Verbesserung des Hochwasser- und Küstenschutzes uneingeschränkt durchführbar sein. Soweit in der Planung Einschränkungen für diese Belange bestehen, sind diese auszuräumen.

### 4.5.3 Hafenumschlagsmengen

Die Gesamtumschlagszahlen des Flensburger Hafens sind nahezu kontinuierlich - mit einigen Schwankungen - tendenziell stark gesunken (s. folgende Abbildungen). Von 2004 bis 2017 ist eine Reduzierung von 60 % zu verzeichnen (von 517.065 t auf 211.768 t). Auf der Ostseite, auf der nur Einfuhr stattfindet, macht sich vor allem seit Aufgabe des HaGe-Umschlags eine Minderung um mehr als 30 % bemerkbar. Auf der Westseite (fast nur Einfuhr von Kohle) war mit der Umstellung des Stadtwerke-Kraftwerk von Kohle auf Gas ein Rückgang von mehr als 50 % verbunden. Bisher wurde die erste von drei Turbinen eingesetzt. Es ist geplant, im Jahr 2028 die dritte Turbine in Betrieb zu nehmen. Damit wird nach vollständiger Umstellung auf Gas keine Kohle mehr benötigt und somit keine Kohleimport mehr erwartet.

Trotz eines Höhepunktes des Hafenumschlags im Bereich Hafen-Ost im Jahr 2011 mit rund 265.000 t Eingang bestand eine hohe Differenz zwischen den im Haushalt veranschlagten Einnahmen in Höhe von 210.000 € und dem Verlustausgleich in Höhe von 438.000 €, den die Stadtwerke Flensburg GmbH im städtischen Haushalt auszugleichen hatten. Dieser sich kontinuierlich fortsetzende Prozess fand in Jahr 2016 einen Höhepunkt, bei dem gegenüber den Einnahmen von 138.000 € Ausgaben in Höhe von 555.000 € gegenüberstanden.

## Wirtschaftshafen: Güterumschlag der Flensburger Hafen GmbH (gesamt)

Jahr	Umschlag in t	Umschlag in t	Umschlag in t	Gesamt Umschlag in t	%Umschlag	% Differenz Vorjahr
2004	Ost	Eingang		153.966	33,71	
			Ausgang	20.311		
	West	Eingang		342.788	66,29	
				<b>517.065</b>	100,00	
2005	Ost	Eingang		215.890	40,17	
			Ausgang	10.647		
	West	Eingang		337.366	59,83	
				<b>563.903</b>	100,00	+10,91
2006	Ost	Eingang		218.766	44,98	
			Ausgang	5.755		
	West	Eingang		274.661	55,02	
				<b>499.182</b>	100,00	-11,48
2007	Ost	Eingang		225.518	48,14	
			Ausgang	7.019		
	West	Eingang		250.536	51,86	
				<b>483.073</b>	100,00	-3,28
2008	Ost	Eingang		274.731	48,25	
			Ausgang	5.848		
	West	Eingang		300.997	51,75	
				<b>581.576</b>	100,00	+20,39
2009	Ost	Eingang		256.456	52,88	
			Ausgang	2.087		
	West	Eingang		230.343	47,12	
				<b>488.886</b>	100,00	-15,94
2010	Ost	Eingang		277.716	56,62	
			Ausgang	439		
	West	Eingang		213.107	43,38	
				<b>491.262</b>	100,00	+0,49
2011	Ost	Eingang		265.056	52,77	
			Ausgang	0		
	West	Eingang		237.243	47,23	
				<b>502.299</b>	100,00	+2,25
2012	Ost	Eingang		228.739	49,03	
			Ausgang	0		
	West	Eingang		237.762	50,97	
				<b>466.501</b>		-7,23
2013	Ost	Eingang		142.600	35,81	
			Ausgang	0		
	West	Eingang		255.629	64,19	
				<b>398.229</b>	100,00	-14,64
2014	Ost	Eingang		128.523	34,94	
			Ausgang	0		
	West	Eingang		239.360	65,06	
				<b>367.883</b>	100,00	-7,62
2015	Ost	Eingang		99.516	29,60	
			Ausgang	7.252		
	West	Eingang		253.966	70,40	
				<b>360.734</b>		-1,95
2016	Ost	Eingang		79.158	25,85	
			Ausgang	0		
	West	Eingang		227.017	74,15	
				<b>306.175</b>	100,00	-15,12
2017 Jan.- Nov.	Ost	Eingang		109.132	51,54	
			Ausgang	0		
	West	Eingang		102.636	48,46	
				<b>211.768</b>	100,00	-30,84

Abbildung 15 | Tabelle 3 Hafenumschlag: Gesamt

Quelle: Flensburger Hafen GmbH

Güterumschlag am Harniskai												
Jahr	Umschlag in t	Futtermittel	Spplitt	Schrott	Düngemittel	Zellulose	Getreide	Holz	Sonstiges	Asphalt	Gesamt	% Differenz Vorjahr
2004	Eingang	58.066	28.674		38.585	20.784	5.642		2.215		153.966	
	Ausgang	7.136							13.175		20.311	
											<b>174.277</b>	
2005	Eingang	64.069	47.573	1.901	63.371	23.680	8.346		6.950		215.890	
	Ausgang	8.568							2.079		10.647	
											<b>226.537</b>	+29,99
2006	Eingang	81.525	45.821	1.443	67.711	21.628	638				218.766	
	Ausgang	4.375							1.380		5.755	
											<b>224.521</b>	-1,00
2007	Eingang	102.283	20.619	1.000	63.611	25.710	10.905		1.390		225.518	
	Ausgang	2.496							4.523		7.019	
											<b>232.537</b>	+3,57
2008	Eingang	122.981	25.852		64.929	25.302	32.287		3.380		274.731	
	Ausgang	3.348							2.500		5.848	
											<b>280.579</b>	+20,66
2009	Eingang	124.846	19.863		70.604	26.022	15.121				256.456	
	Ausgang	2.087									2.087	
											<b>258.543</b>	-7,85
2010	Eingang	154.915	10.046		74.337	25.888	11.557	973			277.716	
	Ausgang	439									439	
											<b>278.155</b>	+7,42
2011	Eingang	136.438	36.105		60.093	25.056	1.020	2.500		3.844	265.056	
	Ausgang										0	
											<b>265.056</b>	-4,71
2012	Eingang	120.209	25.501		57.536	14.184	11.309				228.739	
	Ausgang										0	
											<b>228.739</b>	-13,70
2013	Eingang	35.485	15.787		58.537	20.698	11.505		588		142.600	
	Ausgang										0	
											<b>142.600</b>	-37,60
2014	Eingang	6.067	10.033		80.032	18.696	13.629		66		128.523	
	Ausgang										0	
											<b>128.523</b>	-9,87
2015	Eingang				73.617	23.184	2.680		35		99.516	
	Ausgang				7.234				18		7.252	
											<b>106.768</b>	-16,93
2016	Eingang		8.302		59.810	10.984			62		79.158	
	Ausgang										0	
											<b>79.158</b>	-25,86
2017 Jan.- Nov.	Eingang		49.696		59.432				4		109.132	
	Ausgang										0	
											<b>109.132</b>	+37,87

Abbildung 16 | Tabelle 3 Hafenumschlag: Harniskai (Ostseite)

Quelle: Flensburger Hafen GmbH

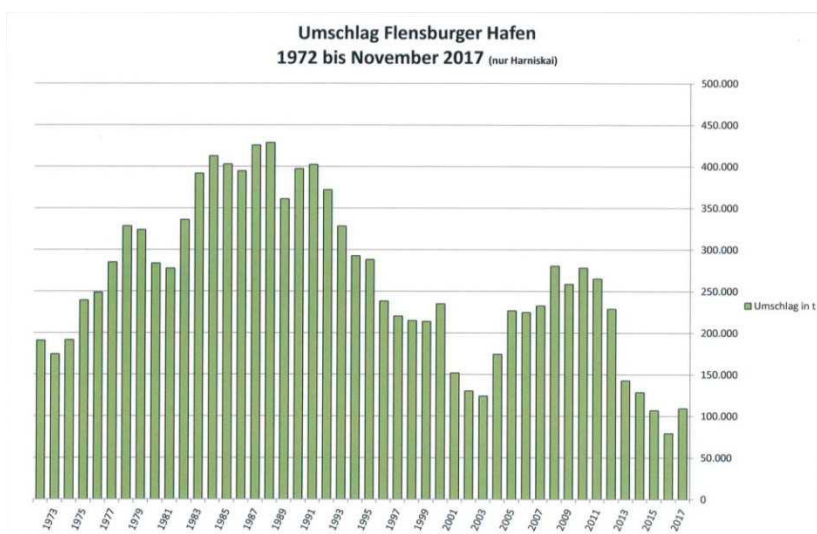


Abbildung 17 | Tabelle 2 Hafenumschlag: Ostseite

Quelle: Flensburger Hafen GmbH

## Kreuzfahrtschiffe

Kreuzfahrtschiffe, die Flensburg besuchen, legen am Harniskai an:

- Für 2016 waren dies 2 Kreuzfahrtschiffe:  
MS Amadea am 28.05.2016 von 7:00 - 12:00 Uhr und  
MS Braemar am 29.06.2016 von 10:30 - 18:00 Uhr,
- in 2017 drei Kreuzfahrtschiffe:  
MS Braemar am 21.04., 19.07. und 16.11. jeweils von 10:30 - 18:00 Uhr.
- In 2018 drei Anfahrten:  
MS Amadea am 18.05.2018 von 8:00 - 12:00 Uhr,  
MS Deutschland am 26.05.2018 von 8:00 - 12:00 Uhr und  
MS Braemar am 28.10.2018 von 13:00 - 20:00 Uhr.



Name	Länge	Breite	Tiefgang	Passagiere	Besatzung	BRZ
MS Braemar	195,92 m	22,50 m	7,20 m	929	371	24.344
MS Amadea	192,82 m	24,70 m	6,62 m	604	250	29.008
MS Deutschland	175,49 m	23,00 m	5,80 m	520	280	22.496

Für die Ostseehäfen, die Kreuzfahrtschiffe zu Gast haben, ist dies eine sehr geringe Zahl. Zum Vergleich: In Rostock / Warnemünde werden in 2017 (von April bis Oktober) insgesamt 190 Schiffe erwartet, in Kiel 128, in Lübeck-Travemünde 17 und in Wismar 11.

### SWOT-Analyse - Wirtschaftshafen

#### Stärken

- Starke Identität der Flensburger mit dem Wirtschaftshafen
- Wirtschaftshafen mit dem Anlegen und Entladen von Frachtschiffen (Krantätigkeit) prägt das maritime Leben und das Stadtbild Flensburgs

#### Schwächen

- Starker Bedeutungsverlust der Hafengewirtschaft: Der Hafenumschlag an der Hafen-Ostseite ist mit einigen Schwankungen kontinuierlich zurückgegangen von 450.000 t Ende der achtziger Jahre auf inzwischen knapp über 100.000 t im Jahr 2017
- Die Erträge der städtischen Flensburger Hafen GmbH sinken aufgrund zurückgehender Umschlagszahlen und verursachen im städtischen Haushalt bei den Stadtwerken Flensburg hohe Verlustausgleichszahlungen

- Der Wirtschaftshafen belegt bei sinkenden Umschlagszahlen mit seinen Schüttgütern wertvolle Flächenpotenziale, beeinträchtigt mit seinen Immissionen von Staub und Lärm das weitere Umfeld und verhindert die Ansiedlung von anderen Betrieben

#### Chancen

- Konzentration des Hafenumschlags auf dem Westufer (Stadtwerkekai) durch Verlagerung des Hafens-Ost-Umschlags dorthin ermöglicht Entwicklungspotenzial auf Hafens-Ost-Flächen

#### Risiken

- Durch die Verlagerung der Hafenwirtschaft auf die Hafens-Westseite kann es zu Rückforderungen durch das Wirtschaftsministerium des Landes S-H für die Kaikantensanierung aus 2012 (Bindungsfrist bis 2028) kommen
- Hoher Investitionsbedarf für die Sanierung und die dauerhafte Instandhaltung der Kaianlagen

## 4.6 Eigentumsstruktur und Grundstücksverfügbarkeit

Zur Übersicht über die Eigentumsstruktur ist im Anhang der Bestandsplan 9 beigefügt. Im VU-Gebiet befinden sich die Hafensflächen (westlich der Hauptstraßen Hafendamm, Ballastbrücke, Kielseng) überwiegend im Eigentum der Stadt Flensburg bzw. den Stadtwerken Flensburg GmbH (100%-ige Tochtergesellschaft der Stadt Flensburg).

Ausnahmen bilden die folgenden Grundstücke:

Grundstück / Gebäude	Nutzung / Bezeichnung
Am Industriebahnhof 1, 2 und 3	Baustoffhandel
Am Industriebahnhof 5 und 7	Werft und Yachtmuseum
Ballastkai 1	Klarschiff
Ballastkai 3	Fischmarkt und Fischrestaurant
Ballastkai 5-9	Werftkontor
Hafendamm 1 / Parkplatz	Stellplatzanlage

Von den städtischen Grundstücken sind folgende in Erbpacht mit Laufzeiten zwischen 2023 und 2042 vergeben (s. Bestandsplan Nr. 15 „Flächenpotenziale“):

Grundstück / Gebäude	Nutzung / Bezeichnung	Laufzeitende
Ballastbrücke 10a	Bürogebäude	2032
Ballastbrücke 10	Silogegebäude	2034
Harniskai 22 („Stadtspeicher“)	Silogegebäude	2031
Am Industriebahnhof 4	Yachtbedarf	2023
Kielseng 7-9	Yachtbedarf	2023
Kielseng 5 Rückseite	Yachtbedarf	2023
Kielseng 5	Yachtbedarf	2042

Andere städtische Grundstücke sind z.T. vermietet und haben – im Hinblick auf die Verfügbarkeit – gesetzliche oder im Mietvertrag geregelte Kündigungszeiten.

Im Gebiet östlich der Hauptverkehrsstraßen sind die Grundstücke überwiegend in privater Hand. Ausnahmen bilden hier die Fläche des neuen und ehemaligen Pumpwerks (Ballastbrücke 1), und die an den Volkspark grenzenden Grundstücke Am Lautrupsbach 5 und Kielseng vor und hinter dem Bunkergrundstück.



Beim Umgang mit städtischen Grundstücken im VU-Gebiet in Bezug auf Verkauf ist der Beschluss des Hauptausschusses vom 1.7.2014 (mdl. Ergänzung zur HA-16/2014) zu berücksichtigen, in dem festgelegt wurde, dass die Zuständigkeitsordnung dahingehend ergänzt wird, dass bei Grundstücksverkäufen innerhalb der durch die beigefügte Liegenschaftskarte definierten Bereiche in jedem Fall der Rat entscheidet. Alle städtischen Töchter müssen bei Grundstücksverkäufen innerhalb dieses Bereiches in jedem Fall die Zustimmung des Gesellschafters einholen.

Die Hauptsatzung der Stadt Flensburg besagt zu Aufgaben der Ratsversammlung (§ 8), dass die Ratsversammlung über die Veräußerung von Grundflächen in städtischem Eigentum, die am Hafen bzw. an der Förde gelegen sind, entscheidet. Die unter diese Regelung fallenden Grundflächen bestimmen sich anhand einer definierten Gebietsabgrenzung, die im Anhang der VU ersichtlich ist.

## 4.7 Bevölkerungsdaten und Sozialstruktur

Die Ermittlung der Sozialstruktur des Untersuchungsgebiets (UG) erfolgt anhand statistischer Zahlen. Hierzu wird die demografische und soziale Struktur anhand statistischer Daten mit Stichtag 31.12.2017 der Statistikstelle Flensburg und des Sozialatlas der Stadt Flensburg aufbereitet und ausgewertet. Das UG liegt im Wesentlichen im Stadtteil Fruerlund (10), im Bezirk Blasberg (101). Ein kleiner Flächenanteil des UG liegt im Stadtteil Jürgensby (09) im Bezirk St. Jürgen (92). Auf der Fläche sind aber keine Wohngebäude vorhanden. Insofern werden die Einwohnerdaten im UG zum einen mit denen der Gesamtstadt und zum anderen mit denen des Stadtteils Fruerlund und des Bezirks Blasberg verglichen. Einige Daten sind aufgrund der Kleinräumlichkeit für das UG nicht ermittelbar. Deshalb werden in diesen Fällen die Zahlen des Bezirks zu Rate gezogen.

Die statistischen Angaben werden durch Angaben von Bewohnern und Wohnungsvermietern aus dem VU-Gebiet, mit denen Interviews / Gespräche geführt wurden, ergänzt. In den Gesprächen wurde häufig erwähnt, dass sich die Bewohner weder zum Blasberg (ihrem Ortsteil) noch zu Fruerlund (ihrem Stadtteil) zugehörig fühlen, sondern eher zur Innenstadt, zur Altstadt. Ihr Alltag ist auch mehr auf die Innenstadt ausgerichtet: sie arbeiten z.T. dort, gehen einkaufen und verbringen einen Teil ihrer Freizeit dort. Der starke Höhenunterschied trennt sie vom Rest des Stadtteils und der Volkspark wird wegen fehlender oder mangelhafter Wegeverbindungen als Barriere empfunden.

### 4.7.1 Bevölkerungsstruktur und -entwicklung

Der Stadtteil Fruerlund mit insgesamt 6.754 Einwohnern ist durch unterschiedliche Quartiere geprägt. Der Bezirk Bohlberg mit max. 3-geschossiger Bebauung sowie Einfamilienhausbebauung in den Randbereichen; der Bezirk Hof mit Mehrfamilienhausbebauung der 1970 - 90er Jahre und Einfamilienhausbebauung; der Bezirk Blasberg, an der Förde gelegen, mit Hafens- und Industrienutzungen sowie dem Volkspark. Zum Bezirk Blasberg (insgesamt 1.470 Einwohner) gehören neben den im Untersuchungsgebiet liegenden Wohngebäuden auch die westlich der Mürwiker Straße liegenden Wohngebiete mit Mehrfamilien- und Reihenhäusern und Einfamilienhäusern.

Im VU-Gebiet wohnten zum Stichtag 31.12.2017 insgesamt 709 Einwohner mit ihrem Erstwohnsitz. Bezogen auf eine Landfläche von ca. 47,5 ha ergibt sich eine Dichte von ca. 15 Einwohnern pro Hektar. Verglichen mit einer Einwohnerdichte von ca. 19,5 Einwohnern pro Hektar in der Gesamtstadt (bei 95.469 Einwohnern auf ca. 4.900,4 ha Fläche) ist dies eine

relativ niedrige Einwohnerdichte trotz innenstadtnaher Lage. Dies erklärt sich aus der Vielzahl an Hafengewerbeflächen im Untersuchungsgebiet.

## **Altersstruktur und Bevölkerungsentwicklung**

Die jeweiligen Altersgruppen sind sehr unterschiedlich vertreten. Im Vergleich zur Gesamtstadt fällt der geringe Anteil an Kindern und Jugendlichen im Alter von 6-18 Jahren auf, wogegen die unter 6-Jährigen ähnlich stark wie in der Gesamtstadt vertreten sind.

Die Entwicklung der Einwohnerzahlen (Personen mit Hauptwohnsitz) seit 2004 zeigt insgesamt eine leichte Steigerung von 549 auf 709 Personen. Die Einwohnerzahl hat sich von 2004 bis 2006 kaum geändert, in 2007 gab es einen signifikanten Bevölkerungszuwachs um 9 % (absolut: 52 Personen), vor allem der älteren Personen (über 65, über 75 und besonders der über 85-Jährigen). Der Grund liegt in der Eröffnung des Erweiterungsbaus im Seniorenpflegeheim des Deutschen Roten Kreuzes Am Lautrupsbach.

Einen weiteren auffälligen Bevölkerungszuwachs ist 2014 um 30 Personen und 2015 um weitere 20 Personen zu verzeichnen. Bei Sichtung der Bevölkerungsverteilung ist erkennbar, dass dieser Zuwachs vor allem auf männliche ausländische Bewohner im Alter von 18-60 Jahren zurückzuführen ist. Grund dafür ist der Bau von Flüchtlingsunterkünften im Bereich Harnis (2014) und Ballastbrücke (2015).

## **Ausländische Bevölkerung**

Der Anteil an ausländischen Bewohnern ist mit 19,9 % fast doppelt so hoch wie der der Gesamtstadt (13,6 %) und dreimal so hoch wie in Fruerlund (7,5 %). Der Anteil der deutschen Bewohner ohne und mit Migrationshintergrund ist dagegen gering. Diese Verteilung ist erst seit 2014 / 2015 zu vermerken. Davor lag kein auffällig hoher Anteil an ausländischen Bewohnern vor, sondern ein geringerer als in der Gesamtstadt. Die Entwicklung hängt mit der Eröffnung von Flüchtlingsunterkünften in 2014 und 2015 im VU-Gebiet zusammen. Da inzwischen die Unterbringung von Flüchtlingen in der Stadt rückläufig ist, sind die Belegungszahlen in der Flüchtlingsunterkunft Harnis 9 niedriger und es wird eine kurz- bis mittelfristige Aufgabe der Unterkunft erwogen (lt. Aussage Kommunale Immobilien).

## **Geschlechterverteilung**

Von den 709 Einwohnern im Untersuchungsgebiet sind 362 männlich und 347 weiblich. Der Anteil der weiblichen Bevölkerung beträgt 48,9 % und der männlichen 51,1 % und entspricht in etwa der Verteilung in der Gesamtstadt. Auffällig sind lediglich die Unterschiede der Geschlechterverteilung bei der ausländischen Bevölkerung und hier vor allem in den Altersgruppen von 18 bis 60 Jahren, in denen die weiblichen Personen deutlich unterrepräsentiert sind. Auch dies hat seine Ursache in der Unterbringung von Flüchtlingen in Unterkünften.

### **4.7.2 Arbeitsmarkt und Beschäftigung / Soziale Sicherung**

Kleinräumliche Daten konnten nicht ermittelt werden. Die Einwohner- und Gebäude- / Haushaltsstruktur des Untersuchungsgebiets im Vergleich zum Bezirk Blasberg (s. 4.7.3 Wohnstruktur) sind augenscheinlich so unterschiedlich, dass ein Vergleich der Daten vom Bezirk Blasberg mit denen der Gesamtstadt keine weiteren Erkenntnisse über die Bevölkerungsstruktur im Untersuchungsgebiet erwarten lässt, bzw. das Ergebnis nicht die Situation des Untersuchungsgebiet widerspiegeln würde.

### 4.7.3 Wohnstruktur

Im Untersuchungsgebiet sind überwiegend Mehrfamilienhäuser mit 3-6 und 7-12 Wohnungen vorhanden: 38 der 63 Gebäude entsprechen diesem Gebäudetyp. Freistehende Ein- und Zweifamilienhäuser sind vergleichsweise selten anzutreffen (16 Gebäude von insgesamt 63 Gebäuden), im Gegensatz zum restlichen Bezirk Blasberg, in dem die Einfamilienhäuser überwiegen (100 von 133, Zahlen ohne Untersuchungsgebiet). 8 Gebäude sind andere Gebäudetypen, eins hat mehr als 13 Wohnungen.

Die Gebäude sind überwiegend in der Zeit vor 1919 und zwischen 1919 und 1949 entstanden (Ergebnisse der Gebäude- und Wohnungszählung im Rahmen der Zensus 2011-Erhebung für das Gebiet Hafen-Ost).

Von den 709 Einwohnern wohnen 245 Personen in Einpersonenhaushalten (34,6 %), von den 534 Haushalten insgesamt sind 46 Haushalte mit Kindern (8,6 %) und 109 Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder (15,4 %), 67 Personen wohnen in Anstaltshaushalten (hier: Flüchtlingsunterkünfte) (9,4 %). Verglichen mit dem restlichen Gebiet des Bezirks Blasberg (s. nachstehende Tabelle) wohnen sehr viel mehr Personen in Einpersonenhaushalten und in Anstaltshaushalten, dagegen sehr viel weniger in Mehrpersonenhaushalten mit und ohne Kindern. Durchschnittlich wohnen im Untersuchungsgebiet 1,33 Einwohner verglichen mit rund 1,7-1,8 Einwohner im restlichen Blasberg, in Fruerlund und der Gesamtstadt.

Verglichen mit der Gesamtstadt: dort wohnen 30.141 Personen (von 95.469) in Einpersonenhaushalten (das entspricht 31,6 %), es gab 13.413 Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder (24,5 %) und 5.846 Haushalte mit Kindern (10,7 %) (Flensburger Zahlenspiegel 2017, Statistikstelle der Stadt Flensburg) (s. nachstehende Tabelle).

	VU-Gebiet	Blasberg (ohne VU-Gebiet)	Gesamtstadt
Gesamteinwohnerzahl	709 (100 %)	761 (100 %)	95.469 (100 %)
Haushalte insgesamt	534	424	54.842
Einpersonenhaushalte	245 (45,9 %)	161 (38,0 %)	30.141 (55,0 %)
Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder	109 (15,4 %)	172 (40,6 %)	13.413 (24,5 %)
Mehrpersonenhaushalte mit Kindern	46 (8,6 %)	61 (14,4 %)	5.846 (10,7 %)
Personen in Anstaltshaushalten	67 (9,4 % aller Einwohner)	15 (2,0 % aller Einwohner)	5.328 (5,6 % aller Einwohner)

#### Ergebnisse der Sozialstruktur:

- Das Untersuchungsgebiet hat einen niedrigen Anteil an Kindern und Jugendlichen und einen hohen Anteil an 18-30-Jährigen.
- Menschen von 65-75 Jahren sind unterrepräsentiert.
- Es wohnen fast dreimal so viele über 85-Jährige im Untersuchungsgebiet wie in der Gesamtstadt.
- Es wohnen überdurchschnittlich viele Ausländer im Untersuchungsgebiet, die hauptsächlich in Flüchtlingsunterkünften leben.
- Es gibt insgesamt eine relativ ausgewogene Geschlechterverteilung.
- Ausländische Männer sind überrepräsentiert in den Altersgruppen von 18-60 Jahren.
- Im Untersuchungsgebiet überwiegen Mehrfamilienhäuser mit 3-12 Wohnungen.

- Es sind nur wenige Ein- und Zweifamilienhäuser vorhanden.
- Die Wohnbebauung stammt überwiegend aus der Zeit vor 1919.
- Es überwiegen die Haushalte mit einer Person. Es wohnen relativ wenige Einwohner in Mehrpersonenhaushalten mit oder ohne Kinder im Untersuchungsgebiet.

#### 4.7.4 Eigentümerbefragung

Im Februar 2018 führte der Sanierungsträger eine Befragung der Grundstückseigentümer durch. Die Eigentümer wurden angeschrieben und gebeten, einen Fragebogen auszufüllen und zurückzusenden. Darin wurden zum einen gebäuderelevante Fragen, z.B. zum Alter, zur Energienutzung, zum Sanierungszustand der Gebäude u.a., zum anderen allgemeine Fragen zum direkten Umfeld des Gebäudes, zum Untersuchungsgebiet und zu ihrer Beratungs- und Mitwirkungsbereitschaft gestellt.

Die hohe Rücklaufquote von 52 % spiegelt das hohe Interesse der Eigentümer an einer Umgestaltung wider. So gaben 90 % der Befragten an, dass sie eine Weiterentwicklung wichtig (45 %) oder sogar sehr wichtig (45 %) finden. Nur 10 % finden sie nicht wichtig.

In Bezug auf die Zufriedenheit mit dem Umfeld ihrer Immobilie erklärten sich 15 % als sehr zufrieden, 58 % als zufrieden, 25 % als unzufrieden und 2 % (1 Person) als sehr unzufrieden, d.h. ca.  $\frac{3}{4}$  aller Eigentümer sind zufrieden und  $\frac{1}{4}$  unzufrieden.

Die Zufriedenheit mit dem Umfeld ist hauptsächlich auf die Lage / die Nähe zur Innenstadt (34 % aller Nennungen) und die Hafennähe / den Wasserblick (35 %) zurückzuführen. Die maritime Atmosphäre und die Nähe zum Volkspark schätzen 5 % sehr. Mit jeweils 3 % wurden die Uferpromenade, die Nähe zu Gastronomie, die Ruhe und die gute Erschließung gewürdigt.

Unzufrieden sind die Eigentümer hauptsächlich mit dem Lärm (14 % aller Nennungen) und dem hohen Verkehrsaufkommen auf den Hauptstraßen (14 %). Weitere jeweils 8 % empfinden fehlende Einkaufsmöglichkeiten, fehlende Fußgängerquerungen und den Verfall der Ballastbrücke 1 (Altes Pumpwerk) als negativ. Das Straßenbild / -die Straßengestaltung und die „Schrottboote“ an der östlichen Kaikante beurteilen 6 % negativ. Weiterhin wurden mit je 4 % die maroden Kaimauern, die lückenhafte Promenade, den Verfall nördlich Werftkontor, betrunkene Randalierer und fehlende Parkplätze genannt.

Den Eigentümern fehlen im Umfeld vor allem Einkaufsmöglichkeiten (28 %), Park-/Stellplätze (22 %), öffentliche WCs (11 %), Fußgängerquerungen (8%) und Sauberkeit und Pflege (6 %).

Zur Zufriedenheit mit dem (gesamten) Untersuchungsgebiet kann zusammenfassend gesagt werden, dass 61 % aller mehrfach genannten Aspekte die Lage (generell) bzw. die Lage am Wasser genannt haben, 15 % beurteilen die Lage am Volkspark positiv, 11 % das hohe (Entwicklungs-) Potenzial und jeweils 7 % empfinden die Uferpromenade und den Blick auf die Altstadt / das Wasser als positiv.

Negativ wurde vor allem der Verfall der Speicher mit 40 % aller mehrfach genannten Aspekte beurteilt. Die hohen Gebäude im Hafen empfinden 12 % und den Wertverlust der eigenen Gebäude aufgrund der hohen Gebäude im Hafen 9 % als negativ. 9 % beurteilen die Brachflächen im Hafen und 7 % die Vierspurigkeit der Hauptstraßen negativ. Jeweils 5 % gaben die Größe bzw. den Zuschnitt des VU-Gebiets („zu groß“) und das hohe Verkehrsaufkommen als negativ an.

Bei der Frage, was im Untersuchungsgebiet fehlt, nannten jeweils 17 % Grün- / Freizeitflächen und Einzelhandelsgeschäfte, gefolgt von 7 % für „mehr Wohnungen“. Jeweils 5 % stimmten für eine durchgehende Promenade, Park-/Stellplätze und kleine maritime Gewerbeeinheiten.

17 % der Eigentümer sind an einer Beratung oder / und Mitwirkungs- / Informationsmöglichkeiten interessiert, davon 83 % an Umsetzungs- Abschreibung- und Fördermöglichkeiten und 17 % an Energiesparmaßnahmen.

Interesse an Bürgerversammlungen haben 25 %, kein Interesse daran haben 14 % (keine Angabe = 61 %). An Informationen in Papierform haben 40 % Interesse, 7 % kein Interesse und 53 % machten keine Angabe. Informationen im Internet möchten 33 % nutzen, 13 % nicht und 54 % machten keine Angabe.

Die Ergebnisse der gebäuderelevanten Fragen sind in den Kapiteln 4.1.2 - 4.1.4 enthalten.

## 4.8 Wirtschaftsstruktur und Arbeitsplätze

Als wirtschaftliche Schwerpunkte für die Stadt Flensburg wurden im Strategiepapier Schleswig-Holstein von der IHK die Zukunftsbranchen Tourismus- und Gesundheitswirtschaft, maritime Wirtschaft, erneuerbare Energien, Logistik, Handel, Hochschul- und Forschungsstandort sowie die Basisbranchen Maschinenbau, Elektro-, Energie- und Umwelttechnik, chemische Industrie und Ernährungswirtschaft identifiziert (s. Grafik des „Strategiepapier Schleswig-Holstein 2030“ der IHK von 2012).

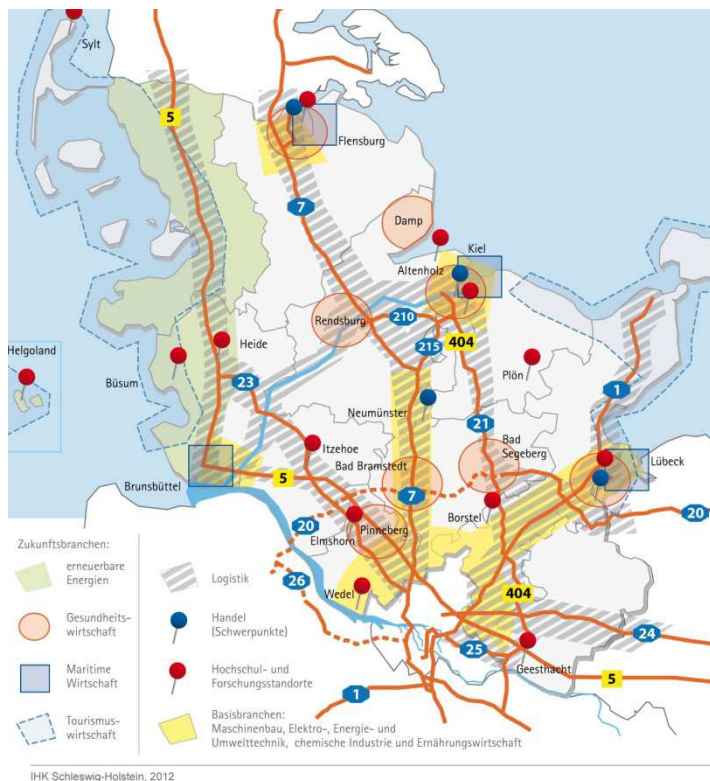


Abbildung 18 | Grafik des „Strategiepapers Schleswig-Holstein“, IHK 2012

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept der Stadt Flensburg erkennt in der SWOT-Analyse für die Gewerbeflächenentwicklung und Branchen als Stärken die Wasserlage am Hafen als Entwicklungspotential in touristischer wie auch wirtschaftlicher Art an. Die Schwächen bestehen darin, dass zu wenige Flächenreserven für zusätzliche Ansiedlungen vorhanden sind und die innerstädtischen Gewerbeflächen die Entwicklung in Wasserlagen blockieren. Hierbei muss berücksichtigt werden, dass bestehende Betriebe entweder an ihren Standorten aufgrund der vorhandenen räumlichen Verhältnisse nicht weiter wachsen können bzw. durch veränderte Rahmenbedingungen einen Bedeutungsverlust erlitten haben.

Die maritime Wirtschaft umfasst die Bereiche Seeschifffahrt, Werften mit Zulieferindustrie, Häfen mit Infrastruktur und maritime Dienstleistungen. Die Hafenstadt Flensburg wird im Durchschnitt von 3 bis 5 Kreuzfahrtschiffen pro Jahr angelaufen, die im Bereich der ISPS-Zone auf der Hafen-Ostseite anlegen. Die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft und ihre Zuliefer-Betriebe befinden sich auf der Hafen-Westseite; die Ausnahme ist hierbei eine auf der Hafen-Ostseite befindliche Fläche A mit ca. 1.600 qm, die zu Montagezwecken zeitweise von der Flensburger Hafen GmbH angemietet und herangezogen wird. Der Hafen-Umschlag erfolgt auf beiden Hafenseiten und hat sich in den vergangenen 5-6 Jahren dramatisch verändert. Im Wesentlichen besteht der Umschlag aus Schüttgütern wie Kohle, Splitt und Düngemitteln. Während die Stadtwerke Flensburg GmbH auf der Hafen-Westseite ausschließlich Kohle als Energierohstoff für ihr Kraftwerk per Schiff angeliefert bekommen, findet das Kerngeschäft der Hafenwirtschaft auf der Hafen-Ostseite mit dem Umschlag von Splitt und Düngemitteln statt. Der frühere große Umschlagsbereich in Form von Futtermitteln ist weggebrochen und hat die das Stadtbild prägenden Silogebäude, die zu großen Teilen leer stehen, hinterlassen.

Der Sektor Hafenwirtschaft wird gegenwärtig von der Flensburger Hafen GmbH mit 7 Beschäftigten und der Schiffsmakler- und Umschlags-GmbH Christian Jürgensen und Brink & Wölfel mit 6 Beschäftigten vertreten. Die von der Hafenwirtschaft in Anspruch genommene Fläche beträgt inklusive der sogenannten „Europawiese“ ca. 27.000 qm. Mit dem am 07.12.2017 erfolgten Ratsbeschluss RV-160/2017 wird diese Fläche um ca. 3.300 qm auf dann 23.700 qm reduziert und bleibt bis zum 31.12.2022 gesichert.

Der Sektor Maritime Dienstleistungen umfasst alle Dienstleistungen, die mit dem Wassersport in Zusammenhang stehen: vom Chartern von Yachten über die Ausrüstung und Instandhaltung von Segel- und Motorbooten, der Restaurierung alter Yachten bis zur Verbringung zu einem Winterlagerplatz. Die maritimen Dienstleister, die im Untersuchungsgebiet mit 8 Firmen vertreten sind, beschäftigen auf einer Fläche von ca. 18.000 qm insgesamt ca. 70 Beschäftigte.

Die im Freihafen beheimateten Segelvereine SSF-H mit 160 Mitgliedern und WSF mit ihren 140 Mitgliedern belegen eine Fläche an Land von jeweils 4.300 qm und 3.922 qm.

Konkret bezogen auf das Untersuchungsgebiet heißt das, dass die im Flächennutzungsplan beschriebene Nutzungsart Gewerbe zurzeit sehr heterogen besetzt ist und die Möglichkeiten einer Clusterbildung bisher nur eingeschränkt realisiert wurde.

Auch im Untersuchungsgebiet wird die Wirtschaftsstruktur durch einen hohen Anteil von Arbeitsplätzen im Handels- und Dienstleistungsbereich bestimmt. Hierbei sind die Betriebe der Jacob Cement AG, in deren Eigentum sich Grundstücke von ca. 40.000 qm befinden und auf denen ca. 100 Beschäftigte arbeiten sowie die Flensburger Dragee-Fabrik auf einer Grundstücksfläche von ca. 12.000 qm und einer Beschäftigtenzahl von ca. 100 Personen bestimmend.

Die folgende Tabelle basiert auf den in der städtischen Ordnungs- und Gewerbeverwaltung geführten Gewerbeanmeldungen sowie einer von der WiREG geführten gewerblichen Bestandsliste:

Branchen	Anzahl der Betriebe	Anzahl der Beschäftigten		
		unter 10	10 bis 50	50 bis 100
Gastronomische Betriebe	7	7		
Maritime Dienstleistungen	8	6	2	
Andere Dienstleistungen	11	11		
Auto / Verkehr	8	8		
Hafenumschlag	3	3		
Planungsbüros	3	1	2	
Gesundheitswesen	6	4	2	
Versicherungen	3	3		
Aus- und Weiterbildung	2	1	1	
Handwerksbetriebe	12	10	2	
Handelsbetriebe	8	5	1	2

Die folgende Darstellung des Bestandes der Wirtschaft wurde dem ISEK entnommen:

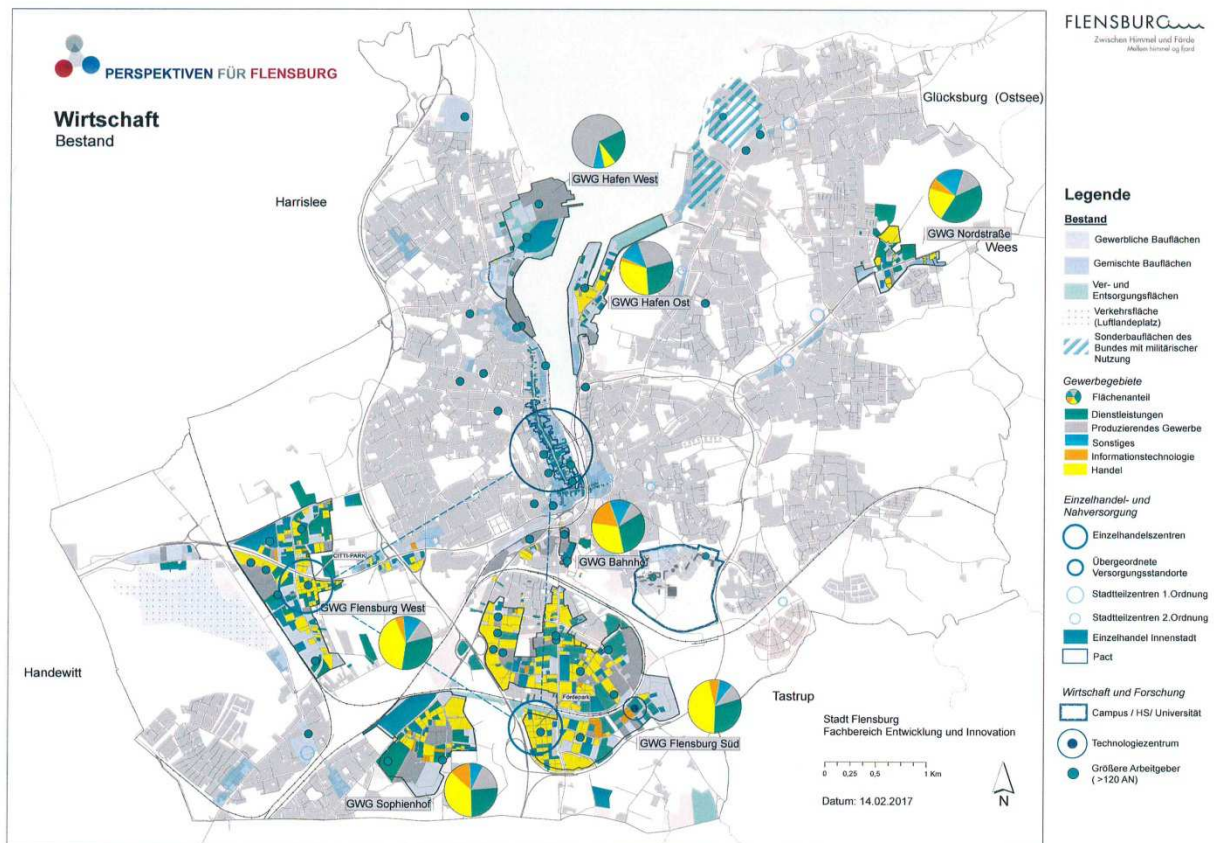


Abbildung 19 | Wirtschaftsbestand (ISEK 2018)

## SWOT-Analyse - Wirtschaftsstruktur und Arbeitsplätze

### Stärken

- Solide Grundlage für ein maritimes Zentrum durch die vorhandenen maritimen Gewerbebetriebe (z.B. Flensburger Yacht-Service, Robbe & Berking Werft), die beiden Segelvereine und das neu entstandene Robbe & Berking Yachting Heritage Centre mit seinem Yachtsport-Museum

### Schwächen

- Bedeutungsverluste der Gewerbebetriebe mit der Funktion der Silobewirtschaftung, Blockade einer hochwertigen Entwicklung von Flächen am Wasser (durch Verbleib der Betriebe am Standort)
- Schwierige Erreichbarkeit und mangelhafte Erschließung der Gewerbebetriebe östlich der Straße Ballastbrücke, direkte Nachbarschaft mit Wohnbauquartieren schränkt beide Nutzungen ein
- Bedeutungs- und Akzeptanzverlust der Hafenwirtschaft aufgrund sinkender Umschlagszahlen
- Geringe Anzahl der Beschäftigten der Hafenwirtschaft / im Hafengebiet

### Chancen

- Entwicklungspotenzial durch Wasserlage für maritimes Zentrum in touristischer wie auch in gewerblicher Hinsicht
- Hohes Ansiedlungspotenzial für neue Wirtschaftszweige und -Betriebe im VU-Gebiet durch Verlagerung der Hafenwirtschaft auf die Hafen-Westseite

### Risiken

- Bestehende Betriebe können sich an ihren Standorten aufgrund der vorhandenen räumlichen Verhältnisse nicht mehr weiter entwickeln (z.B. Jakob Cement, Drageefabrik)

## 4.9 Umwelteinwirkungen

Auf das Untersuchungsgebiet wirken Immissionen ein und vom Gebiet gehen Emissionen aus, die im Folgenden beschrieben und im Plan Nr. 16 „Umwelteinwirkungen“ dargestellt werden.

### 4.9.1 Schall

#### Bestehende Gutachten im Untersuchungsbereich

Lärmkontor GmbH LK 2005.091	25.07.2006	Schalltechnische Untersuchung zum Hafen-Ost „Harniskai“ in Flensburg
Lärmkontor GmbH LK 2007.029	15.05.2007	Schalltechnische Untersuchung zum Hafen-Ost „Harniskai“ in Flensburg 1.Fortschreibung

Für den Bereich der Harniskaispitze wurde als Vorbereitung für den Bebauungsplan Nr. 261 (in Bearbeitung) die Möglichkeit der Entwicklung von Wohnnutzung unter Immissionsschutzgesichtspunkten schallgutachterlich geprüft.

Das Gutachten vom 25.07.2006 enthält die Beurteilung der Ist-Situation (Bestand nach Planungsrecht) für die Quellen Gewerbe und Straßenverkehr und gibt eine erste Einschätzung



zum lärmbedingten Konfliktpotential in Hinblick auf eine Ausweisung als Wohn- und Mischgebiet für den Bereich der Harniskaispitze. Es handelt sich um ein Berechnungsmodell ohne Erhebung von eigenen Messdaten.

Als Ergebnis stellte das Gutachten fest, dass sich für das Untersuchungsgebiet Harniskaispitze tagsüber keine Einschränkungen für eine Ausweisung als Wohn- und Mischgebiet ergeben werden (die Richtwerte der TA Lärm für Wohngebiete von tags 55 dB(A) werden eingehalten). Allerdings werden die Richtwerte für Wohn- und Mischgebiete im Nachtzeitraum überschritten (das Plangebiet ist Beurteilungspegeln von 45 bis 50 dB(A) ausgesetzt). Die Schallauswirkungen aus Straßenverkehr wirken sich lediglich im östlichen, an die Straße Kielseng angrenzenden Bereich aus. Hier werden die Grenzwerte für Wohn- und Mischgebiete tags und nachts überschritten, wohingegen der gesamte nördliche Teil nicht beeinträchtigt wird.

In der Fortschreibung des obigen Gutachtens wurden die Geräuscheinwirkungen durch die gewerblichen Emittenten auf zwei konkrete städtebauliche Konzepte untersucht, zum einen mit Bestand und zum anderen nach Aufgabe der südlichen Gewerbenutzung. Außerdem wurde der flächenbezogene Schalleistungspegel (FSP) für die Werft nachts auf den Wert 60 dB(A) geändert. Auch hier handelt es sich um ein Berechnungsmodell ohne Erhebung eigener Messdaten.

Zum Schutz vor den auf der Hafent-Westseite gelegenen emittierenden Betrieben sollte auf der Harniskaihalbinsel entlang der Wasserkante als Abschirmung möglichst ein durchgehender Gebäuderiegel errichtet werden. Bei der Realisierung von Wohnnutzung sollten Wohn- und Schlafräume durch eine geeignete Grundrissgestaltung den lärmabgewandten Gebäudeseiten zugeordnet werden und passive Schallschutzmaßnahmen sicherstellen, dass die Werte der Innenraumpegel eingehalten werden.

Als Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung bestehen für das Gebiet der Harniskaihalbinsel am Tag für eine künftige Wohn- und Mischnutzung nach wie vor keine Einschränkungen. In der Nacht sind in der Regel für diese Bereiche an den schallzugewandten Fassadenseiten Werte von nicht mehr als 51 dB(A) zu erwarten. Durch ein geeignetes Schallschutzkonzept kann aber sichergestellt werden, dass auf den schallabgewandten Fassadenseiten der Gebäude die Werte von 45 dB(A) eingehalten werden könnten.

### Gutachten im Zuge der VU-Bearbeitung

TÜV Nord Umweltschutz 117SST014	22.02.2017	Schalltechnische Untersuchung zur VU für das Gebiet Hafen-Ost in der Stadt Flensburg
TÜV Nord Umweltschutz 117SST057	14.06.2017	Schalltechnische Untersuchung zur VU für das Gebiet Hafen-Ost in der Stadt Flensburg, hier: Straßenverkehrslärmuntersuchung
TÜV Nord Umweltschutz 118SST019	20.04.2018	Schallimmissionsprognose zur VU für das Gebiet Hafen-Ost in der Stadt Flensburg, hier: Untersuchung Sportboothafen im Industriebereich
118SST019-R1	26.04.2018	hier: 1. Revision
TÜV Nord Umweltschutz 118SST018	31.05.2018	VU für das Gebiet Hafen-Ost in der Stadt Flensburg, hier: Untersuchung tieffrequenter Schalleinflüsse auf das Plangebiet
TÜV Nord Umweltschutz	19.06.2018	Schallimmissionsprognose zur VU für

118SST018		das Gebiet Hafen-Ost in der Stadt Flensburg, hier: Detaillierte Untersuchung der Gewerbe- und Industrieanlagen innerhalb und außerhalb des Plangebiets
118SST018-R1	27.06.2018	hier: 1. Revision

Um in Bezug auf eine mögliche Wohn- oder Mischnutzung im Hafen-Ost-Gebiet (nördlich ab Werftkontor bis zur Harniskaispitze) Klarheit und Aktualität zu bekommen, wurden weiterführende Schallgutachten im Zuge der VU-Bearbeitung beauftragt. Es wurden zunächst vom TÜV Nord Umweltschutz (117SST014 vom 22.07.2017) die Gewerbelärmimmissionen der außerhalb des Plangebiets liegenden Gewerbe- und Industrieanlagen (Flensburger Fahrzeugbau Gesellschaft mbH, Stadtwerke Flensburg GmbH sowie Flensburger Schiffbau-Gesellschaft mbH & Co.KG) untersucht, die zu folgenden Ergebnissen führten:

- Im Tageszeitraum wird der Orientierungswert für ein Mischgebiet von 60 dB(A) im gesamten Untersuchungsgebiet unterschritten.
- Im Nachtzeitraum wird der Orientierungswert für ein Mischgebiet von 45 dB(A) teilweise überschritten. Die Überschreitungen von bis zu 5 dB(A) liegen im mittleren und nördlichen Teil des Untersuchungsgebietes. Im südlichen Teil des Untersuchungsgebietes werden die Orientierungswerte auch im Nachtzeitraum eingehalten.

Um auf den Flächen der Überschreitung der Nacht-Orientierungswerte trotzdem Ausweisungen für schützenswerte Nutzungen zu erreichen, wäre es erforderlich, aktive Maßnahmen zum Schallschutz zu treffen und in der Bauleitplanung zu verankern.

Aktive Maßnahmen zum Schallschutz könnten z.B. sein:

- Anordnung schutzbedürftige Wohn- und Schlafräume auf der lärmabgewandten Seite
- Architektonische Lösungen: gläserne Vorfassaden, verglaste Loggien etc.
- Untersuchungen für konkrete Planvorhaben unter Berücksichtigung vorgelagerter Baukörper (möglichst geschlossene Bebauung zur Innenförde oder lichtdurchlässige Schallschutzfassaden zwischen den geplanten Gebäuden an der Innenförde)

Die Flächen, in denen der Nacht-Orientierungswert der DIN 18005 durch gewerbliche Schallemissionen überschritten wird, wären in der Planzeichnung eines aufzustellenden Bebauungsplans zu kennzeichnen. In der Begründung wäre aus städtebaulicher Sicht der Nachweis zu führen, warum diese Flächen mit schützenswerten Nutzungen überplant werden müssten und welche aktiven Maßnahmen zum Schallschutz getroffen werden könnten.

Für schützenswerte Wohnnutzungen innerhalb der belasteten Bereiche (>45 dB(A)) wären die Schallschutzanforderungen und ihre Ursache in einer öffentlich-rechtlichen Regelung festzuschreiben. Diese Regelung wäre so zu gestalten, dass der Grundstückseigentümer, der Eigentümer der darauf befindliche Gebäude und der Nutzer (Mieter) darüber nachvollziehbar in Kenntnis gesetzt würden.

Nach Rücksprache mit dem LLUR wurde deutlich, dass eine Beurteilung der gesamten Situation nicht allein durch Berechnungsmodelle erfolgen könnte, sondern nur in Ergänzung mit der Erhebung eigener Messdaten; hier besonders der tieffrequenten Anteile von Motorengeräuschen der Schiffe während der Liegezeit im Ausrüstungsdock der Werft.

Auf Grundlage neuer Erkenntnisse zu den auf der Hafen-Westseite liegenden Gewerbebetrieben (Flensburger Fahrzeugbau Gesellschaft mbH und MAN Nutzfahrzeuge, Stadtwerke Flensburg GmbH sowie Flensburger Schiffbau-Gesellschaft mbH & Co.KG) erfolgte unter

118SST018 vom 19.06. und 27.06.2018 eine Aktualisierung. Außerdem sollten für die derzeit bestehenden 35 Gewerbebetriebe innerhalb des Plangebietes die Gewerbelärmimmissionen sowohl für den derzeitigen Bestand wie auch für zukünftige Entwicklungen aufgezeigt werden. Die Untersuchung stützte sich auf eine Zusammenstellung der Ergebnisse mehrerer Einzelbetriebsuntersuchungen unterschiedlicher schalltechnischer Büros sowie auf Emissionseinstufungen weiterer Betriebe nach Branchenzugehörigkeit und Nachbarschaftseinbindung.

Die Berechnungen zeigten, dass die Gesamtbelastung in der Bestandssituation zur Tageszeit durch die Betriebe im Plangebiet und der FFG hervorgerufen werden. Die Stadtwerke, die Werft und die westlich der Förde gelegenen Gewerbebetriebe haben im Tageszeitraum nur einen verminderten Einfluss auf die Gesamtbelastung. Der Immissionswert für ein Urbanes Gebiet von 63 dB(A) wird im Plangebiet bereits in geringen Abständen (0 - 25 m) zu den Betriebsflächen eingehalten.

Im Nachtzeitraum wird der Immissionswert für ein Urbanes Gebiet von 45 dB(A) im gesamten Plangebiet überschritten. Die Berechnungen zeigen, dass die Gesamtbelastung hauptsächlich durch die Flensburger Hafen GmbH, die FFG und die Stadtwerke bestimmt wird.

Für die jeweiligen **Betriebe auf der Hafens-Westseite außerhalb des Plangebiets** ergeben sich hierbei folgende Gewerbelärmemissionen:

Für die **Stadtwerke Flensburg GmbH (SWFL)** liegen detaillierte schalltechnische Untersuchungen vor. Der Betrieb erfolgt ganzjährig im Tages- und Nachtzeitraum. Es wird darauf hingewiesen, dass die Stadtwerke eine stark saisonal schwankende Auslastung mit einem Volllastbetrieb in den Wintermonaten aufweisen. Für die Untersuchung wurde dieser Volllastbetrieb in Ansatz gebracht. Im relevanten Nachtzeitraum strahlen als maßgebliche Quellen für das Plangebiet die GuD-Anlage sowie die sechs großen Kühlanlagen im südöstlichen Bereich des Betriebsgeländes aus.

Die **Flensburger Schiffbau-Gesellschaft mbH & Co.KG (FSG)** arbeitet als Werft ganzjährig im Tages- und Nachtzeitraum. Eine Prüfung der Hauptmaschinen während der Liegezeit im Ausrüstungsdock erfolgt nach Auskunft des Betriebes nur zwei- bis dreimal im Jahr. Zur Bestimmung der Emissionen der FSG wurde im Bereich der Harniskaispitze eine Dauermessung von sieben Tagen durchgeführt. Während des Messzeitraums lagen zwei Schiffe im Dock, es erfolgte regulärer Arbeitsbetrieb innerhalb der Werft und die Hilfsmotoren der Schiffe wurden zeitweise betrieben. Anhand der Messergebnisse aus der Dauermessung (Untersuchung tieffrequenter Schalleinflüsse auf das Plangebiet des TÜV Nord Umweltschutz mit der Nr. 118SST018 vom 31.05.2018) wurde ein flächenbezogener Schalleistungspegel (FSP) von 67,5 dB(A) tags und 57,5 dB(A) nachts ermittelt. Mit diesen Werten ist lediglich eine gewerbliche Nutzung möglich.

Die **Flensburger Fahrzeugbau Gesellschaft mbH (FFG)** ist im Bereich Wehrtechnikinsandsetzung und Fahrzeugumrüstung tätig. Der Betrieb erfolgt ganzjährig im Tages- und Nachtzeitraum. Während der Tageszeiten finden auf dem östlichen Bereich des Betriebsgeländes der Schusstest (Wertung als einmaliges Ereignis) sowie Panzerfahrten statt. Während der Nachtzeiten erfolgen keine Panzerfahrten oder Schusstests und die entscheidenden Emissionsquellen bestehen aus den Mündungsgeräuschen der Prüfplätze für Motoren.

Im Tageszeitraum liegen die Lärmpegel mindestens 9 dB(A) unter den Richtwerten der TA Lärm, so dass für den Tageszeitraum keine Maßnahmen notwendig werden. Betrachtet wurden für den Nachtzeitraum drei Szenarien:

- Ohne Betrieb der Prüfstände werden die Richtwerte eingehalten und es sind keine Maßnahmen erforderlich.

- Mit dem Betrieb von Prüfstand 1 werden die Richtwerte um 2 dB(A) und unter Beachtung der im Gebiet zu berücksichtigenden Vorbelastung um 8 dB(A) überschritten.
- Mit dem Betrieb aller 4 Prüfplätze für Motoren und Getriebe (ungünstigster Fall) werden die Richtwerte um 5 dB(A) und unter Beachtung der im Gebiet zu berücksichtigenden Vorbelastung um ca. 11 dB(A) überschritten.

Im Rahmen der Untersuchung wurde festgestellt, dass bei dem Betrieb der FFG ein erhöhtes schalltechnisches Minderungspotential im Bereich der Prüfplätze für Motoren und Getriebe (4) während des Nachtzeitraums von 22:00 bis 06:00 Uhr besteht. Durch Einbau von Schalldämpfern an den Kaminmündungen der Motorenprüfstände (2), einem Getriebeprüfstand und am Standlaufplatz sind Minderungen der Schalleistung um 15 dB(A) möglich. Die Minderungsmaßnahmen würden Kosten von ca. 100.000 EUR verursachen und wären vertraglich zwischen der Stadt Flensburg und dem Betrieb FFG abzusichern.

Für die **Gewerbeflächen innerhalb des Plangebiets** ergeben sich folgende Lärmemissionen:

Der Betrieb der **Flensburger Hafen GmbH** kann zur Tages- und Nachtzeit erfolgen. Es werden hier Schiffe mit Schüttgut (Düngemittel, Kies und Splitt) entladen. Angrenzend an den Wirtschaftshafen befinden sich in ca. 120 m Entfernung Wohnnutzungen. Es wurde ein flächenbezogener Schalleistungspegel (FSP) von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts ermittelt.

Am Forschungsstandort der **Hochschule Flensburg** (Kielseng 13 – 15) werden Verbrennungskraftmaschinen und energetische Anlagen erprobt und weiterentwickelt. Es wurde ein FSP von 62,5 dB (A) tags und 50 dB (A) nachts angesetzt.

Als Schlussfolgerung für eine zukünftige Entwicklung von Teilflächen des Planungsgebietes zu einem Urbanen Gebiet (MU) kann festgehalten werden, dass folgende Voraussetzungen erforderlich sind:

- a.) Umsetzung von Maßnahmen bei der FFG zur Erlangung des erhöhten schalltechnischen Minderungspotentials; hier: Einbau von Schalldämpfern an den Kaminmündungen der Motorenprüfstände, des Getriebeprüfstandes und des Standlaufplatzes, die die Schalleistungen um 10 dB(A) bzw. 15 dB(A) mindern können.
- b.) In einem 1. Schritt findet die Verlagerung der bestehenden Betriebe Flensburger Hafen GmbH (Harniskai) und Jacob Sönnichsen AG (Am Industriehafen 2 und 3) sowie DLG Dansk Landbrugs Grovvarseselskab (Ballastkai 10 - 10a) statt.  
Die Flensburger Hafen GmbH könnte nach Aufgabe der Kohlebefeuerung durch die Stadtwerke Flensburg GmbH (SWFL) auf dem Gelände der Kohlelagerung untergebracht werden. Aufgrund der dort vorhandenen Kaikantenlänge wäre es jedoch erforderlich, dass ein Teil der Handels- bzw. Kranmontageschiffe zeitweise auf der Hafen-Ost-Seite „geparkt“ werden müsste.  
Der Baustoffhandel der Jacob Sönnichsen AG wäre als Eigentümerin einer Fläche von ca. 40.000 qm bereit, sich verlagern zu lassen. Hierfür wäre die Bereitstellung eines innerhalb der Stadt Flensburg gelegenen Gewerbegrundstücks erforderlich.  
Der Betrieb der DLG am Standort Ballastkai 10 und 10a wurde trotz langfristiger Erbbaurechtsverträge (Laufzeit bis 2034) vor mehreren Jahren aufgegeben.
- c.) In einem 2. Schritt kann die Verlagerung aller Betriebe im Bereich Kielseng 3 - 9 stattfinden.

Im südlichen und nordöstlichen Bereich des Plangebiets (Rasterlärmkarte zukünftige Entwicklung nachts – grün eingefärbt) ist eine Wohnnutzung mit der Einstufung als Urbanes

Gebiet bei Umsetzung der beschriebenen Schallminderungsmaßnahmen und der Verlagerung der angegebenen Betriebe (7) möglich.



Abbildung 20 | Rasterlärmkarte gewerbliche Geräuschbelastung, zukünftige Entwicklung nachts, TÜV Nord

Im nordwestlichen Bereich (Rasterlärmkarte zukünftige Entwicklung nachts – gelb eingefärbt) ist eine Wohnnutzung mit der Einstufung als Urbanes Gebiet nicht möglich. Um einem zukünftigen Nachbarschaftskonflikt zwischen Wohn- und Gewerbenutzung entgegenzuwirken, sollten in diesem Bereich zukünftig lediglich eingeschränkte Gewerbebegebietsflächen ausgewiesen werden.



Abbildung 21 | Rasterlärmmarte gewerbliche Geräuschbelastung, Bestandssituation nachts, TÜV Nord

Die Untersuchung der **Straßenverkehrslärmimmissionen** ergab folgende Ergebnisse:

Im Untersuchungsbereich liegen die Beurteilungspegel im 3. OG für den Verkehr am Tage zwischen 46 und 67 dB(A). Ab einer Entfernung von ca. 50 m zur Straßenmitte Kielseng / Ballastbrücke werden die Orientierungswerte für Mischgebiete (60 dB(A) tags) im Untersuchungsgebiet bei freier Schallausbreitung eingehalten. Im straßennahen Bereich werden die Orientierungswerte um bis zu 7 dB(A) überschritten.

Im Nachtzeitraum liegen die Beurteilungspegel im 3. OG zwischen 37 und 58 dB(A). Ab einer Entfernung von ca. 60 m zur Straßenmitte Kielseng / Ballastbrücke werden die Orientierungswerte für Mischgebiete (50 dB(A) nachts) im Untersuchungsgebiet eingehalten. Im straßennahen Bereich werden die Orientierungswerte um bis zu 8 dB(A) überschritten. Die Berechnungen zeigten, dass bezogen auf das gesamte Untersuchungsgebiet das 3. OG maßgeblich ist. Lediglich im straßennahen Bereich (ca. 20 m bis zur Straßenmitte Kielseng /

Ballastbrücke) ergeben sich um ca. 2 dB(A) erhöhte Außenlärmpegel für die unteren Geschossebenen.

Zur Realisierung zukünftiger Bebauung ergeben sich folgende Möglichkeiten:

- Umsetzung von aktiven Schallschutzmaßnahmen an den Straßen Kielseng / Ballastbrücke, (Wälle / Wände / Geschwindigkeitsreduzierung / Verkehrsminderung)
- Festsetzungen von Anforderungen zum passiven Schallschutz in den zukünftigen Bebauungsplänen

Werden Schallschutzmaßnahmen (aktiv oder passiv) gegenüber dem Straßenverkehrslärm in der Bauleitplanung umgesetzt, so ist eine zukünftige Wohnbebauung unter diesem Aspekt realisierbar.

#### 4.9.2 Luftbelastung durch Staub und Geruch

Vor Bearbeitung der VU lagen Gutachten zur Frage der Geruchs- und Staubimmissionen für den Bebauungsplan Nr. 261 „Harniskaispitze“ der Stadt Flensburg“ aus dem Jahr 2008 vor. Diese umfasste lediglich den nördlichen Teil des VU-Gebiets. Im Zuge der VU wurde ein ergänzendes Gutachten beim TÜV Nord für Immissionen durch Staub und Geruch zur Frage einer möglichen Mischgebietsausweisung beauftragt. Es baut auf den Berechnungswerten von 2008 auf und erweitert die Ergebnisse auf das Gebiet der VU nördlich des Werftkontors.

##### Staub

Hinsichtlich der Fragestellung Staubimmissionen ist der Massengutumschlag der Flensburger Hafen GmbH zu betrachten. Im weiteren Umfeld werden das Heizkraftwerk der Stadtwerke Flensburg GmbH und die Flensburger-Schiffbau-Gesellschaft GmbH & Co.KG anhand vorliegender Untersuchungen berücksichtigt. Die Gesamtbelastung wird anhand der Grenzwerte der 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit für lungengängige Partikel (PM10 und PM2,5) bewertet. Die Grenzwerte werden im Nahbereich um die Flächen mit Massengutumschlag und am Schuppen D/E überschritten.

Als Empfehlung für die Bauleitplanung ergibt sich: Aus gutachterlicher Sicht sind für bestehende Gemengelagen PM10-Jahresmittelwerte bis  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$  tolerabel. Dies ist in den Bereichen außerhalb der in Plan Nr. 16 „Umwelteinwirkungen“ orange gekennzeichneten Fläche der Fall. Für die Schaffung neuer Nachbarschaften sollten nur Bereiche außerhalb der in Abbildung 2 gelb gekennzeichneten Fläche in Betracht gezogen werden, in denen die jahresmittlere Belastung weniger als  $28 \mu\text{g}/\text{m}^3$  beträgt und keine Überschreitung der Anforderungen an den Tagesmittelwert zu erwarten ist.

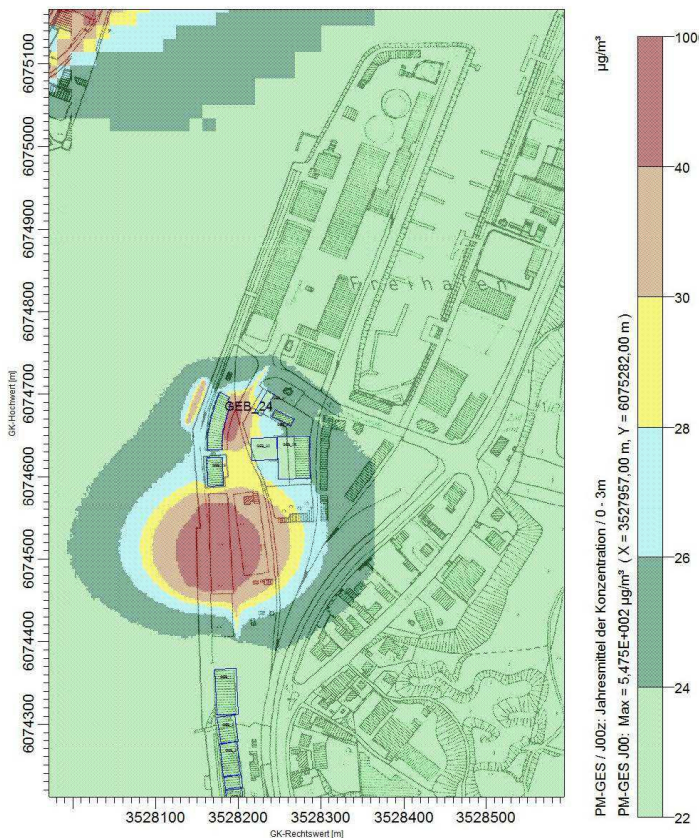


Abbildung 22 | Partikel PM10, Räumliche Verteilung der Jahresmittelwerte, Staub-/Geruchsgutachten TÜV Nord

## Geruch

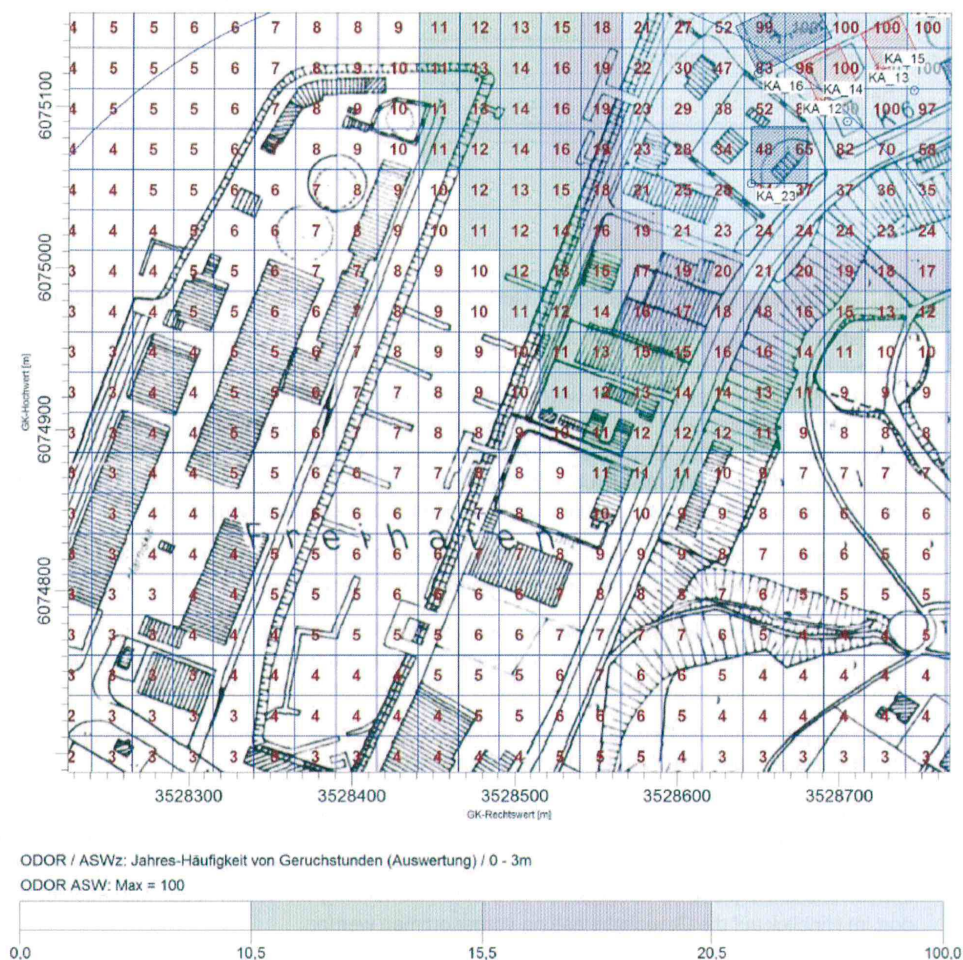
Hinsichtlich der Geruchsimmissionen wurden als mögliche Geruchsemittenten das kommunale Klärwerk Kielseng nordöstlich der Harniskaispitze (außerhalb des VU Gebiets), die ab 2008 errichtete Werft Robbe & Berking im mittleren Teil und die Flensburger-Dragee-Fabrik (FDF) im südlichen Teil des Untersuchungsgebietes identifiziert.

Aus dem Jahr 2008 liegt eine Staub- und Geruchs-Immissionsprognose vor, in der die durch die Kläranlage hervorgerufene Geruchsbelastung gemäß Geruchs-Immissionsrichtlinie (GIRL) ermittelt und bewertet wurde. Die GIRL legt konkrete, für den Regelfall geltende Geruchsimmissionswerte fest und stellt das einzige umfassende Regelwerk dar hinsichtlich der Beurteilung der Frage, wann eine Geruchsbelastung als erhebliche Belästigung und damit als schädliche Umwelteinwirkung im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) anzusehen ist. Diese Prognose wurde in 2018 rechnerisch überprüft.

Für Wohn- und Mischgebiete gilt ein Immissionswert von 0,10. Dieser Immissionswert wird in einem kleinen nordwestlichen und dem nordöstlichen Bereich des VU-Gebietes (bis Kielseng Nr. 5) überschritten. Demnach ist dort von erheblichen Belästigungen im Sinne des BImSchG auszugehen und eine Ausweisung als Wohn- oder Mischgebiet sollte wegen der Geruchsbelastung in diesem Bereich nicht vorgenommen werden. Der Immissionswert für Gewerbe-/Industriegebiete von 0,15 wird dagegen im gesamten Plangebiet – außer im nordöstlichen Bereich (bis Kielseng Nr. 9) - eingehalten. Die Ausweisung als Gewerbegebiet ist im Hinblick auf die Geruchsbelastung im gesamten Untersuchungsgebiet möglich.



## Geruchsimmissionen des Ist-Zustandes der Kläranlage:



Zusatzbelastung der Geruchsimmissionen im Plangebiet durch die Gerüche der Kläranlage angegeben in Prozent der Jahresstunden.

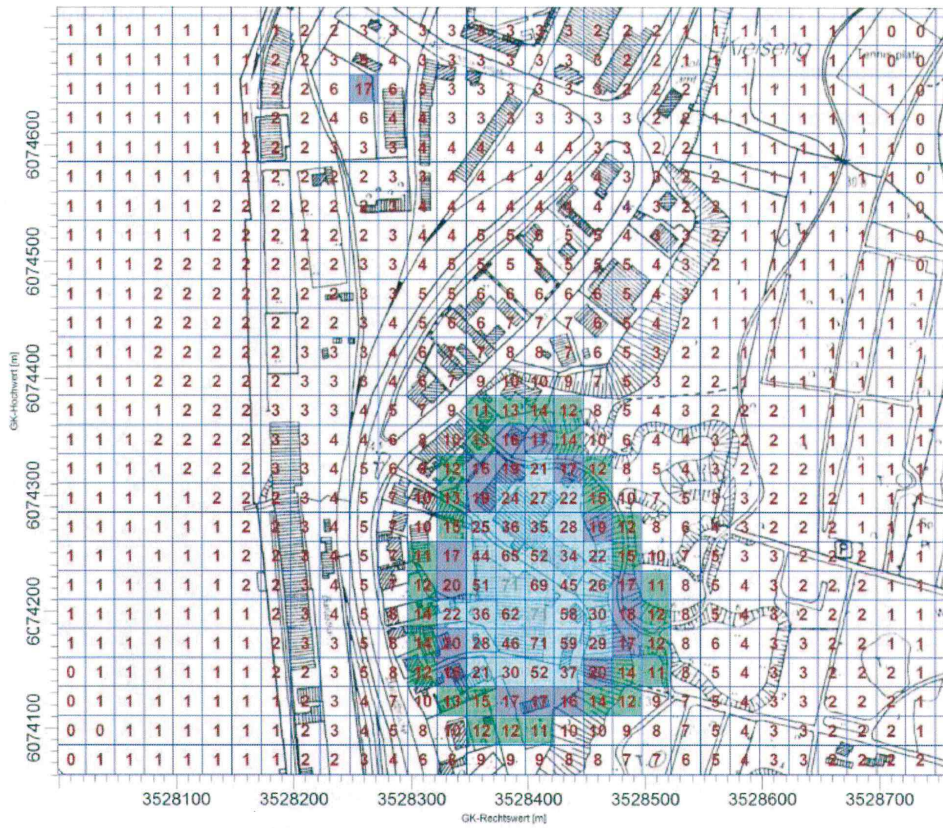
Zur Ermittlung der Kenngrößen der Zusatzbelastung (relative Häufigkeit der Geruchsstunden) müssen die Werte der obigen Abbildung jeweils mit dem Faktor 0,01 multipliziert und auf 2 Stellen hinter dem Komma gerundet werden.

Um feststellen zu können, ob bzw. in welchem Umfang Verringerungen der Geruchsbelastung erreicht werden könnten, wurden weitere Berechnungen unter Berücksichtigung von vier verschiedenen Maßnahmen zur Emissionsminderung und zur Verbesserung der Ableitbedingungen geruchsbeladener Abluft unter Angabe der jeweiligen Kosten durchgeführt:

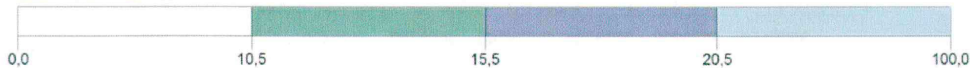
1. Durch die Einhausung der offenen Bereiche der Schlammverladung mit Absaugung und Behandlung dieser Abluft sowie der Abluft des Trübwasserspeichers in einem Biofilter mit Kosten von ca. 330.000 EUR brutto
2. Die Ableitung der Abluft der Tropfkörper über einen Schornstein verringert die Geruchsbelastung sowohl im Nordostteil als auch im Nordwestteil des Plangebiets mit Kosten von ca. 250.000 EUR brutto
3. Die Kombination der Maßnahmen 1 und 2 mit Kosten von ca. 580.000 EUR brutto
4. Die Reinigung sowohl der Abluft der Schlammbehandlung als auch des Vorreinigungsgebäudes in einem Biofilter mit Kosten von ca. mind. 650.000 EUR brutto

Im Ergebnis zeigt sich, dass durch die untersuchten Maßnahmen zur Verringerung der Geruchsbelastung nur äußerst geringe Reduktionen im Plangebiet erreichbar wären.

## Geruchsimmissionen durch Robbe & Berking-Werft und Drageefabrik:



ODOR / ASWz: Jahres-Häufigkeit von Geruchsstunden (Auswertung) / 0 - 3m  
 ODOR ASW: Max = 71



Zusatzbelastung der Geruchsimmissionen im Plangebiet durch die Gerüche der Drageefabrik und der Yachtwerft angegeben in Prozent der Jahresstunden.

Zur Ermittlung der Kenngrößen der Zusatzbelastung (relative Häufigkeit der Geruchsstunden) müssen die Werte der obigen Abbildung jeweils mit dem Faktor 0,01 multipliziert und auf 2 Stellen hinter dem Komma gerundet werden.

## Zusammenfassung Geruchsemissionen

Die Berechnungen der Geruchsgesamtbelastung mit dem Ist-Zustand der Kläranlage sowie den abgeschätzten Emissionen der Robbe & Berking Werft und der Drageefabrik ergeben, dass der Immissionswert für Wohn- und Mischgebiete von 10% der Jahresstunden im nord-westlichen und im nordöstlichen Bereich des Plangebiets überschritten wird. Diese Bereiche sind in Abbildung 10 farbig gekennzeichnet. Dort ist von erheblichen Belästigungen im Sinne des BImSchG auszugehen und eine Ausweisung als Wohn- oder Mischgebiet sollte aufgrund der Geruchsbelastung nicht erfolgen.

Der Immissionswert für Gewerbe- und Industriegebiete von 15% der Jahresstunden wird auch in den grün hinterlegten Bereichen eingehalten. Eine Ausweisung als Gewerbegebiet ist in diesen Teilen des Plangebiets möglich.

Im mittleren Teil des Plangebiets wurden Geruchsimmissionen in der Umgebung der Robbe & Berking Werft außerhalb des Betriebsgeländes der Werft von weniger als 10% der Jahresstunden ermittelt. Damit ergibt sich in diesem Teil keine erhebliche Geruchsbelastung.

In der direkten Nachbarschaft der Drageefabrik treten Geruchsbelastungen von mehr als 10% der Jahresstunden auf, die nach GIRL erheblich sind. Im Plangebiet westlich der Ballastbrücke ergeben sich dagegen keine erheblichen Geruchsbelastungen, so dass dort eine Ausweisung als Wohn- oder Mischgebiet möglich ist.

Um die Staub- und Geruchssituation im VU-Gebiet nicht weiter zu verschlechtern, sollten zukünftig keine staub- und geruchsemitierenden Betriebe im VU-Gebiet angesiedelt werden.

### **4.9.3 Boden / Bodenschutz**

#### **Geologie / Bodenentwicklung**

Das Untersuchungsgebiet ist überwiegend durch anthropogene Auffüllungen auf marinen Sanden und organogenen Sedimenten seit dem 16. Jahrhundert entstanden.

Das VU-Gebiet westlich der Hauptstraßentrasse Hafendamm, Ballastbrücke und Kielseng besteht aus aufgeschüttetem Bodenaushub, Bauschutt und Sand. Die Ballastbrücke und die Straße Harnis stellten ehemals den Verlauf der Uferlinie dar.

Die Veränderung der Eisenbahnlinien und der Bau des heutigen Bahnhofs anstelle einer Vielzahl von zuvor bestehenden kleinen Bahnhöfen hatte eine starke Veränderung des Hafengebiets zur Folge. Im Süden des VU-Gebiets wurde um 1875 der Bereich für Gleisanlagen und zugehörige Betriebsbauten der Eisenbahnlinie nach Eckernförde und Kiel aufgefüllt. Auch der (gepflasterte) Hafendamm (mit Alleebäumen und Vorgärten) wurde 1875 auf aufgeschüttetem Boden gebaut. In Folge des Bahnhofausbaus wurden zahlreiche Industrieanlagen angesiedelt.

Der „Freihafen“ mit seinen Lagerhäusern und Getreidesilos wurde 1920 gebaut und dementsprechend seine Landseite aufgefüllt. So verschwand auch die Bedeutung der Straße Harnis (=Haken) durch die Aufschüttung des Freihafengeländes. Davor war es eine steinerne Landzunge, hinter der die Förde begann.

Auf der Trasse des Bahngleises Richtung Kappeln wurde die Bundesstraße 199, die heutige Nordstraße, gebaut.

#### **Altlasten und schädliche Bodenveränderungen**

Die Untere Bodenschutzbehörde der Stadt Flensburg hat im Zuge der TÖB-Beteiligung zur VU mit Schreiben vom 10.03.2016 mitgeteilt, dass sich im Untersuchungsgebiet auf Grund langjähriger gewerblicher Nutzung eine Vielzahl von altlastverdächtigen Flächen sowie Altablagerungen und einige Bereiche mit schädlichen Bodenveränderungen befinden. Unter den derzeitigen Gegebenheiten besteht für keine dieser Flächen ein dringender Untersuchungs- oder Sanierungsbedarf. Sollten sich die Randbedingungen ändern und Umnutzungen oder Eingriffe in den Boden auf den in der Karte gekennzeichneten Flächen und deren Umfeld geplant werden, so ist für den konkreten Einzelfall die Untere Bodenschutzbehörde mit einzubeziehen.

Generell gilt, dass im weiteren Planungsverlauf bei Umnutzungen, Neubauten bzw. Bodeneingriffen weitere Bodenuntersuchungen erforderlich sind. Es muss grundsätzlich im gesam-

ten VU-Gebiet damit gerechnet werden, dass aufgrund der Auffüllungen erhöhte Kosten für Gutachten, Entsorgung oder Sicherung entstehen können.

Bei den Bodenverunreinigungen handelt es sich, abhängig von der vorherigen gewerblichen Nutzung der Flächen hauptsächlich um PAK (Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe), MKW (Mineralölkohlenwasserstoffe), Schwermetalle, Arsen, etc. Die ehemaligen Gewerbebetriebe umfassten z.B. Schrottplatz, Mineralölhandel, Teerbaufirma, Holzhandel, Handwerksbetriebe der Bahn, Ziegeleien, Farb- und Lackfabriken, Busbetriebshof, Werften, Zimmereibetrieben, u.a.

Für die Erstellung des Bebauungsplans VB Nr. 12 Sonwik wurden im April 2001 die Sedimente des Hafenbeckens untersucht. Nach den Ergebnissen der Laboranalytik wurden in den untersuchten Sedimentproben gemäß Baggergutverordnung signifikant erhöhte Gehalte u.a. von PAK (polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe) gemessen. Hierbei handelt es sich nach Aussage des Gutachters um Rückstände von Teeranstrichen an ehemaligen Hafenanlagen, eine für Häfen typische Erscheinung. Bei einer Vertiefung des Hafenbeckens wäre eine Entsorgung des geförderten, kontaminierten Baggerguts gemäß abfallrechtlichen Vorgaben erforderlich. Mit solchen oder ähnlichen Gegebenheiten ist u.U. auch in den Hafebodenflächen des Hafen-Ost-Gebiets zu rechnen.

Im 2. Weltkrieg wurde der Freihafen als Hafen für U-Boote, Kriegsschiffe, Torpedofangboote genutzt. In 1945 erfolgte ein Explosionsunglück auf einem benachbarten Munitions-Sammelplatz, wobei im Hafen liegende Schiffe sanken und zahllose Munitionsteile ins Hafenbecken geschleudert wurden. Im Hafenbecken fanden seitdem mehrfach Munitionsräumungen statt, letztmalig in 2002. Am südlichen Ende des Hafenbeckens befinden sich stärkere Ölverunreinigungen im Sediment. Vereinzelt, hauptsächlich im Sommer, kommt es zum Aufsteigen von einigen Ölblasen. Die Ölverunreinigungen im Sediment wurden umfangreich durch Probenahmen und Laboranalysen erkundet. Das gesamte Freihafenbecken ist als Fläche, deren Boden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet ist, gekennzeichnet.

## **Kampfmittelfreiheit**

Das Landeskriminalamt weist in seiner Stellungnahme zur frühzeitigen TÖB-Beteiligung im März 2016 darauf hin, dass Kampfmittel im Untersuchungsgebiet nicht auszuschließen sind. Vor Beginn jeder Tiefbaumaßnahme wie z.B. Baugruben, Kanalisation und Straßenbau ist die Fläche gemäß Kampfmittelverordnung des Landes Schleswig-Holstein auf Kampfmittel untersuchen zu lassen. Hierfür muss sich der Bauträger mit dem Landeskriminalamt in Kiel frühzeitig in Verbindung setzen. Nach Abschluss der VU gilt es, den weiteren Handlungs-/Sanierungsbedarf hinsichtlich der angestrebten Nutzung festzulegen und den damit verbundenen Aufwand zu kalkulieren.

Deutlich ist, dass der fehlende Nachweis der Kampfmittelfreiheit für das Gesamtgebiet und der noch ungeklärte Umfang der Bodenverunreinigung für die Umnutzung ein hohes Kostenrisiko darstellt.

#### 4.9.4 Hochwasser

In Bezug auf Hochwasser ist das Landeswassergesetz zu berücksichtigen. Inzwischen ist die Änderung des Landeswassergesetz vom 09.09.2016 in Kraft getreten. Für die hochwassergefährdeten Gebiete wird der maßgebliche Referenzwasserstand für selten überflutete Gebiete definiert (HW200). Dieser ist für den Flensburger Hafen mit +2,45 m über NN angegeben.

Teilbereiche des Untersuchungsgebietes befinden sich im Hochwasserrisikogebiet (s. Karte und Bestandsplan Nr. 16 „Umwelteinwirkungen“ im Anhang). Nach § 80 Abs. 1 Nr. 4 LWG gibt es ein Bauverbot in den Risikogebieten. Hier dürfen bauliche Anlagen nicht errichtet oder wesentlich geändert werden.

Es bestehen aber auch Ausnahmen. Zur Begrenzung der Hochwasserrisiken soll die Möglichkeit der Errichtung baulicher Anlagen in den Hochwasserrisikogebieten nur dann eröffnet werden, wenn dort ein ausreichender Schutz vor Hochwasser vorhanden ist. Dieser Schutz kann gewährleistet werden, entweder durch einen Landesschutzdeich oder eine Schutzanlage, die einen einem Landesschutzdeich vergleichbaren Schutzstandard aufweist oder bei Baumaßnahmen, bei denen mit der Herstellung der baulichen Anlage die erforderlichen Schutzvorkehrungen geschaffen werden.

Hochwasserschutzmaßnahmen einzelner baulicher Anlagen können durch die Bauausführung (z. B. hoch gelegene Gebäude) oder hochwasserangepasste Nutzung im unteren Gebäudebereich (z. B. Garage statt Wohnraum) geschaffen werden.

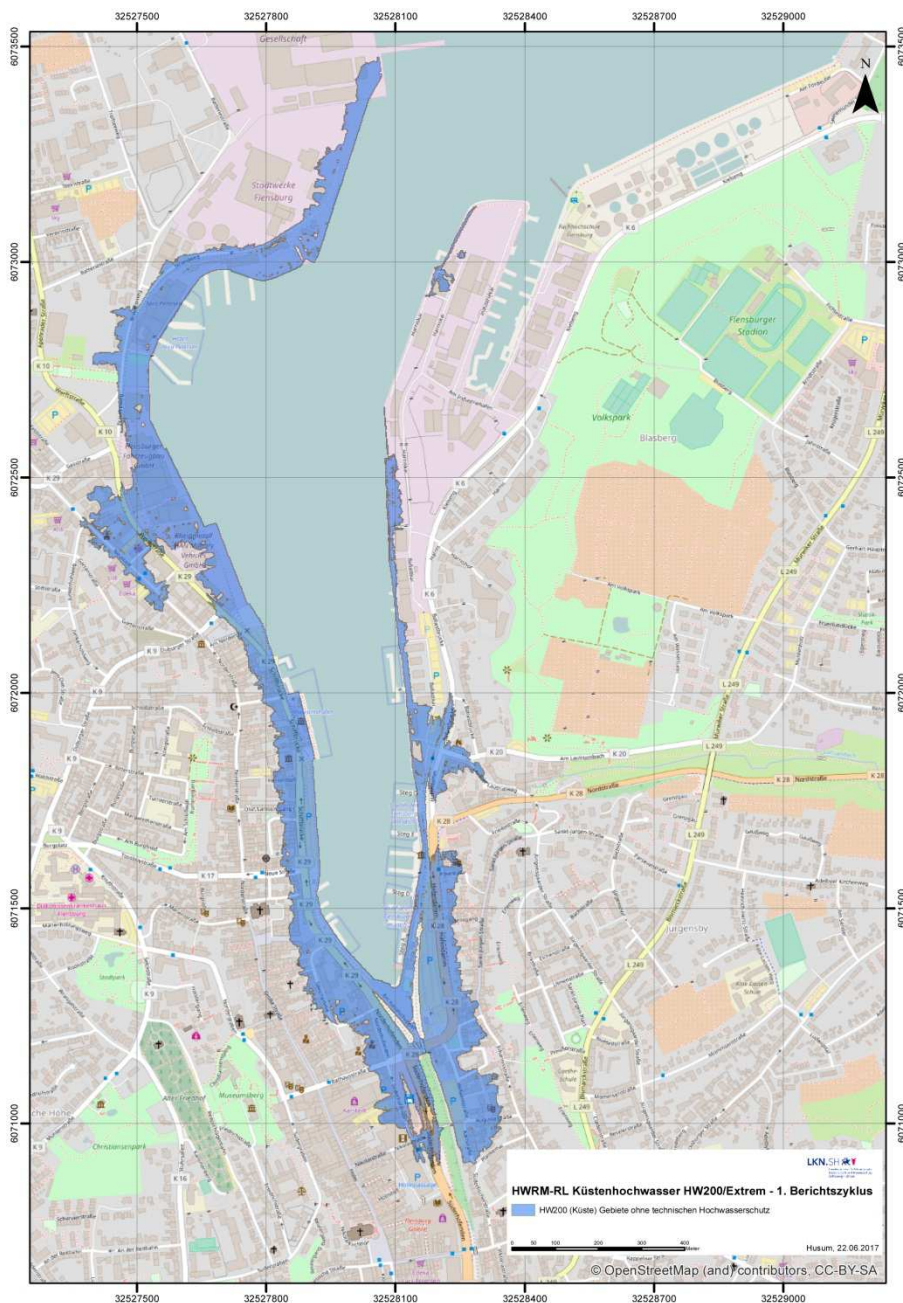


Abbildung 23 | Hochwassergefahrenkarte: Küstenhochwasser HW200/Extrem

Der behördlicherseits zu fordernde Hochwasserschutz für Bauwerke und Nutzungen orientiert sich am Referenzwasserstand HW200, der für den Bereich des Flensburger Hafens zurzeit bei  $\text{NHN} + 2,45 \text{ m}$  liegt. Dies bedeutet, dass für **Gewerbenutzung und Fluchtwege** mindestens eine Höhe von  **$\text{NHN} + 2,45 \text{ m}$**  einzuhalten ist, für **Wohnraumnutzung und die Lagerung wassergefährdender Stoffe** eine Höhe von mindestens  **$\text{NHN} + 2,95 \text{ m}$**  (Referenzwasserstand + Sicherheitszuschlag von  $0,50 \text{ m}$ ). (Zur Erläuterung: Das Land Schleswig-Holstein schlägt für seine Küstenschutzmaßnahmen noch einen Klimazuschlag von  $0,50 \text{ m}$  auf, um der wasserwirtschaftlichen Entwicklung Rechnung zu tragen und vorausschauend zu planen.)

Es müssen auch künftig anstehende Küstenschutzmaßnahmen und Maßnahmen zur Erhaltung bzw. Verbesserung des Hochwasser- und Küstenschutzes uneingeschränkt durchführbar sein.

## Zusammenfassung: Umwelteinwirkungen

- Auf das Gebiet wirken folgende **Schallemissionen** ein:  
Im Untersuchungsgebiet besteht tagsüber keine Einschränkungen für die Ausweisung eines Urbanen Gebietes / die Richtwerte der TA Lärm für Wohngebiete von tags 55 dB(A) werden eingehalten.  
Einschränkungen erfährt das Untersuchungsgebiet hingegen nachts durch die Überschreitung der Richtwerte (die Richtwerte der TA Lärm für Wohngebiete von nachts 45 dB(A) werden mit Beurteilungspegeln von 45 bis 56 dB(A) deutlich überschritten).  
Die Schallemissionsquellen sind auf der Hafen-Westseite die FFG, die Stadtwerke Flensburg GmbH und die FSG. Nur durch den Einsatz von Schallminderungsmaßnahmen bei der FFG (Schalldämpfer) und der Verlagerung der auf der Hafen-Ost-Seite emittierenden Betriebe (Wirtschaftshafen, Jacob Cement AG und Betriebe im Bereich Kielseng 1-9) wird es möglich, im südlichen und nordöstlichen Bereich des Plangebietes eine Wohnnutzung mit der Einstufung als Urbanes Gebiet zu erreichen.
- **Geruchsimmissionen** werden durch das kommunale Klärwerk Kielseng nördlich der Harniskaispitze (außerhalb des VU-Gebiets) , die in 2008 errichtete Robbe & Berking Werft im mittleren Teil und die Flensburger-Dragee-Fabrik im südlichen Teil des Untersuchungsgebietes hervorgerufen. Die Berechnungen der Geruchsgesamtbelastung ergeben, dass im Bereich Kielseng teilweise erhebliche Belästigungen entstehen und von einer Ausweisung als Wohn- oder Mischgebiet abgeraten wird, aber die Ausweisung als Gewerbegebiet nach wie vor erfolgen kann. Die Werte im Umfeld der Robbe & Berking Werft treten nur lokal bezogen auf das Betriebsgelände auf und stellen keine Einschränkung dar. In der direkten Nachbarschaft der Drageefabrik treten Geruchsbelastungen auf. Westlich der Ballastbrücke gibt es keine Einschränkungen hinsichtlich einer Ausweisung eines Urbanen Gebiets.
- **Staubimmissionen** im Untersuchungsgebiet werden durch den Massengutumschlag der Flensburger Hafen GmbH erzeugt. Der auf das Jahr bezogene Grenzwert (für PM10 von 40 µg/m<sup>3</sup> und für PM2,5 von 25 µg/m<sup>3</sup>) wird im Nahbereich um die Flächen mit Massengutumschlag und am Schuppen DE überschritten. Der für die bestehende Gemengelage kritische Tagesmittelwert (TMW von 30 µg/m<sup>3</sup>) wird auf den orange gekennzeichneten Flächen überschritten. Für die Schaffung neuer Nachbarschaften sollten nur Bereiche außerhalb der gelb gekennzeichneten Fläche in Betracht gezogen werden, in denen die jahresmittlere Belastung weniger als 28 µg/m<sup>3</sup> beträgt und keine Überschreitungen der Anforderungen an den TMW zu erwarten ist.
- **Bodenschutz:** Im Untersuchungsgebiet befinden sich auf Grund langjähriger gewerblicher Nutzung eine Vielzahl von altlastverdächtigen Flächen sowie Altablagerungen und einige Bereiche mit schädlichen Bodenveränderungen, so dass bei Eingriffen in den Boden oder Umnutzungen die Untere Bodenschutzbehörde einzubeziehen ist.  
Es muss grundsätzlich im gesamten VU-Gebiet damit gerechnet werden, dass aufgrund der Bodenauffüllungen erhöhte Kosten für Gutachten, Entsorgung oder Sicherung entstehen können
- Das VU-Gebiet wird im südlichen Bereich und teilweise an der Westseite der Hafenfläche von **Hochwasser** gefährdet, so dass z.T. in den Erdgeschossen keine Wohnnutzung möglich ist und für Gewerbenutzung Fluchtwege vorgehalten werden müssen.

## 5. Zusammenfassende Bewertung

Die Erkenntnisse der durchgeführten Bestandsanalyse zu den in Kapitel 4 dargestellten vorhandenen Stärken und Potenzialen (vgl. Plan Nr. 17) und den vorhandenen städtebaulichen Missständen (s. Plan Nr. 18 „Mängel und Missstände an Gebäuden /Modernisierungsbedarf“ und 19 „Substanz- und Funktionsmängel“) innerhalb des Untersuchungsgebiets werden in diesem Kapitel zusammenfassend dargelegt. Die Ergebnisse bilden gemeinsam mit den Ergebnissen aus den Kapiteln 2 und 3 die Grundlagen für die Erarbeitung des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (Kapitel 6).

### 5.1 Stärken und Potenziale

Der Flensburger Hafen ist mit seiner bis an die Innenstadt heranreichenden Innenförde für die Stadtentwicklung Flensburgs über Jahrhunderte prägend und Ausgangspunkt für das maritime Leben im und um das Wasser herum.

Das Untersuchungsgebiet ist aufgrund seiner Wasserlage und der direkten Nachbarschaft zur Flensburger Altstadt bevorzugt gelegen und bietet hervorragende Potenziale für die städtebauliche Entwicklung Flensburgs. Hier können wesentliche Bedarfe an Wohnraum und qualifizierten Arbeitsplätzen in attraktiver Lage gedeckt werden. Kein anderes Gebiet in Flensburg bietet diese Qualitäten, kein anderes Gebiet weist so viele neu zu nutzende Brachflächen auf. Mit dem weiteren Umnutzungspotenzial durch freiwerdende Flächen des Wirtschaftshafens (nach Verlagerung auf die Westseite) bietet sich die Chance der Neuausrichtung des Hafen-Ost-Gebiets zu einem gemischtgenutzten urbanen Stadtquartier. Durch den Abriss nicht mehr notwendiger Gebäude und die Revitalisierung der vorhandenen Brachflächen kann Stadtraum zurückgewonnen und das Untersuchungsgebiet – und damit einer der wichtigsten Entwicklungsbereiche des Stadtgebiets – in Nutzung gebracht und städtebaulich aufgewertet werden.

Die vorhandenen vielfältigen maritimen Nutzungen rund um den Wassersport im gewerblichen und freizeithlichen Bereich stellen eine Stärke des Gebiets dar. Die maritimen Dienstleistungs- und Produktionsbetriebe und die Wassersportvereine prägen bereits heute das Gebiet durch ihre wasserbezogene Nutzung positiv. Die derzeitigen städtebaulichen Mängel der von ihnen genutzten Hallen und Grundstücke (zum Großteil ehemalige Lagerhallen der Hafenvirtschaft) könnten durch Neubauten in einem Cluster mit dem Schwerpunkt Maritimes Zentrum behoben werden. Somit könnten sie potenziell durch eine örtliche Konzentration und bauliche Neuausrichtung zur Stabilisierung und Weiterentwicklung des Gebiets beitragen. Der Auftakt zu einem „maritimen Zentrum“ ist bereits richtungsweisend durch das Robbe & Berking-Yachting-Zentrum gemacht, das die Themen maritimes Gewerbe und Dienstleistung, maritime Kultur, Gastronomie und Büros mit anspruchsvoller Baukultur vereint und gleichzeitig das Flensburger Kultur- und Hafenleben bereichert.

Die drei denkmalgeschützten Hafenspeicher haben einen hohen historischen und städtebaulichen Wert und sind Zeitzeugen der historischen Identität des Hafengebietes. Sie prägen mit ihrer Höhe und baulichen Präsenz die Silhouette an der Wasserkante und können - saniert, mit neuen Nutzungen gefüllt und in den zukünftigen städtebaulichen Kontext integriert - einen wertvollen Beitrag zur Identität des Gebiets Hafen-Ost beitragen.

Die gelungene Nutzungsmischung von Wohnen, Wirtschaft, Tourismus und Freizeit am südlichen Ballastkai (Werftkontor), vereint mit einer guten Baukultur, prägt seit 2002 das Gebiet maßgeblich und stellt eine Weiterführung der mit dem Sanierungsgebiet der östlichen Altstadt verbundenen Stadtsanierung dar. Bei einer Freilegung der nördlich angrenzenden Grundstücke, auf denen die seit 2013 ungenutzten Hafensilos stehen, bietet sich hier das Potenzial zur direkten Anknüpfung und Erweiterung der Nutzungsmischung.



Die Uferpromenade gewährleistet im südlichen Untersuchungsgebiet durchgehend eine Zugänglichkeit der Wasserkante und bietet uneingeschränkt die Erlebbarkeit der Wasserlage. Potenzial besteht in der Weiterführung der Promenade, die damit zusätzlich eine fußläufige Verbindung der Altstadt/Innenstadt mit den angrenzenden Stadtteilen bis nach Mürwik bieten kann. Neben dem Angebot der fußläufigen Verbindung um den gesamten Innenhafen herum soll es die Möglichkeit geben, mit einer Hafenfähre das Ost- mit dem Westufer über zusätzliche Anlegestellen zu verbinden und so die Erreichbarkeit der sich gegenüberliegenden Stadtteile sicherstellen.

Angrenzend an das Untersuchungsgebiet stehen mit dem Volkspark und dem Lautrupsbachtal wertvolle Naherholungsbereiche zur Verfügung. Bei einer Verbesserung der Wegeverbindungen zu diesen Naturräumen können diese von den bestehenden Wohngebieten auch als solche genutzt werden. Dies würde die derzeitige Wohnnutzung stützen und böte einer zukünftig wachsenden Wohnbevölkerung am Hafen attraktive Naherholungsflächen.

Die Stadt Flensburg hat seit 2014 das Projekt „Das Blaue Band“ initiiert, um zeitweise andere Nutzungen für die im Bereich Schiffbrücke vorhandenen öffentlichen Parkplätze anbieten zu können. Alle wasserseitigen öffentlichen Freiräume – sowohl auf der West- als auch auf der Ostseite des Hafens - besitzen eine hohe Wertigkeit und sollen den Flensburgern und ihren Besuchern eine hohe Aufenthaltsqualität bieten und der Erholungsnutzung dienen. Durch die potenzielle Schaffung öffentlicher Grün-, Spiel- und Freiflächen am Wasser kann der Grünanteil im Quartier erhöht und gestärkt und zu einer Verringerung der vorhandenen versiegelten Flächen führen.

Die Lagegunst von Harnis und Harnishof - in Wasser- und Hafennähe, z.T. auf einem Plateau liegend mit Blick auf den Hafen, direkt angrenzend an das Erholungsgebiet Volkspark und mit ihm durch zukünftig bessere Wegeführung verbunden – bietet Potenzial zu einem attraktiven Wohn- und Mischgebiet. Nach der Entwicklung der Hafensflächen in direkter Wasserlage sind dies die Entwicklungsflächen für die weitere Entwicklung eines urbanen Gebietes mit dem Schwerpunkt Wohnen. Hierzu wäre eine Verlagerung der Gewerbebetriebe nötig.

## **Stärken**

### Stadtbild / Stadtstruktur

- Lage am Wasser
- Zentrale Lage, innenstadtnah
- Blickbeziehungen auf den Hafen / auf das Wasser / auf die Altstadt
- Stadtbild prägende Hafenspeicher mit hohem Identifikationswert
- Wertvolles städtebauliches und denkmalgeschütztes Ensemble: Wohnhäuser an der Ballastbrücke

### Nutzungen

- Vielfältige maritime Nutzungen / Maritimes Ambiente
- Gelungene Nutzungsmischung von Wohnen, Wirtschaft und Tourismus am südlichen Ballastkai

### Umwelt / Klima / Grün

- Nähe zu hochwertiger Grünanlage (Volkspark und Lautrupsbachtal)
- Begrünter Bahndamm
- Stadt- und Straßenbild prägende Baumreihen am Hafendamm und der Ballastbrücke

#### Verkehr / Infrastruktur

- Gute Erreichbarkeit
- Attraktive Hafensperrade im Süden des VU-Gebiets

### **Potenziale**

#### Stadtild / Stadtstruktur

- Rückgewinnung als Stadtraum: Neunutzung der Brachflächen / Entwicklungsflächen und städtebauliche Aufwertung
- Schaffung eines attraktiven Stadtbilds zur Wasserseite
- Stärkung des maritimen Charakters
- Sanierung und Neunutzung der denkmalgeschützten Hafenspeicher
- Anpassung des Gebäudebestandes an aktuelle und zukünftige Bedarfe durch Instandsetzung und Modernisierung

#### Nutzungen

- Entwicklung eines Urbanen Gebiets
- Wohnen am Wasser
- Entwicklungspotenzial durch Verlagerung des Wirtschaftshafens
- Schwerpunkttraum für Tourismus und Erholung
- Ausweitung des gebietsprägenden maritimen Clusters / Zentrums

#### Umwelt / Klima / Grün

- Erhöhung des Grünanteils, Verringerung der versiegelten Fläche
- Attraktive öffentliche Grün-, Spiel- und Freiflächen am Wasser

#### Verkehr / Infrastruktur

- Städtebauliche Aufwertung durch die Neuordnung und Umgestaltung des (breiten) Straßenraums
- Durchgängige Uferpromenade / Fußläufige Verbindung der Innenstadt mit Sonwik / Mürwik
- Förderung der klimagerechten und gesunden Stadt durch Stärkung des Fuß-, Rad- und Busverkehrs und Schaffung fußläufig erreichbarer Grünflächen

- Verbindung des Hafens mit dem Volkspark, dem Lautrupsbachtal und St. Jürgen / der Östlichen Altstadt, Straßenquerungen Kielseng, Ballastbrücke, Hafendamm für Fußgänger und Radfahrer
- Bessere Verknüpfung der Stadtteile des östlichen und westlichen Fördeufers durch einen zusätzlichen Fähranleger für Hafen-/Fördefähren an der Harniskaispitze, Belegung der Fördeschiffahrt

## 5.2 Substanz- und Funktionsmängel

Das Untersuchungsgebiet fällt durch zahlreiche Brachflächen, untergenutzte Flächen und Gebäudeleerstand im Hafenbereich auf. Durch diesen städtebaulichen Missstand kann das Gebiet seiner Funktion, der es aufgrund seiner Lage zukommt, nicht mehr gerecht werden. Es erfüllt weder seine bisherigen Funktionen noch steht es für die Deckung der aktuell dringend benötigten städtischen Bedarfe an Wohnraum, qualifiziertem Gewerbe oder Tourismus-/Erholungsflächen zur Verfügung. Die z.T. schon seit Jahrzehnten nicht genutzten Gebäude verfallen zusehend und wirken sich negativ auf das Gesamtstadtbild und auf das Untersuchungsgebiet aus und sorgen mit ihrer negativen Ausstrahlung für einen Imageverlust der Fördeflächen / der Uferkante. Des Weiteren bieten die Hafensflächen nur noch einer sehr geringen Anzahl an Beschäftigten einen Arbeitsplatz, d.h. die Arbeitsplatzdichte im Hafengebiet ist sehr gering.

Das Untersuchungsgebiet wird durch zahlreiche Emissionen aus dem Gebiet und der Nachbarschaft erheblich beeinträchtigt. Das nördliche Untersuchungsgebiet (Harniskai, Freihafen) hat aufgrund der industriell-gewerblichen Nutzungen - und den damit verbundenen Emissionen - mit dem Wirtschaftshafen, dem Klärwerk, den Stadtwerken und der Werft auf dem gegenüberliegenden Westufer - keine Mischgebietsverträglichkeit, d.h. bestehende Brachflächen und perspektivisch freiwerdende Flächen können nicht oder nur teilweise mit für die Stadt Flensburg notwendigen Wohnungsbau belegt werden.

Da das Gebiet größtenteils auf aufgeschüttetem Boden mit z.T. erheblichen Bodenschadstoffen, entstanden ist, bestehen hier zukünftig große Investitionsbedarfe, um Neubauten zu gründen, Tiefbauten durchzuführen und neue Grünflächen entstehen zu lassen. Vor Hochwasser ist das Untersuchungsgebiet besser als das Westufer geschützt, da es höher gelegen ist. Trotzdem muss in überwiegenden Bereichen in den Erdgeschossen auf Nutzungen zum dauerhaften Aufenthalt verzichtet, bzw. es müssen Schutzvorrichtungen / Fluchtwege vorgehalten werden.

Nach dem Rückgang der Umschlagszahlen für die Hafenwirtschaft und einer Reduzierung des Flächenangebotes ist zu beobachten, dass nicht-wasserbezogene Nutzungen nachgerückt sind, die zum einen große Flächen beanspruchen und im Hafen günstige Mietbedingungen vorfinden und zum anderen die verkehrsgünstige Lage an der Straße Kielseng nutzen (Tankstelle, KFZ-Betriebe). Sie belegen damit potenziell hochwertige Standorte mit der Lagegunst am Wasser und in Zentrumsnähe und verhindern eine weitergehende städtebauliche Entwicklung.

Das Gebiet hat viele beeindruckende Industriedenkmale, deren Potenziale nicht genutzt werden: die drei Hafenspeicher direkt an der Wasserkante fristen z.T. seit vielen Jahren ein ungenutztes Dasein. Sie verfallen zunehmend, was eine erhebliche Beeinträchtigung des Stadtbildes bedeutet, und es droht bei weiterer unterlassener Nutzung und Instandsetzung der Verlust der einzigartigen historischen Bauwerke.

Die Wohnhäuser an der Ballastbrücke, am Hafendamm und Unteren Lautrupweg sind aufgrund ihrer Lage – hafen- und innenstadtnah – sehr beliebt, haben aber erhebliche Baumängel und Mängel im energetischen Bereich. Die dort wohnenden Menschen leiden unter Emissionen der Straße und dem Mangel an Stellplätzen, Grünflächen, Nahversorgung und sozialen Einrichtungen.

Im Gebiet Harnis herrscht eine Gemengelage vor, die stark gewerblich geprägt ist. Das Gebiet ist stark versiegelt und es bestehen keine städtebauliche Qualitäten: keine einheitlichen Baufluchten, unterschiedlichste Baumassen, Gebäudehöhen und Dachformen, die Rückseiten der Grundstücke zeigen zur Ballastbrücke und stellen ein sehr uneinheitliches Bild dar. Im mittleren Bereich der Straße ist die bauliche Ausnutzung der Grundstücke aufgrund der meist eingeschossigen Gebäude sehr gering.

Die Gewerbebetriebe im Harnishof sind durch zu schmale (Privat-) Straßen und inzwischen immer größer werdende Zulieferfahrzeuge, die keine sichere Zuwegung vorfinden, eingeschränkt. Zudem können die Betriebe aufgrund fehlender Flächenpotenziale nicht weiter expandieren und sie wirken durch ihre Immissionen negativ auf die direkt angrenzende Wohnbebauung ein.

Der Wirtschaftshafen wurde auf städtischem Grundstück eingerichtet. Es sind im gesamten Hafengebiet keine öffentlichen Straßen eingerichtet. Stattdessen wurden Fahrspuren für Liefer-/Schwerlastverkehr so angelegt und Ver- und Entsorgungsleitungen so verlegt, wie sie dem jeweiligen Bedarf entsprachen. Die Veränderungen der Nutzungen des Hafengebietes in den letzten Jahrzehnten haben dazu geführt, dass inzwischen einige Privatgrundstücke gebildet wurden, unter denen Ver- und Entsorgungsleitungen für das restliche Gebiet verlaufen und zahlreiche Verkehrsteilnehmer das Gebiet inzwischen nutzen, ohne sichere Verkehrsräume vorzufinden. Vor einer Neuanlage sind erhebliche Investitionen für die Planung und die Neuanlage öffentlicher Erschließungsanlagen nötig.

Die Verkehrssituation ist größtenteils am Bedarf der motorisierten Verkehrsarten ausgerichtet. Die Hauptverkehrsstrasse ist mit seiner Vierspurigkeit für den motorisierten Verkehr überdimensioniert, die zudem die Flächen für die Verkehrsarten des Umweltverbundes (Fuß, Rad und ÖPNV) einschränken. Diese Verkehrsarten – vor allem der Fuß- und Radverkehr – müssen sich mit zu schmalen, nicht regelgerechten Verkehrswegen begnügen. Die Dominanz des motorisierten Verkehrs wirkt sich auch negativ auf das Straßenbild und auf die Aufenthaltsqualität aus.

### Stadtbild / Stadtstruktur

- Ungenutzte und sanierungsbedürftige Hafenspeicher
- Erhebliche Beeinträchtigung des Stadtbildes durch verfallene Bauten
- Modernisierungs- und Instandsetzungsbedürftige Wohngebäude, schlechter energetischer Zustand

### Nutzungsstruktur

- Brachflächen und mindergenutzte Flächen, leerstehende Gebäude
- Ungenutzte Bahnflächen (Hafenbahn)
- Belegung zahlreicher Flächen am Wasser mit Nutzungen ohne Wasserbezug
- Geringe Anzahl an Beschäftigten der Hafenwirtschaft / im Hafengebiet
- Fehlende soziale Infrastruktur, fehlende Nahversorgung (Lebensmitteleinzelhandel)

### Umwelt / Klima / Grün

- Emissionen durch Gewerbe- und Verkehrslärm, Staub und Geruch
- Hoher Grad an Versiegelung
- Mangel an öffentlichen Grünflächen und Freiräumen
- Qualitätsmängel und ungenügende Aufenthalts- und Erlebnisqualitäten der öffentlichen Grünflächen und Straßen
- Fehlende Erlebbarkeit der Grünflächen / Landschaftsschutzgebiete durch mangelhafte Erreichbarkeit
- Hochwassergefährdetes Gebiet
- Schwieriger Baugrund (aufgeschütteter Boden, Bodenschadstoffe)

### Verkehr / Infrastruktur

- Fehlende Durchgängigkeit der Hafensperrmauer, Absperrung des ISPS-Bereichs
- Barrierewirkung der Haupterschließungsstraßen (Hafendamm, Ballastbrücke, Kielseng und Nordstraße) / Fehlende Querungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr
- Mangelhafte Fuß- und Radwege, mangelhafte Qualität des Ostseeküstenradwanderweg-Abschnitts
- Fehlende Fuß- und Radwegeverbindungen Harniskaispitze – Sonwikipromenade und vom Hafen zum Volkspark und zum Lautrupsbachtal
- Fehlende Ausschilderung der Fuß- und Radwegeverbindungen
- Nutzungskonflikt Fuß- und Radverkehr Hafenspitze
- Lange Distanzen zwischen den Bushaltestellen, mangelnde Bushaltestellenausstattung
- Fehlende öffentliche Straßen im Wirtschaftshafenbereich
- Mangelhafte Erschließung des Gebiets Harnishof
- Fehlende öffentliche Infrastruktur (Straßen, Ver- und Entsorgungsleitungen etc.) im Wirtschaftshafenbereich
- Sanierungsbedürftige Kaimauern
- Fehlende Fährverbindung, fehlender Fähranleger

## 6. Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept für den Hafen-Ost (IEK)

Die vorbereitenden Untersuchungen haben wichtige Erkenntnisse für die Entwicklung des Gebiets Hafen-Ost ergeben, die mit den Ergebnissen der Öffentlichkeitsbeteiligung und der Auswertung der gesamtstädtischen Ziele den Rahmen für die Zukunftsgestaltung geben.

Mit der **städtebaulichen Weiterentwicklung** der östlichen wasserseitigen Flächen sind große Chancen verbunden: Durch eine Neustrukturierung des Flensburger Hafens mit der Verlagerung des Wirtschaftshafens auf das Gelände der Stadtwerke GmbH auf dem Westufer soll die Vielschichtigkeit des Standorts als gemischt genutztes Gebiet / Urbanes Gebiet, mit maritimer Freizeitnutzung, als touristischer Anziehungspunkt im Zentrum der Stadt und im Hinblick auf das Wohnen am Wasser gestärkt werden. Die **Entwicklung des Gesamtbereichs** „Hafen-Ostufer“ mit vielfältigen Nutzungen wird die Attraktivität der Stadt Flensburg insgesamt erhöhen. Alle Projekte an der Hafenkante haben eine besondere Sensibilität, da sie im Fokus der Öffentlichkeit liegen.

Im Bereich **Tourismus, Erholung und Freizeit** wird ein großes Potenzial für den Hafen-Ost in übergeordneten und kommunalen Planungen gesehen. Der Hafen zählt zu den Flensburger Freiräumen mit hoher gesamtstädtischer Bedeutung. Bei einer besseren Anknüpfung an den Volkspark und das Lautrupsbachtal könnten zudem die Erholungswirkung sowohl der „grünen“ als auch der „blauen“ Erholungsflächen (am Hafen) gestärkt werden und sich Synergieeffekte ergeben.

Eine barrierefreie Verbindung kann vom Hafen (von der Harniskaispitze) zum Volkspark mittels einer geschwungenen Fußgänger- und Radfahr-Brücke geschaffen werden, die zusätzlich zur Verbindungsfunktion auch ein Gewinn für Naherholung, Freizeit und Tourismus sein kann. Durch eine besondere Architektur wird sie ein Markenzeichen für den Stadtumbau im Hafen-Ost sein und den Blick auf den Hafen, die Stadtsilhouette und bis nach Dänemark bieten.



Beispiel für eine Fuß- und Radfahrer-Brücke von ca. 22 m Höhe bis zum Hafen in Sassnitz auf Rügen  
(© schlaich bergemann partner)

Die **denkmalgeschützten und stadtbildprägenden Speicher** sollen saniert und wieder mit Leben gefüllt werden, die **Brachflächen** neue Nutzungen aufnehmen, Raum bieten für neue Bauwerke, Plätze und Parks, Promenade und Spielplätze, sollen Wohnen und Arbeiten, Freizeit und Kultur beherbergen und so für alle Flensburger und ihre Gäste zu einem wertvollen Lebensort werden. Weitere historische Denkmale wie die Lautrupsmühle, der Kampnagel-Kran und die Bahnbrücken sollen ebenfalls saniert und neu genutzt werden. Sie waren bisher und sind immer noch identitätsstiftende Bauwerke, die auch dem neuen Gesicht des Hafens eine markante Prägung geben und mit neuen Nutzungen als „Auftakt“ der Revitalisierung im Hafen-Ost fungieren können.

Die Umstrukturierung der Hafen-Ost-Flächen bietet zudem die Chance, die **Wegeverbindung** zwischen Werftkontor und Sonwik durchgängig zu gestalten und erlebbar zu machen. Durch eine attraktive Promenade mit hoher Aufenthalts- und Erlebnisqualität, die zukünftig von der Hafenspitze bis nach Sonwik reicht und über einen Brückenschlag die Ufer der Harniskaispitze mit Kielseng verbindet, sowie die Schaffung qualitativ hochwertiger Fuß- und Radwegeverbindungen kann die Verflechtung des Gebiets mit den angrenzenden Stadtteilen und Grünflächen erreicht werden.

Das Ziel des **Klimaschutzes** als erklärtes Ziel der Flensburg-Strategie mit breitem Konsens in Politik und Gesellschaft bildet auch für den Hafen-Ost den Rahmen in Bezug auf Nutzung, Bebauung und Verkehr: Mischnutzung kommt der „Stadt der kurzen Wege“ entgegen, in den Hauptstraßen sollten überdimensionierte Fahrbahnen - zugunsten des Umweltverbundes (Fuß-, Rad- und Busverkehr) und Pflanzflächen - zurückgebaut und Querungshilfen für Fußgänger ergänzt werden. Der Fuß- und Radwegebau und die Bushaltestellen sollten qualitativ und quantitativ verbessert werden, das Angebot an Fahrradabstellplätzen, Carsharing-Plätzen und E-Mobil-Ladestationen ermöglicht werden. Zudem gelten für die Neubebauung Maßstäbe für eine hochwertige Baukultur mit einer guten Ausgewogenheit zwischen Bebauung und Freiraum.

## 6.1 Ziele des gesamtstädtischen integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK)

Das gesamtstädtische integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) und das Leitbild „Wachstum organisieren – Qualitäten schaffen“ geben den Rahmen für die städtebauliche Entwicklung im Hafen-Ost vor. Im Kapitel 2.7.1 sind die allgemeinen und konkreten Ziele für den Hafen-Ost beschrieben.

Die folgenden ISEK-Ziele gilt es, im VU-Gebiet umzusetzen:

- Rückgewinnung als Stadtraum
- Entwicklung / Konversion als Urbanes / Mischgebiet, ggf. mit Schwerpunktsetzung Dienstleistungen / IT Kultur- / Kreativwirtschaftlicher bzw. freizeitbezogener / sportlicher Nutzung
- Entwicklung öffentlicher Plätze und Freiräume mit nichtkommerzieller Nutzung
- Denkmalschutz: Sanierung und Nachnutzung der Speicher
- Erhalt und Stärkung des maritimen Charakters

## 6.2 Leitbild und Leitlinien

Die Leitbild- und Leitliniendiskussion der Sanierung ist mit den politischen Gremien und mit breiter Öffentlichkeitsbeteiligung geführt worden (s. Kapitel 3).

Das im ISEK entwickelte gesamtstädtische Leitbild „Wachstum organisieren - Qualitäten schaffen“ sowie die Leitmotive (Tradition, Transformation und Integration) führen im Hafen-Ost zum Leitbild

### **„Auf zu neuen Ufern!“**

Darauf aufbauend werden die folgenden **Leitlinien** formuliert:

### **Der Hafen-Ost wird neues gemischt genutztes Stadtquartier**

Hafen-Ost-Flächen sind in Flensburg prädestiniert für ein gemischt genutztes Stadtquartier. Hier kann innenstadtnah, mit hohem Imagegewinn und starkem Identifikationspotenzial ein gemischt genutztes Stadtquartier entstehen, das sowohl für das Gebiet selbst als auch für die Gesamtstadt eine enorme Aufwertung bedeutet. Es können Wohnnutzung, Arbeitsplätze, Freizeitmöglichkeiten und Kulturstätten entstehen, die zusammen eine sehr urbane Prägung ergeben. Voraussetzungen für die Entwicklung dieser Nutzungen werden z.T. Umzüge von Betrieben und Freilegungen / Abbrüche von Bestandsgebäuden sein. Bei einer wesentlichen Erhöhung der Einwohnerzahlen durch zusätzlichen Wohnungsbau im VU-Gebiet wird ein Bedarf an Gemeinbedarfseinrichtungen (Kindertagesstätte, Begegnungszentrum) sowie evtl. einem kleinflächigen zentralen Nahversorgungsstandort (< 400 qm Verkaufsfläche) entstehen. Im überwiegenden Gebiet der zentralen Entwicklungsfläche (Hafengebiet) ist die Stadt Eigentümerin. Lediglich im Teilgebiet Kielseng müssen einige Grundstücke erworben werden (Am Industriehafen 2 und Kielseng 1 und 3).



## Die einzelnen Cluster im neuen Stadtquartier

Im **Cluster 1** (s. Konzeptplan Nr. 1 „Entwicklungskonzept“) mit dem Schwerpunkt Kultur, Freizeit und Sport soll die Harniskaispitze nahezu frei von baulichen Hochbauten gehalten und die überwiegende Fläche dauerhaft als attraktiver Uferpark / öffentlicher Stadtplatz der Bevölkerung dauerhaft zur Verfügung gestellt. Sie könnte ggf. mit einem städtebaulich markanten Gebäude für die Gemeinbedarfsnutzung und / oder kulturelle Nutzung ergänzt werden. Südwestlich davon befindet sich der Hafenspeicher Harniskai 4, das sog. Hübsch Silo, für das es seit dem Jahr 2017 eine Idee zur Umnutzung zu einem Kletterzentrum und einem „Hostel“ gibt. Dieses - oder ein ähnlich geartetes - Konzept würde sich funktional mit Sport- und Tourismusnutzung sehr gut in ein urbanes Gebiet einfügen.

Südlich angrenzend bildet der Lagerschuppen B/C aufgrund funktionaler Mängel einen städtebaulichen Missstand und soll abgerissen und durch einen Neubau mit anderer Nutzung (gemäß noch zu entwickelndem städtebaulichem Rahmenplan) ersetzt werden. Entlang der Wasserkante ist die Fortführung einer gut gestalteten öffentlichen Promenade vorgesehen, die über eine neu zu bauende Klappbrücke über den Freihafen bis nach Sonwik als Fuss- und Radweg führen soll. An der westlichen Seite der Harniskaispitze ist für eine Fährverbindung innerhalb der Förde ein Anlegepunkt zu schaffen. Eine Fußgänger- und Radfahrbrücke von der Harniskaispitze zum Volkspark ermöglicht eine barrierefreie Verbindung, die die Erholungsflächen Uferpromenade, Harniskai-Uferpark und den Volkspark mit seinen Grün- und Sportflächen zusammenführt und durch eine hochwertige architektonische Gestaltung ein neues Markenzeichen für den Stadtumbau im Hafen-Ost setzt.

Im **Cluster 2** mit dem Schwerpunkt maritimes Zentrum ist beabsichtigt, den Flensburger Yachtservice von der Ostseite auf die Westseite des Industriehafens zu verlagern und zusammen mit den dort ansässigen Segelvereinen und dem südlich angrenzenden Betrieb der Robbe & Berking Werft / dem Yachting Heritage Centre ein maritimes Cluster auszubilden. Dafür sind bereits erste Gespräche mit allen Beteiligten geführt worden. Der Umzug des Flensburger Yachtservices vom östlichen Bereich des Industriehafens auf den westlichen Bereich der Harniskai-Landzunge würde eine Entwicklung der östlichen Flächen des Industriehafens zu gemischter Nutzung mit Wohnen ermöglichen.

Im **Cluster 3** mit dem Schwerpunkt Büros, Dienstleistungen und sonstiges Gewerbe bildet der geplante Umbau des denkmalgeschützten Stadtspeichers Harniskai 22 zu Büroflächen den Ausgangspunkt für eine städtebauliche Entwicklung. Nach der Verlagerung der Hafengewirtschaft auf das Gelände der Stadtwerke GmbH ab 01.01.2023 kann der Lagerschuppen D/E abgerissen werden und für Erweiterungsmöglichkeiten des Robbe & Berking-Areals o.ä. bis zur Wasserkante zur Verfügung stehen. Die südlich angrenzenden Flächen entlang der schwerlastfähigen Kaikante dienen weiterhin als Anfahrpunkt für die die Stadt Flensburg besuchenden Kreuzfahrtschiffe. Des Weiteren ist der nördliche Kielseng-Bereich dahingehend entwickelbar. Das Gebiet Harnis ist überwiegend schon gemischt genutzt und kann durch eine Erhöhung der Gebäude-Nutzflächen (in 3-5-geschossiger Bauweise) und ggf. zusätzlicher Wohnnutzung in den Obergeschossen sinnvoll ergänzt werden.

Im **Cluster 4** mit dem Schwerpunkt Wohnen soll nach der Verlagerung des großflächigen Baustoffhandels im Bereich Ballastbrücke und Am Industriehafen die Fläche für den Geschoss-Wohnungsbau genutzt werden. Aus immissionsschutzrechtlichen Gründen ist eine Wohnbauentwicklung im Hafen-Ost nur im Bereich des Grundstücks Ballastkai 10/10a, auf den südlichen Grundstücken Kielseng und auf dem Grundstück des heutigen Baustoffhandels möglich und sollte hauptsächlich für Wohnungsbau genutzt werden. Die nördlichen Grundstücke an der Ballastbrücke und die südlichen Harnis-Grundstücke weisen teilweise eine Wohnnutzung auf, die aber Mängel und (z.B. durch eingeschossige Bauweise) nur eine geringe Ausnutzung der Fläche aufweist. Durch Behebung der städtebaulichen Missstände kann die Wohnnutzung gestärkt und durch weiteren Geschosswohnungsbau ergänzt werden.

## **Durchgängige Zugänglichkeit der Wasserkante**

Eine durchgängige Zugänglichkeit zum Wasser wird die Attraktivität Flensburgs wesentlich erhöhen. Die Idee der Zugänglichkeit knüpft an historische Situationen an, die für die Stadt Flensburg in ihrer Zeit als bedeutsame Hafenstadt charakteristisch war. Die Uferpromenade soll die Hafenspitze über die Werftkontor-Häuser entlang der neugebildeten Cluster bis zur Harniskaispitze führen und über einen Brückenschlag über den Freihafen mit dem Stadtteil Sonwik verbinden.

## **Identität bewahren und Neues schaffen**

Hauptmotiv des Leitbildes ist, die Charakteristika Flensburgs zu betonen und die Identität zu stärken. Dieses ist in einer Zeit, in der sich die Städte immer mehr gleichen, ein wichtiges Merkmal. Einige Merkmale sind zum Teil schon vorhanden und historisch begründet, sind im Stadtbild und im Alltag erkennbar, wie z.B. markante historische Hafengebäude. Zudem werden sich auch neue Merkmale aus der Entwicklung heraus bilden und gelten erst in Zukunft als Flensburger Eigenart. Dies können neue Bauwerke, umgestaltete Straßenzüge und neue öffentliche Stadtplätze und -parks sein. Brachflächen – heute noch als Defizit empfunden – sind die Grundlage für die nächste „Blütezeit“ des Hafens und stellen eine neue Qualität für das Flensburger Leben dar. Neue wirtschaftliche Aktivitäten werden auf den bisherigen Brachflächen stattfinden und die gute wirtschaftliche Struktur Flensburgs unterstützen.

## **Hafen für alle Flensburger und ihre Gäste**

Der Hafen ist in Flensburg – zusammen mit der Altstadt - der stärkste Anziehungspunkt, hier findet ein Großteil des vielfältigen öffentlichen Lebens statt. Die touristische Infrastruktur wird ausgebaut und bietet vielfältige Erholungs- und Betätigungsmöglichkeiten.

Die Lage der Stadt am Wasser ist einmalig und soll stärker genutzt werden können. Die Möglichkeiten der Neunutzung von Brachflächen und leerstehenden Gebäuden hin zu einem neuen lebendigen maritimen Stadtquartier sollen ergriffen und über ein Entwicklungskonzept mit der Bevölkerung abgestimmt werden und dadurch eine breite gesellschaftliche Akzeptanz erreichen.

## **Hafen-Ost bietet eine attraktive Stadtsilhouette**

Flensburgs Stadtbild ist attraktiv. Nach dem Abriss der nicht mehr benötigten großvolumigen Silogebäude und einer zusammenhängenden Neubebauung mit im Maßstab verträglichen Gebäuden wird das Stadtbild noch attraktiver werden können. Der Erhalt und der Ausbau des maritimen Charakters unterstützt die Besonderheit des Ortes.

## **Gut eingebunden und gut angebunden**

Die Straßen und die Fuß- und Radwege führen von der Innenstadt und den benachbarten Stadtteilen sicher an den Hafen und von dort aus zu den Erholungs- und Grünflächen. Der Ostseeküstenradwanderweg findet hier seine adäquate Fortführung, die neue Promenade verbindet die Hafenspitze mit Sonwik und die Landschaftsschutzgebiete Volkspark und Lautrupsbach sind mit dem Hafen-Ost über neue Wegeverbindungen und Brücken gut verbunden. Die als Barriere wirkenden Hauptstraßen (außer der Hafendamm von Norderhofenden bis Nordstraße) werden neu gegliedert, angemessen dimensioniert, nachhaltig gestaltet und bieten einen attraktiven Auftakt zum Hafen und einen Übergang zum Fördehang mit hoher Aufenthaltsqualität.

Maßnahmen der Verkehrsberuhigung sind zudem vor der historischen Ballastbrücken-Wohnbebauung zur Wohnumfeldverbesserung notwendig, eine Neuorganisation des ruhenden Verkehrs, die Errichtung von Radverkehrs- und -abstellanlagen, die Anlage von Grünflächen und die Pflanzung von Bäumen sind anzustreben.

Eine Veloroute von Mürwik bis nach Weiche wäre ein Quantensprung zur fahrradfreundlichen Stadt, durchgängige Rad- und Fußwegverbindungen helfen, die Qualitäten der benachbarten Funktionsräume überhaupt nutzen zu können und die Orientierung der Fahrspuren am Bedarf und die damit verbundene Fahrspurreduzierung lässt die monofunktionalen Hauptstraßen wieder zum Erlebnis- und Aufenthaltsraum werden.

## **Öffentliches Grün, Freizeit und Erholung**

Wesentliche Standortpotenziale sind die Wasserlage und die landschaftsbildprägenden, weitgehend bewaldeten Fördehänge. Die bestehenden Qualitäten sind zu erhalten und behutsam weiterzuentwickeln.

Die Entwicklung eines neuen urbanen Gebiets mit neuen Wohnflächen erfordert die Ausstattung mit attraktiven, öffentlich nutzbaren Grün- und Freiflächen. Hierzu bestehen ausreichende Flächenpotenziale, die es durch entsprechende Maßnahmen in den weiteren Verfahrensschritten zu entwickeln und zu verknüpfen gilt. Der Schwerpunkt der Freiflächennutzung liegt im Wasserbezug, vor allem der Promenade entlang der Wasserkante mit neuen öffentlichen vielfältig nutzbaren Stadtplätzen. Weitere Wegebeziehungen ergänzen die vorhandenen und lassen die Qualitäten der direkten Nachbarschaft erst wirksam werden. Nutzbare wohnortbezogene Grünflächen und Spielplätze und ergänzende Wassersportangebote sind innerhalb des Gebietes zu entwickeln.

## **Die Zukunft des Handelshafens**

Die Ratsversammlung der Stadt Flensburg hat am 07.12.2017 mit der Vorlage RV-160/2017 beschlossen, dass der Bereich des heutigen Wirtschaftshafens auf verringerter Fläche für einen Zeitraum von 5 Jahren durch die Verwaltung zu ermöglichen ist. Zum 1.1.2023 wird der Handelshafen auf die Hafen-Westseite (zum Stadtwerkekai) verlegt und gibt auf der Hafen-Ostseite den Weg für eine Überplanung der wassernahen Flächen hin zu einem urbanen Hafenquartier frei. Ziel ist es, den Wirtschaftshafen in Flensburg strukturell als Wirtschaftsfaktor zu erhalten, aber gleichzeitig auch die Möglichkeiten für einen Neubeginn auf den innenstadtnahen Flächen auf dem Ostufer zu gewährleisten.

## **Weiteres Vorgehen**

Durch die Darstellung der Ziele zur Entwicklung des Untersuchungsgebiets wird eine grundlegende Orientierung für die Aufstellung eines städtebaulichen Rahmenplans bzw. die Auslobung eines städtebaulichen Wettbewerbs gegeben, die bei der Beurteilung von Projekten als Maßstab dienen sollen.

Dabei sollte das Gebiet innerhalb des Sanierungszeitraums von 15 Jahren langsam wachsen dürfen. Der grobmaschige Rahmen soll mittels städtebaulichen Rahmenplans, der in einem Wettbewerbsverfahren ermittelt wird, festgelegt werden und im Weiteren sukzessive durch weitere Detailplanungen konkretisiert werden.

## 6.3 Sanierungsziele

Das übergeordnete Ziel der Stadtsanierung ist die Behebung städtebaulicher Missstände. Die Entwicklungsziele leiten sich aus dem Ziel der Beseitigung der in Kapitel 5.2 festgestellten Mängel und Missstände ab.

Die Gesamtbewertung im Kapitel 5 verdeutlicht, dass trotz der Mängel und Missstände auch Stärken und Potenziale bestehen, um den Stadtteil städtebaulich, funktional, in seiner baulichen Substanz und in seiner Identität einerseits zu stärken und andererseits dort, wo Funktionenverluste bestehen, zu erneuern.

Die Entwicklungsziele sind mit den gesamtstädtischen Planungen, Gutachten und Konzepten abgestimmt. Des Weiteren werden die Ergebnisse der Behördenbeteiligungen und der öffentlichen Beteiligungs- und Informationsveranstaltungen berücksichtigt.

Folgende Sanierungs- und Entwicklungsziele werden für das Gebiet in den jeweiligen Handlungsfeldern aufgestellt:

### 6.3.1 Handlungsfeld Stadtstruktur / Stadtbild

Mängel und Missstände	Ziele
Modernisierungsbedürftige Wohngebäude	Modernisierung und Instandsetzung der Wohngebäude
Beeinträchtigung der Wohnnutzung Hafendamm / Ballastbrücke durch Verkehrslärm	Verkehrsberuhigung und Umgestaltung durch Rückbau der Fahrbahnen von Vier- auf Zwei-Spurigkeit (Ballastbrücke / nördlicher Hafendamm (ab Nordstraße))
Ungenutzte denkmalgeschützte Hafenspeicher mit erheblichem Modernisierungs-/Instandsetzungsbedarf	Modernisierung / Instandsetzung, Umbau und Umnutzung der Hafenspeicher (z.B. Museum, Kultur, Kunst, Hotel, Gastronomie, Büros, Sport (Klettern))
Fehlende Durchgängigkeit der Hafensperrmauer / Fehlende Zugänglichkeit der Kai- kante (Absperrung des ISPS- Bereichs)	Schaffung einer durchgängigen Uferpromenade von der Hafenspitze bis Sonwik  Bau einer (Dreh-, Klapp- oder Hub-) Fußgänger- und Radfahrer-Brücke über den Freihafen
Barrierewirkung der Haupt- erschließungsstraßen (Ha- fendamm, Ballastbrücke, Kiels- eng, Nordstraße)	Rückbau und Umgestaltung überdimensionierter Fahrbahnen, Bau von Querungshilfen
Isolierte Lage, fehlende Verknüpfung mit den benachbarten Stadtteilen	Schaffung / Verbesserung von Wegeverbindungen, Fähranleger Harniskaispitze / nördlicher Harniskai,  Barrierefreie Brücke vom Hafen zum Volkspark

Mangelhafte Gestaltung des Stadtbildes (Ufersilhouette, Straßen)	Hochwertige Gestaltung der öffentlichen Freiräume, Straßen und Hochbauten (Qualitätssicherung durch Wettbewerbe und Aufstellung von Freianlagen-Leitlinien)
Ungeordnete Baustruktur mit negativer Ausstrahlung auf das Stadtbild im Gebiet Harnis	Erhalt der Betriebe und Ergänzung der Nutzungen (u.a. mit Wohnen), städtebauliche Aufwertung, Erhöhung der Gebäude-Nutzflächen und stärkere Ausrichtung auf die Ballastbrücke

### 6.3.2 Handlungsfeld Nutzungsstruktur

Mängel und Missstände	Ziele
Brachflächen, mindergenutzte Flächen	<p>Revitalisierung brachgefallener (Hafen-) Flächen</p> <p>Entwicklung eines gemischt genutzten Gebiets mit verschiedenen Schwerpunkten wie Kultur/Freizeit/Sport, Maritimes Zentrum, Büros/Dienstleistungen/sonst. Gewerbe und Wohnen</p> <p>Entwicklung der Harniskaispitze zu einem öffentlichen Platz/ Park mit einem städtebaulich markanten Gebäude für die Gemeinbedarfsnutzung und / oder kulturelle Nutzung</p>
Belegung zahlreicher Hafentflächen mit Nutzungen ohne Wasserbezug	Städtebauliche Neuordnung mit dem Schwerpunkt wasserbezogener Nutzungen, Wohnen, Dienstleistungen und Gewerbe
Fehlende soziale Infrastruktur	Planung und Bau von sozialen Einrichtungen bei einer steigenden Anzahl an BewohnerInnen aufgrund neuer Wohngebäude im Hafen (z.B. Kindertagesstätte, Begegnungszentrum)
Fehlende Erweiterungsmöglichkeiten und unzureichende Erschließung des Gewerbegebietes Harnishof	Langfristiges Ziel der Entwicklung eines Wohngebietes im Harnishof als Ergänzung des Wohngebietes Ballastbrücke

### 6.3.3 Handlungsfeld Umwelt / Klima / Grün / Freiraum

Mängel und Missstände	Ziele
Hoher Grad an Versiegelung	Entsiegelungen von Oberflächen, Schaffung von Grünflächen
Mangel an öffentlichen Grünflächen und Freiräumen	Neuer öffentlicher Platz / Park Harniskaispitze Schaffung weiterer öffentlicher Plätze / Grünflächen an der Uferpromenade mit Aufenthalts- und Erlebnisqualität
Eingeschränkte Erlebbarkeit und Nutzbarkeit der Grünflächen / Landschaftsschutzgebiete (Volkspark, Lautrupsbachtal) durch mangelhafte Erreichbarkeit	Schaffung / Verbesserung von Wegeverbindungen, bessere und einheitliche Beschilderung
Emissionen durch Gewerbe- und Verkehrslärm, Staub und Geruch	Reduzierung der Immissionen Förderung des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) Umgestaltung der Hauptverkehrsstraßen, Geschwindigkeitsreduzierung, passiver Lärmschutz (Schallschutzfenster)
Schwieriger Baugrund (aufgeschütteter Boden, Bodenschadstoffe)	Neubauten mit besonderem Gründungsaufwand

### 6.3.4 Handlungsfeld Verkehr / Infrastruktur

Mängel und Missstände	Ziele
Überdimensionierte Hauptstraßen (Hafendamm, Ballastbrücke, Kielseng)	Rückbau überdimensionierter Fahrbahnen, Straßenumgestaltung, Neuaufteilung des Straßenquerschnitts zugunsten des Umweltverbundes (Fuß, Rad, Bus)
Fehlende Querungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr	Schaffung von Querungshilfen (im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Straßen)
Fehlende Durchgängigkeit der Hafepromenade	Schaffung einer durchgängigen Uferpromenade von der Hafenspitze bis Sonwik
Fehlende Fuß- und Radwegeverbindungen Harniskaispitze – Sonwikipromenade	Bau einer (Dreh, Zug- oder Hub-) Fußgänger- und Fahrradbrücke über den Freihafen

<p>Mangelhafte oder fehlende Fuß- und Radwege, vor allem in Hinblick auf den Ostseeküstenradwanderweg</p> <p>Fehlende Fuß- und Radwegeverbindungen vom Hafen zum Volkspark und zum Lautrupsbachtal</p>	<p>Vorhandene Rad- und Fußwege regelgerecht ausbauen, Optimierung der Wegeführung und Ausbau des Ostseeküstenradwanderwegs</p> <p>Veloroute Bahndamm – Ballastbrücke – Kielseng</p> <p>Ergänzung des vorhandenen Rad- und Fußwegnetzes</p> <p>Barrierefreie Brücke vom Hafen zum Volkspark</p>
<p>Fehlende Ausschilderung der Fuß- und Radwegeverbindungen</p>	<p>Leitsystem mit einheitlicher Beschilderung</p>
<p>Lange Distanzen zwischen den Bushaltestellen</p> <p>Mangelnde Bushaltestellenausstattung</p>	<p>Bei einer höheren Nutzerfrequenz: Bau einer zusätzliche Bushaltestelle an der mittleren Ballastbrücke / Ecke Harnishof oder Verlagerung einer Bushaltestelle</p> <p>Verbesserung der Bushaltestellenausstattung und -ausgestaltung</p>
<p>Fehlende öffentliche Straßen (und Ver- und Entsorgungsleitungen) im Wirtschaftshafenbereich</p>	<p>Neubau von Straßen (und Ver- und Entsorgungsleitungen) nach Rahmenplan und städtebaulichem Entwurf</p>
<p>Fehlende Fährverbindung, fehlender Fähranleger</p>	<p>Bau eines Fähranlegers am nördlichen Harniskai / an der Harniskaispitze</p>
<p>Fehlender Standort für Wohnmobile zur Erholungsnutzung</p>	<p>Festlegung eines Standortes für Wohnmobile</p>
<p>Zunehmender Parkdruck (bei neuen Nutzungen wie Robbe &amp; Berking-Zentrum, Marien-Café, aber auch Jacob Cement)</p>	<p>Schaffung neuer Parkmöglichkeiten unter Beachtung des Mobilitätskonzepts (z.B. Sammel-Parkhaus)</p>

## 7. Maßnahmen- und Zeitplan

(s. Konzeptplan Nr. 2 „Maßnahmen“)

Zur Umsetzung der in Kapitel 5 aufgeführten städtebaulichen Ziele und des in Kapitel 6 dargestellten integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes sind zahlreiche Maßnahmen erforderlich. Für das Untersuchungsgebiet wird folgender Maßnahmenplan aufgestellt, der die Maßnahmen gemäß der Städtebauförderrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein in Maßnahmen der Vorbereitung, der Durchführung und der Abwicklung darstellt und erläutert. Die den jeweiligen Maßnahmen zugeordneten Kosten wurden vorläufig geschätzt.

### 7.1 Maßnahmen der Vorbereitung (gemäß B.1.1 der StBauFR SH)

<b>Bauleitplanung Hafen-Ost // Verkehrsplanung</b>	
Maßnahmennummer	01
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung B 1.1 Maßnahmen nach § 140 BauGB
Maßnahmenbeschreibung	Vorbereitung und Durchführung der Bauleitplanung und der Verkehrsplanung
Akteur / Federführung	Stadt Flensburg
Kosten	320.000 EUR
Umsetzung	2019 - 2020

<b>Städtebaulicher Wettbewerb (Rahmenplan), Objektplanungs-Wettbewerbe</b>	
Maßnahmennummer	02
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Vorbereitung B 1.1 Maßnahmen nach § 140 BauGB
Maßnahmenbeschreibung	Vorbereitung und Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbes zur Erarbeitung eines städtebaulichen Rahmenplanes (2019) und Objektplanungen (Freiraumplanung Promenade, Hochbau KiTa / Begegnungszentrum) (2020-2022)
Akteur / Federführung	Stadt Flensburg
Kosten	210.000 EUR
Umsetzung	2019 - 2022

### 7.2 Maßnahmen der Durchführung (gemäß B.2 der StBauFR SH)

<b>Erwerb von Grundstücken Kielseng 1 und 3, Am Industriehafen 2</b>	
Maßnahmennummer	03
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen B 2.1.1 Erwerb von Grundstücken
Maßnahmenbeschreibung	Der Erwerb der Grundstücke ist notwendig, um die Entwicklung zu einem urbanen Quartier mit dem Schwerpunkt Wohnen steuern zu können.
Akteur / Federführung	Stadt Flensburg
Kosten	300.000 EUR
Umsetzung	2020 - 2022



<b>Umzug von Bewohnern/innen und Betrieben</b>	
Maßnahmennummer	04
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen B 2.1.3 Umzug von Bewohnern/innen und Betrieben
Maßnahmenbeschreibung	Umzug von Bewohnern/innen und Betrieben aus den mit Funktionsmängeln belasteten Gebieten, um die Ziele des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes umsetzen zu können.
Akteur / Federführung	Stadt Flensburg
Kosten	2.200.000 EUR
Umsetzung	2020 - 2022

<b>Freilegung von Grundstücken // Ballastkai 10 (ohne Denkmal)</b>	
Maßnahmennummer	05
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen B 2.1.4 Freilegung von Grundstücken
Maßnahmenbeschreibung	Abbruch der vorhandenen Silogebäude (ohne Denkmal) am Ballastkai 10, um Raum für die Entwicklung eines urbanen Quartiers mit dem Schwerpunkt Wohnen zu schaffen.
Akteur / Federführung	Stadt Flensburg
Kosten	3.400.000 EUR
Umsetzung	2020 - 2022

<b>Freilegung von Grundstücken // Harniskai 8-10</b>	
Maßnahmennummer	06
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen B 2.1.4 Freilegung von Grundstücken
Maßnahmenbeschreibung	Abbruch der Lagerhalle am Harniskai 8-10, um Raum für die Entwicklung eines urbanen Quartiers mit dem Schwerpunkt Kultur, Freizeit und Sport zu schaffen.
Akteur / Federführung	Stadt Flensburg
Kosten	80.000 EUR
Umsetzung	2020 - 2022

<b>Freilegung von Grundstücken // Am Industriehafen 3</b>	
Maßnahmennummer	07
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen B 2.1.4 Freilegung von Grundstücken
Maßnahmenbeschreibung	Abbruch der Gebäude auf dem Grundstück Am Industriehafen 3 (Baustoffhandel), um Raum für die Entwicklung eines urbanen Quartiers mit dem Schwerpunkt Wohnen schaffen zu können.
Akteur / Federführung	Stadt Flensburg
Kosten	2.300.000 EUR
Umsetzung	2020 - 2022

<b>Freilegung von Grundstücken // Harniskai / Industriekai / Kielseng 5-9</b>	
Maßnahmennummer	08
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen B 2.1.4 Freilegung von Grundstücken
Maßnahmenbeschreibung	Abbruch der Gebäude am Harniskai 1-9, Industriekai und Kielseng 5-9, um Raum für die Entwicklung zu einem urbanen Quartier mit dem Schwerpunkt Büros und Dienstleistungen bzw. Maritimes Zentrum zu schaffen.
Akteur / Federführung	Stadt Flensburg
Kosten	3.200.000 EUR
Umsetzung	2020 - 2022

<b>Freilegung von Grundstücken // Am Industriehafen 4</b>	
Maßnahmennummer	09
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen B 2.1.4 Freilegung von Grundstücken
Maßnahmenbeschreibung	Abbruch des Gebäudes Am Industriehafen 4, um die Fortführung der Uferpromenade zu ermöglichen und den bisher versperrten Blick auf den Freihafen freizugeben.
Akteur / Federführung	Stadt Flensburg
Kosten	20.000 EUR
Umsetzung	2020 - 2022

<b>Freilegung von Grundstücken // Nordöstlicher Bereich (Kielseng, Harnis, Harnishof)</b>	
Maßnahmennummer	10
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen B 2.1.4 Freilegung von Grundstücken
Maßnahmenbeschreibung	Abbruch der Gebäude im nordöstlichen Bereich Kielseng 1 und 3, Harnis 2, 4, 9, 11, 13, 15, 16, 20 und 26 und Harnishof 5, um Raum für die Entwicklung zu einem neuen urbanen Quartier mit den Schwerpunkten Büros und Dienstleistungen sowie Wohnen schaffen zu können.
Akteur / Federführung	Stadt Flensburg
Kosten	3.200.000 EUR
Umsetzung	2020 - 2022

<b>Freilegung von Ballastbrücke (1 Nebengebäude, 22 Hinterhaus, 26, 27, 30 und 31)</b>	
Maßnahmennummer	11
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen B 2.1.4 Freilegung von Grundstücken
Maßnahmenbeschreibung	Abbruch im Bereich der Ballastbrücke mit den Nummern 1 Nebengebäude, 22 Hinterhaus, 26, 27, 30 und 31, um Raum für die Entwicklung in einem bestehenden Mischgebiet bzw. neu zu schaffenden Wohngebiet schaffen zu können.
Akteur / Federführung	Stadt Flensburg
Kosten	225.000 EUR
Umsetzung	2020 - 2028

<b>Freilegung von Am Lautrupsbach 5</b>	
Maßnahmennummer	12
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen B 2.1.4 Freilegung von Grundstücken
Maßnahmenbeschreibung	Abbruch der Gebäude Am Lautrupsbach 5, um Raum für eine arrondierende Wohnbauentwicklung des bestehenden Wohngebietes Ballastbrücke zu schaffen.
Akteur / Federführung	Stadt Flensburg
Kosten	35.000 EUR
Umsetzung	2020 - 2022

<b>Freilegung von Unterer Lautrupweg 12</b>	
Maßnahmennummer	13
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen B 2.1.4 Freilegung von Grundstücken
Maßnahmenbeschreibung	Abbruch der Gebäude Unterer Lautrupweg 12 und deren Nebengebäude, um Raum für eine Wohnbauentwicklung innerhalb eines bestehenden Wohngebietes zu schaffen.
Akteur / Federführung	Stadt Flensburg
Kosten	110.000 EUR
Umsetzung	2020 - 2022

<b>Uferpromenade</b>	
Maßnahmennummer	14
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen B 2.1.6 Herstellung u. Änderung von Erschließungsanlagen
Maßnahmenbeschreibung	Errichtung einer durchgängigen Uferpromenade
Akteur / Federführung	Stadt Flensburg
Kosten	8.310.000 EUR
Umsetzung	2020 - 2028

<b>Klappbrücke über den Freihafen</b>	
Maßnahmennummer	15
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen B 2.1.6 Herstellung u. Änderung von Erschließungsanlagen
Maßnahmenbeschreibung	Errichtung einer Klappbrücke über den Freihafen, um den Promenadenweg in Richtung Sonwik fortsetzen zu können.
Akteur / Federführung	Stadt Flensburg
Kosten	13.200.000 EUR
Umsetzung	2026 - 2028

<b>Brücke zum Volkspark</b>	
Maßnahmennummer	16
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen B 2.1.6 Herstellung u. Änderung von Erschließungsanlagen
Maßnahmenbeschreibung	Errichtung einer Brücke für Fußgänger und Radfahrer zum Volkspark, die die Anbindung der Stadtteile Hafen-Ost und Fruerlund ermöglicht und die Straßenbarriere Kielseng überwinden soll.
Akteur / Federführung	Stadt Flensburg
Kosten	9.000.000 EUR
Umsetzung	2026 - 2028

<b>Veloroute (Kielseng, Ballastbrücke, Hafendamm und Bahndamm)</b>	
Maßnahmennummer	17
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen B 2.1.6 Herstellung u. Änderung von Erschließungsanlagen
Maßnahmenbeschreibung	Errichtung einer Veloroute (Kielseng, Ballastbrücke, Hafendamm und Bahndamm), die den Fahrradverkehr innerhalb des Zielgebietes bündeln und konzentrieren soll.
Akteur / Federführung	Stadt Flensburg
Kosten	950.000 EUR
Umsetzung	2026 - 2028

<b>Straßenumbau südlicher Bereich (Ballastbrücke, nördlicher Hafendamm)</b>	
Maßnahmennummer	18
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen B 2.1.6 Herstellung u. Änderung von Erschließungsanlagen
Maßnahmenbeschreibung	Straßenumbau des südlichen Bereichs (Ballastbrücke, nördlicher Hafendamm), um die Reduzierung des Straßenverkehrsraums zugunsten anderer Verkehrsteilnehmer bzw. Anwohner erreichen zu können.
Akteur / Federführung	Stadt Flensburg
Kosten	1.650.000 EUR
Umsetzung	2026 - 2028

<b>Straßenneubau mittlerer Bereich (Ballastkai, Harniskai)</b>	
Maßnahmennummer	19
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen B 2.1.6 Herstellung u. Änderung von Erschließungsanlagen
Maßnahmenbeschreibung	Straßenneubauten im mittleren Bereich (Ballastkai, Harniskai), um die Erschließung für die Entwicklung eines urbanen Hafenuartiers mit dem Schwerpunkt Wohnen darstellen zu können.
Akteur / Federführung	Stadt Flensburg
Kosten	2.550.000 EUR
Umsetzung	2026 - 2028

<b>Straßenumbau nördlicher Bereich (Kielseng, Harnis)</b>	
Maßnahmennummer	20
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen B 2.1.6 Herstellung u. Änderung von Erschließungsanlagen
Maßnahmenbeschreibung	Straßenumbau des nördlichen Bereichs (Kielseng, Harnis), um die Reduzierung des Straßenverkehrsraums zugunsten anderer Verkehrsteilnehmer bzw. Anwohner erreichen zu können..
Akteur / Federführung	Stadt Flensburg
Kosten	2.550.000 EUR
Umsetzung	2026 - 2028

<b>Wegeverbindungen Hafen – Volkspark und Lautrupsbach</b>	
Maßnahmennummer	21
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen B 2.1.6 Herstellung u. Änderung von Erschließungsanlagen
Maßnahmenbeschreibung	Die Wegeverbindungen zwischen dem Gebiet Hafen-Ost und dem Volkspark bzw. Lautrupsbach sollen hergestellt werden, um eine bisher nicht vorhandene Verzahnung mit den angrenzenden Naherholungsräumen zu erreichen.
Akteur / Federführung	Stadt Flensburg
Kosten	440.000 EUR
Umsetzung	2026 - 2028

<b>Grünfläche und Kinderspielplatz Harniskaispitze</b>	
Maßnahmennummer	22
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen B 2.1.6 Herstellung u. Änderung von Erschließungsanlagen
Maßnahmenbeschreibung	Errichtung einer öffentlichen Grünfläche und eines Kinderspielplatzes an der Harniskaispitze.
Akteur / Federführung	Stadt Flensburg
Kosten	1.000.000 EUR
Umsetzung	2026 - 2028

<b>Neubau öffentlicher Plätze (an der Uferpromenade)</b>	
Maßnahmennummer	23
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen B 2.1.6 Herstellung u. Änderung von Erschließungsanlagen
Maßnahmenbeschreibung	Entlang der Uferpromenade sollen mehrere neue öffentliche Plätze errichtet werden, um die Aufenthaltsqualität für BewohnerInnen und BesucherInnen zu schaffen und die Nutzungsvielfalt am Wasser zu erhöhen.
Akteur / Federführung	Stadt Flensburg
Kosten	600.000 EUR
Umsetzung	2026 - 2028

<b>Modernisierung und Instandsetzung von privaten baulichen Anlagen</b>	
Maßnahmennummer	24
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Durchführung B 2.2 Baumaßnahmen B 2.2.1 Modernisierung u. Instandsetzung baulicher Anlagen Dritter
Maßnahmenbeschreibung	Im Zuge der vorbereitenden Untersuchungen wurden bei der Inaugenscheinnahme Gebäude Ballastbrücke 10, 16, 17, 18, 19, 20, 23 und 24, Hafendamm 52, Harnis 2 und 12, Unterer Lautrupweg 6, 14, 16 und 20) identifiziert, die einen hohen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf aufweisen. Den Eigentümern dieser Gebäude sollte die Möglichkeit gegeben werden Städtebauförderungsmittel für die Sanierung in Anspruch zu nehmen, sofern die Maßnahmen eine Unrentierlichkeit aufweisen und keine anderen Förderungen in Frage kommen.
Akteur / Federführung	Stadt Flensburg
Kosten	4.100.000 EUR
Umsetzung	2026 - 2028

<b>Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen der Gemeinde</b>	
Maßnahmennummer	25
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Durchführung B 2.2 Baumaßnahmen B 2.2.2 Modernisierung u. Instandsetzung baulicher Anlagen der Gemeinde
Maßnahmenbeschreibung	Im Zuge der Vorbereitenden Untersuchungen wurden Gebäude der Gemeinde (Ballastbrücke 1, Ballastkai 10, Harniskai 4 und 22) identifiziert, die einen hohen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf aufweisen.
Akteur / Federführung	Stadt Flensburg
Kosten	1.300.000 EUR
Umsetzung	2026 - 2028

<b>Kindertagesstätte und Begegnungszentrum</b>	
Maßnahmennummer	26
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Durchführung B 2.2 Baumaßnahmen B 2.2.5 Errichtung und Änderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen
Maßnahmenbeschreibung	Errichtung einer Kindertagesstätte und eines Begegnungszentrums, die überwiegend der Versorgung der Bevölkerung im Fördergebiet dienen.
Akteur / Federführung	Stadt Flensburg
Kosten	4.000.000 EUR
Umsetzung	2026 - 2028

<b>Bewirtschaftung von Grundstücken</b>	
Maßnahmennummer	27
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Durchführung B 2.3 Sonstige Maßnahmen der Durchführung B 2.3.3 Bewirtschaftung von Grundstücken
Maßnahmenbeschreibung	Die zum Erwerb vorgesehenen Grundstücke des städtebaulichen Sondervermögens (s. Maßnahme Nr. 03) sollen bewirtschaftet werden.
Akteur / Federführung	Stadt Flensburg
Kosten	1.000 EUR
Umsetzung	2020 - 2028

<b>Verfügungsfonds</b>	
Maßnahmennummer	28
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Durchführung B 2.3 Sonstige Maßnahmen der Durchführung B 2.3.4 Verfügungsfonds
Maßnahmenbeschreibung	Unkomplizierte Umsetzung kleinerer Maßnahmen, die den Zielen des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts entsprechen.
Akteur / Federführung	Stadt Flensburg
Kosten	150.000 EUR (maximal 30.000 EUR jährlich; bis zu 50% Fördergelder und mind. 50% privater Anteil)
Umsetzung	2020 - 2028

## 7.3 Maßnahmen der Abwicklung (gemäß B.3 der StBauFR SH)

<b>Sanierungs- und Entwicklungsträger</b>	
Maßnahmennummer	29
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Abwicklung B 3.1 Sanierungs- und Entwicklungsträger
Maßnahmenbeschreibung	Die städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen sollen durch einen Sanierungsträger vorbereitet, durchgeführt und abgewickelt werden.
Akteur / Federführung	Stadt Flensburg
Kosten	3.500.000 EUR
Umsetzung	2019 - 2034

<b>Öffentlichkeitsarbeit</b>	
Maßnahmennummer	30
Maßnahmenzuordnung	Maßnahmen der Abwicklung B 3.5 Öffentlichkeitsarbeit
Maßnahmenbeschreibung	Maßnahmenbegleitende Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung zur Information über das Ergebnis der städtebaulichen Gesamtmaßnahme
Akteur / Federführung	Stadt Flensburg
Kosten	34.000 EUR
Umsetzung	2019 - 2034

## 7.4 Zeitplan

Die im Entwicklungskonzept dargestellten Ziele und im Maßnahmenplan benannten Maßnahmen sind im Sinne einer zügigen Umsetzung, eines sparsamen Umgangs mit Mitteln und geringstmöglichen Beeinträchtigungen in eine sinnvolle zeitliche Reihenfolge zu bringen. Nicht alle Maßnahmen werden parallel ablaufen können, es bestehen z.T. Abhängigkeiten zwischen einzelnen Abschnitten.

Zunächst ist die Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs geplant, der im Jahr 2019 stattfinden soll. Das Ergebnis soll ein städtebaulicher Rahmenplan sein, der auch die abschnittsweise Planung der Umsetzung enthalten soll. Anschließend sollen hierauf aufbauend Bebauungspläne entwickelt werden.

Die Durchführung der Maßnahmen kann sukzessive erfolgen. Als erster Abschnitt kann das „Kernstück“ des Gebietes für das Urbane Gebiet, d.h. die Flächen in erster Reihe (von der Wasserfläche aus gesehen) Ballastkai und Harniskai Nord entwickelt werden, ab 1.1.2023 der jetzige Wirtschaftshafenbereich (Harniskai Süd). Darauffolgend ist der in zweiter Reihe liegende Bereich von Kielseng und Ballastbrücke (derzeitiger Baustoffhändler) entwickelbar. Im dritten Abschnitt können dann Harnis und Harnishof entwickelt werden. Die Maßnahmen im süd-östlichen Bereich (Aufwertung des bestehenden Wohngebietes Ballastbrücke / Hafendamm / Lautrupsbach) können von Beginn an erfolgen.

Bevor Umzüge von Betrieben durchgeführt werden können, sind neue Gewerbeflächenangebote, möglichst auf Stadtgebiet oder in Kooperation mit den Nachbargemeinden (wie z.B. gemeinsames Gewerbegebiet Wees oder Handewitt) notwendig. Diese werden aktuell von der Stadt, Fachbereich Stadtentwicklung und Klimaschutz, vorbereitet. Bei den Straßenbaumaßnahmen können zunächst Umgestaltungen der Straßen Kielseng und Ballastbrücke /



nördlicher Hafendamm umgesetzt werden. Die Umgestaltung der Straße Harnis sowie die Neuanlage von Straßen im derzeitigen Wirtschaftshafen und im Harnishof für die neuen Urbanen Gebiete können erst in Angriff genommen werden, wenn die entsprechenden Teilgebiete entwickelt werden.

Es wird davon ausgegangen, dass die Durchführung der Sanierung in einer Frist von 15 Jahren möglich ist. Diese Frist sollte in der Sanierungssatzung festgelegt werden.

## **8. Kosten- und Finanzierungsplanung**

Die Aufstellung der Kosten- und Finanzierungsplanung dient der Abschätzung der voraussichtlichen öffentlichen Ausgaben und der zu erwartenden Einnahmen. Die in Kapitel 8 genannten Maßnahmen werden mit geschätzten Kosten auf Grundlage von Beispiel- und Erfahrungswerten, Expertenangaben und sonstigen Anhaltswerten belegt.

Die nach heutigen Preisen geschätzten Gesamtkosten der Maßnahme betragen bei einer Umsetzungsdauer von 15 Jahren voraussichtlich knapp 70 Mio €. Finanzierungsmittel werden voraussichtlich in Höhe von knapp 70 Mio € zur Verfügung stehen.

Die Kosten- und Finanzierungsplanung wird in den folgenden Tabellen dargestellt.

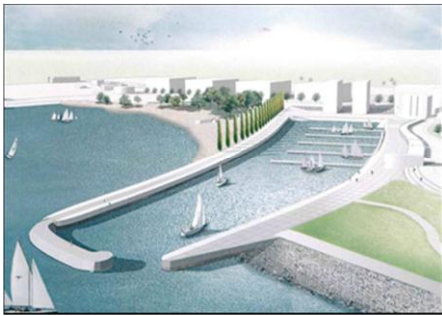
Art	Ausgaben	Nr.	EUR
<b>B 1</b>	<b>Maßnahmen der Vorbereitung</b>		
B 1.1	Maßnahmen nach § 140 BauGB (Ohne vorgezogene Maßnahmen)		<b>530.000</b>
	Bauleitplanung Hafen-Ost, Verkehrsplanung	01	320.000
	Städtebaulicher Wettbewerb (Rahmenplan), Objektplanungs-Wettbewerbe	02	210.000
B 1.2	Übergeordnete Konzepte		<b>0</b>
<b>B 2</b>	<b>Maßnahmen der Durchführung</b>		
B 2.1	Ordnungsmaßnahmen		
B 2.1.1	Erwerb von Grundstücken	03	<b>300.000</b>
B 2.1.2	Sonstige Maßnahmen der Bodenordnung		<b>0</b>
B 2.1.3	Umzug von Bewohnerinnen, Bewohnern und Betrieben	04	<b>2.200.000</b>
B 2.1.4	Freilegung von Grundstücken		<b>12.570.000</b>
	Freilegung Ballastkai 10 (ohne Denkmal) (HaGe)	05	3.400.000
	Freilegung Harniskai 8-10 (Lagerhalle Stadtwerke)	06	80.000
	Freilegung Am Industriehafen 3 (Baustoffhandel)	07	2.300.000
	Freilegung Harniskai/Industriekai/Kielseng 5-9 (Winterlager)	08	3.200.000
	Freilegung Am Industriehafen 4	09	20.000
	Freilegung Nordöstlicher Bereich (Kielseng 1-3, Harnis div., Harnishof 5)	10	3.200.000
	Freilegung Ballastbrücke (1 Nebengebäude, 22 Hinterhaus, 26, 27, 30 und 31)	11	225.000
	Freilegung Am Lautrupsbach 5	12	35.000
	Freilegung Unterer Lautrupweg 12	13	110.000
B 2.1.5	Gebäuderestwertentschädigung bei der Freilegung von Grundstücken		<b>0</b>
B 2.1.6	Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen		<b>41.300.000</b>
	Uferpromenade	14	8.310.000
	Klappbrücke über den Freihafen	15	13.200.000
	Brücke zum Volkspark	16	9.000.000
	Veloroute (Kielseng, Ballastbrücke, Hafendamm, Bahndamm)	17	950.000
	Straßenumbau südlicher Bereich (Ballastbrücke, nördlicher Hafendamm)	18	1.650.000
	Straßenneubau mittlerer Bereich (Ballastkai, Harniskai)	19	2.550.000
	Straßenumbau nördlicher Bereich (Kielseng, Harnis)	20	3.650.000
	Wegeverbindungen Hafen – Volkspark und Lautrupsbach	21	440.000
	Grünfläche und Kinderspielplatz Harniskaispitze	22	1.000.000
	Neubau öffentlicher Plätze (an der Uferpromenade)	23	600.000
B 2.1.7	Änderung von öffentlichen Versorgungseinrichtungen		<b>0</b>
B 2.1.8	Sonstige Ordnungsmaßnahmen		<b>0</b>
B 2.1.9	Maßnahmen zum Ausgleich		<b>0</b>
B 2.2	Baumaßnahmen		
B 2.2.1	Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen	24	<b>4.100.000</b>
	Ballastbrücke 10		300.000
	Ballastbrücke 16		300.000
	Ballastbrücke 17		300.000
	Ballastbrücke 18		300.000
	Ballastbrücke 19		300.000
	Ballastbrücke 20		300.000

<b>Art</b>	<b>Ausgaben</b>	<b>Nr.</b>	<b>EUR</b>
	Ballastbrücke 23		300.000
	Ballastbrücke 24		300.000
	Hafendamm 52		300.000
	Harnis 2		100.000
	Harnis 12		100.000
	Unterer Lautrupweg 6		300.000
	Unterer Lautrupweg 14		300.000
	Unterer Lautrupweg 16		300.000
	Unterer Lautrupweg 20		300.000
B 2.2.2	Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen der Gemeinde	25	<b>1.300.000</b>
	Ballastbrücke 1		325.000
	Ballastkai 10		325.000
	Harniskai 4		325.000
	Harniskai 22		325.000
B 2.2.3	Neubebauung und Ersatzbauten der Gemeinde		<b>0</b>
B 2.2.4	Neubau von Ersatzwohnungen und sonstiger Wohnungen Dritter		<b>0</b>
B 2.2.5	Errichtung und Änderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen: Kindertagesstätte und Begegnungszentrum	26	<b>4.000.000</b>
B 2.2.6	Verlagerung und Änderung von Betrieben		<b>0</b>
B 2.3	Sonstige Maßnahmen der Durchführung		<b>0</b>
B 2.3.1	Maßnahmenbedingte Rechtsansprüche Dritter		<b>0</b>
B 2.3.2	Härteausgleich		<b>0</b>
B 2.3.3	Bewirtschaftung von Grundstücken	27	<b>1.000</b>
B 2.3.4	Verfügungsfonds	28	<b>150.000</b>
B 2.3.5	Kunst im öffentlichen Raum		<b>0</b>
<b>B 3</b>	<b>Maßnahmen der Abwicklung</b>		
B 3.1	Sanierungs- und Entwicklungsträgerinnen und -träger	29	<b>3.500.000</b>
B 3.2	Programmspezifisches Management		<b>0</b>
B 3.3	Private Sachverständige für gutachterliche Wertermittlung		<b>0</b>
B 3.4	Sonstige Beauftragte		<b>0</b>
B 3.5	Öffentlichkeitsarbeit	30	<b>34.000</b>
B 3.6	Aufgegebene Ordnungs- und Baumaßnahmen		<b>0</b>
B 3.7	Sonstige Maßnahmen der Abwicklung		<b>0</b>
	<b>Gesamtsumme</b>		<b>69.985.000</b>

<b>Art</b>	<b>Einnahmen</b>	<b>EUR</b>
A 6.2.5 (2) Nr. 1	Ausgleichsbeiträge gemäß § 154 BauGB sowie entsprechende Wertsteigerungen für nicht mit Städtebauförderungsmitteln erworbene privat nutzbare Grundstücke der Gemeinde gemäß C 8.5 Absatz 6	<b>45.000.000</b>
A 6.2.5 (2) Nr. r	Im Zuge der Gesamtmaßnahme aufgrund von Bundes- und Landesgesetzen erzielte Einnahmen, soweit sie nicht als Einzelmaßnahme als rentierliche Kostenanteile zugeordnet sind (z.B. Ablösebeträge gemäß § 50 LBO)	<b>0</b>
A 6.2.5 (2) Nr. 3	Erlöse aus der Veräußerung von Grundstücken des städtebaulichen Sondervermögens gemäß A 7.5 Absatz 1 und anderen Vermögensgegenständen des städtebaulichen Sondervermögens sowie Wertausgleichszahlungen der Gemeinde bei einer vorzeitigen Überführung von Grundstücken des städtebaulichen Sondervermögens gemäß A 7.5 Absatz 1 in das gemeindliche Liegenschaftsvermögen (A 7.5 Absatz 6)	<b>0</b>
A 6.2.5 (2) Nr. 4	Erlöse aus der Veräußerung baulicher Anlagen im Zusammenhang mit der Bestellung von Erbbaurechten für Grundstücke des städtebaulichen Sondervermögens gemäß A 7.5 Absatz 1	<b>0</b>
A 6.2.5 (2) Nr. 5	Überschüsse aus Umlagungen im Gebiet der städtebaulichen Gesamtmaßnahme	<b>0</b>
A 6.2.5 (2) Nr. 6	Zinserträge des städtebaulichen Sondervermögens	<b>0</b>
A 6.2.5 (2) Nr. 7	Rückflüsse aus Darlehen der Gemeinde an Dritte, soweit diese aus dem städtebaulichen Sondervermögen gewährt worden sind	<b>0</b>
A 6.2.5 (2) Nr. 8 in Verbindung mit A 7.3 (1) Nr. 2	Zuwendungen Dritter, sofern Städtebauförderungsmittel zur Vor- und Zwischenfinanzierung eingesetzt wurden/werden	<b>0</b>
	auf Zuwendungen Dritter zu erbringende gemeindliche Eigenmittel, sofern Städtebauförderungsmittel zur Vor- und Zwischenfinanzierung der Zuwendungen Dritter eingesetzt wurden/werden	<b>0</b>
A 6.2.5 (2) Nr. 9	Einnahmen aus der Bewirtschaftung der Grundstücke des städtebaulichen Sondervermögens gemäß A 7.5 Absatz 1 und anderer Vermögensgegenstände; hierzu zählen auch Erbbauzinsen für Grundstücke des städtebaulichen Sondervermögens gemäß A 7.5 Absatz 1	<b>480.000</b>
A 6.2.5 (2) Nr. 10	Kostenerstattungsbeträge für naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen der Gemeinde Gemäß § 135 a Absatz 3 BauGB, soweit die entsprechenden Ausgaben aus dem städtebaulichen Sondervermögen finanziert werden	<b>0</b>
A 6.2.5 (2) Nr. 11 a)	Beiträge, z.B. Erschließungsbeiträge gemäß §§ 127 ff. BauGB und Ausbaubeiträge nach dem KAG	<b>0</b>
A 6.2.5 (2) Nr. 11 b)	Zuwendungen des Kreises, des Landes oder Dritter	<b>0</b>
	auf Zuwendungen des Kreises, des Landes oder Dritter zu erbringende gemeindliche Eigenmittel	<b>0</b>
A 6.2.5 (2) Nr. 11 c)	sonstige Mittel Dritter, z.B. Spenden	<b>0</b>
A 6.2.5 (2) Nr. 11 d)	Gebühren, z.B. Sondernutzungsgebühren gemäß §26 StrWG, Parkgebühren	<b>0</b>
A 6.2.5 (2) Nr. 11 e)	Entgelte, z.B. Mieteinnahmen, Pachteinnahmen	<b>0</b>
A 7.3 (1) Nr. 5	Eigenanteile, die von der Gemeinde zur Finanzierung nicht zuwendungsfähiger Ausgaben nach Abschnitt B zu erbringen sind	<b>0</b>
A 7.3 (1) Nr. 6	Eigenanteile, die von der Gemeinde aufgrund des begrenzten Fördermitteleinsatzes gemäß B 2.1.4 Absatz 2, B 2.2.5 Absatz 3 Nr. 3 und B 3 Absatz 1 zu erbringen sind	<b>1.800.000</b>
A 6.2.2	von der Gemeinde bereitgestellte Eigenmittel	<b>7.568.000</b>
	von Dritten gemäß A 6.2.2 Absatz 3 finanzierte Eigenmittel der Gemeinde	<b>0</b>
A 6.1 (1)	Bundes- und Landesmittel	<b>15.137.000</b>
	<b>Gesamtsumme</b>	<b>69.985.000</b>

## EXKURS: Andere Hafenstädte

### Umgestaltung des Schulauer Hafens in Wedel



Umwidmung in eine Marina mit 126 Liegeplätzen inkl. einer 800 m langen Promenade

Planungsgebiet von ca. 21 ha

Zeitraum: 1986 – 2015

Kosten:

16,1 Mio. EUR (hiervon 9,1 Mio EUR durch EU und Land S-H sowie 7 Mio. EUR Stadt Wedel)

### Sanierungsgebiet Kiel-Hörn-Bereich



Nachnutzung einer Industriebrache zu einem neuen Stadtquartier mit Büros und Wohnungen, verbunden mit dem Bau eines Fähranlegers.

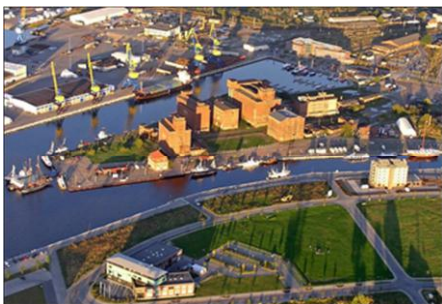
Planungsgebiet von ca. 22 ha

Zeitraum: 1989 - voraussichtlich 2025

Kosten:

157 Mio. EUR (hiervon Stadt Kiel 61 Mio EUR, Verkaufserlöse: 48 Mio. EUR, Städtebauförderung: 17 Mio. EUR, EU, URBAN / EFRE: 10 Mio. EUR und GA, GVFG und ÖPNV: 21 Mio. EUR.

### Sanierungsgebiet Alter Hafen in Wismar



Nachnutzung von Hafenumschlagsflächen zu Sonderflächen für Tourismus und Ferienwohnungen

Planungsgebiet von ca. 8 ha

Zeitraum: 1991 - voraussichtlich 2030

Kosten:

Investitionen für Gebäude 95 Mio. EUR, für Erschließung 14 Mio. EUR und für Sicherungsmaßnahmen 1 Mio. EUR

### Entwicklung der Hafen-City in Hamburg



Neues Stadtquartier für 14.000 Bewohner in 6.500 Wohnungen und Schaffung von 20.000 Arbeitsplätzen.

Planungsgebiet von ca. 155 ha

Zeitraum: 1991 - voraussichtlich 2030

Kosten:

Öffentliche Investitionen von 2.400 Mio. EUR, hiervon 62,5 % finanziert aus Grundstücksverkäufen

## 9. Verfahrensrechtliche Abwägung

Das Baugesetzbuch bietet mit dem besonderen Städtebaurecht Instrumente zur Lösung besonders schwieriger städtebaulicher Aufgaben an. Die Anwendung ermöglicht einer Gemeinde, im Rahmen eines räumlich und zeitlich begrenzten Sonderrechts die notwendigen städtebaulichen Aufgaben einheitlich vorzubereiten und zügig umzusetzen, um in allen Teilbereichen eine dauerhafte und ausgewogene Ordnung mit gleichwertigen Lebensverhältnissen herzustellen.

Die Stadt Flensburg hat mit dem Ratsbeschluss vom 15.03.2015 zur Durchführung von vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 BauGB für das Gebiet Hafen-Ost die erste Voraussetzung zur Anwendung des besonderen Städtebaurechts geschaffen. Mit den Untersuchungen sollen die erforderlichen Beurteilungsgrundlagen über die Notwendigkeit einer städtebaulichen Sanierung, die sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge sowie die anzustrebenden allgemeinen Ziele und die Durchführbarkeit der Sanierung im Allgemeinen gewonnen werden.

### 9.1 Beurteilung der Sanierungsvoraussetzungen nach BauGB

#### Vorliegen städtebaulicher Missstände

Die in Kapitel 5.1 aufgeführten Substanz- und Funktionsmängel des Untersuchungsgebietes stellen erhebliche städtebauliche Missstände im Sinne des § 136 Abs. 3 BauGB dar und führen in ihrer Ganzheit zu einer erheblichen Beeinträchtigung und Funktionsschwäche des Gebiets. Die Mängel sind in den Analyseplänen Nr. 18 und 19 im Anhang dargestellt.

Städtebauliche Missstände liegen vor, wenn

- das Gebiet nach seiner vorhandenen Bebauung oder nach seiner sonstigen Beschaffenheit nicht (mehr) den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder an die Sicherheit der in ihm wohnenden oder arbeitenden Menschen – auch unter Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung entspricht

oder

- b) das Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen, erheblich beeinträchtigt ist.

#### Substanzmängel

sind Zustandmängel von Gebäuden, Wohnungen, Arbeitsstätten und Erschließungsanlagen, auch in der energetischen Beschaffenheit von Gebäuden.

Substanzmängel in der baulichen Beschaffenheit von Gebäuden, Wohnungen, Arbeitsstätten und Erschließungsanlagen liegen folgende vor:

- Hoher Sanierungsbedarf der drei denkmalgeschützten Hafensilos
- Hoher Sanierungsbedarf der Wohngebäude
- Hoher Sanierungsbedarf bei Straßen

Mängel in der energetischen Beschaffenheit, der Gesamtenergieeffizienz der vorhandenen Bebauung und der Versorgungseinrichtungen unter Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen an den Klimaschutz und die Klimaanpassung:

- Hoher energetischer Sanierungsbedarf der Wohn- und Gewerbegebäude

Funktionsmängel

sind Mängel, die die Funktionen des Gebietes beeinträchtigen, z.B. in Hinblick auf seine Versorgungsfunktion, seine Infrastruktur oder die qualifizierte Ausstattung mit Erschließungsanlagen wie Straßen, Grün- und Freiflächen.

Mängel in der Nutzung der bebauten und unbebauten Flächen nach Art, Maß und Zustand:

- Mangelnde Grünflächen, hoher Grad an Bodenversiegelung
- Mangelnde öffentliche Freiräume
- Hauptstraßen als Barrieren
- Mangelhaftes Stadtbild / Ufersilhouette (ungenutzte Hallen, Brachflächen)
- Mangelhafte Fuß- und Radwege
- Teilräumlich starke Dominanz großräumiger Parkplatzflächen

Mängel in der Verkehrsinfrastruktur (fließender und ruhender Verkehr):

- Fehlende Verknüpfung wichtiger funktionaler Bereiche
- Fehlende Fuß- und Radwegeverbindungen, dadurch u.a. eingeschränkte Nutzbarkeit der Grünflächen und Spiel- und Sportangebote für die BewohnerInnen
- Fehlende Ausschilderung der Wegeverbindungen

Mängel in der wirtschaftlichen Situation und Entwicklungsfähigkeit des Gebiets unter Berücksichtigung seiner Lage im Stadtraum und seiner Versorgungsfunktion im Verflechtungsbe-  
reich:

- Brachflächen im Hafen
- Hohe Leerstandsquote in Hafengebäuden

Mängel in der infrastrukturellen Erschließung des Gebiets, seine Ausstattung mit Grünflächen, Spiel- und Sportplätzen und mit Anlagen des Gemeinbedarfs, insbesondere unter Berücksichtigung der sozialen und kulturellen Aufgaben dieses Gebiets im Verflechtungsbe-  
reich

- Fehlende Grünflächen und öffentliche Freiräume
- Fehlende Spiel- und Sportangebote
- Fehlende kulturelle Einrichtungen

- Fehlende Gemeinbedarfseinrichtungen (Kindertagesstätte, Begegnungszentrum)
- Barrierewirkung überdimensionierter Straßenräume

## Städtebauliche Zielsetzung

Die städtebauliche Zielsetzung wurde im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen auf der Grundlage der Ergebnisse der Bestandsanalyse, der abgeleiteten Bedarfe und der aktuellen städtischen Planungen (insbesondere dem ISEK) mit zahlreichen Akteuren entwickelt und im integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept (Kapitel 6) dargelegt. Die Zielsetzung wird im weiteren Verfahren weiter konkretisiert werden wie z.B. im nächsten Schritt die Entwicklung eines städtebaulichen Rahmenplans im Wettbewerbsverfahren. Zur Erlangung der Zielsetzung wurden Maßnahmen definiert, die es ermöglichen, das Gebiet entsprechend den Sanierungszielen zu entwickeln (Kap. 7).

## Einheitliche Vorbereitung

Die einheitliche Vorbereitung ist ein wesentliches Merkmal einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme. Die Einheitlichkeit wird im Planungsprozess zunächst durch die Festlegung von Sanierungszielen für das gesamte Gebiet, der Verörtlichung im städtebaulichen Rahmenplan und im weiteren Planungsprozess durch detaillierte Ausdifferenzierung und ggf. Modifizierung mittels Bebauungsplänen oder Satzungen gesichert. Insbesondere durch die Genehmigungspflicht können unterschiedliche Einzelmaßnahmen verschiedener Eigentümer untereinander und mit den Zielen der öffentlichen Hand abgestimmt und koordiniert werden.

## Zügige Durchführung

Eine zügige Durchführung der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme gemäß § 165 Abs. 1 und Abs. 3 Satz Nr. 4 BauGB muss gewährleistet sein. Ziel der Sanierungsmaßnahme ist die zügige Durchführung der Bauvorhaben und die damit verbundene zeitnahe Versorgung der Flensburger Bevölkerung mit Wohnraum und Arbeitsstätten und die Wiedernutzung innerstädtischer Brachflächen. Das Leitbild eines vielseitigen gemischtgenutzten Quartiers an der Förde, das einen Schwerpunkt auf Wohnungsbau und maritimes Gewerbe legt, ist bei vielen Akteuren der Wohnungs- und Gewerbeentwicklung und der Öffentlichkeit auf starke Zustimmung gestoßen. Das breite Interesse und die Zustimmung aus den Öffentlichkeitsveranstaltungen zum Verfahren und zum Leitspruch „Wir müssen jetzt vom Denken zum Handeln kommen“ (Zitat der Oberbürgermeisterin in der Öffentlichkeitsveranstaltung) lässt eine hohe Entwicklungsgeschwindigkeit erwarten.

Um dem Gebot der zügigen Durchführung zu entsprechen, wird das Sanierungsgebiet deutlich kleiner als das Untersuchungsgebiet ausfallen (s. Kap. 9.3) und damit der Maßnahmenumfang entsprechend verringert. Die hier vorgesehenen Maßnahmen können in einem Zeitraum von ca. 15 Jahren umgesetzt werden.

## Gemeinwohlinteresse

Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen dienen dem Wohl der Allgemeinheit. Die Ergebnisse des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept zeigen auf, dass ein starkes öffentliches Interesse an der Bereitstellung von Wohnraum zur Erfüllung des erhöhten Bedarfs an Wohnstätten, der Bereitstellung von Flächen für Arbeitsstätten, der Bevorzugung der Innenentwicklung, der Wiedernutzung von Brachflächen, der Entwicklung von gemischt genutzten Gebieten und der Wiedernutzung brachliegender Flächen besteht.



Im Hafen-Ost-Gebiet können aufgrund der Flächenpotenziale, der Lagegunst und der sonstigen Voraussetzungen wichtige gesamtstädtische Bedarfe an Wohnraumversorgung und Schaffung von Arbeitsplätzen erfüllt werden. Im Untersuchungsgebiet bestehen Flächenpotenziale zur Umsetzung vielseitiger gemischter Nutzungen für maritime Wohn- und Arbeitsformen in direkter Wassernähe, die in dieser Form an keinem anderen Ort im Stadtgebiet existieren.

## **Durchführbarkeit**

### Allgemeine Durchführbarkeit

Die Stadt Flensburg hat bereits zahlreiche Sanierungsmaßnahmen durchgeführt und ist in der Lage, auch die Sanierungsmaßnahme im Untersuchungsgebiet, ggf. mit Beauftragung eines treuhänderischen Sanierungsträgers gemäß § 157 BauGB durchzuführen.

### Finanzielle Durchführbarkeit

Die prognostizierten Kosten sind in Kap. 8 dargestellt. Die Kosten- und Finanzierungsplanung ergab, dass zur Umsetzung Sanierungsförderungsmittel in erheblichem Umfang notwendig sein werden. Ohne Fördermittel wird die Stadt nicht in der Lage sein, das Gebiet zu entwickeln. Die Stadt wird die Eigenanteile im erforderlichen Umfang – vorbehaltlich des noch zu treffenden Ratsbeschlusses – aufbringen.

## **Mitwirkungsbereitschaft der Betroffenen**

Die betroffenen Eigentümer, Mieter und weiteren Nutzer haben die in Kap. 3.2 beschriebenen Informations- und Mitwirkungsveranstaltungen intensiv genutzt und mit hohem Engagement mitgestaltet.

Weiterhin wurden eine Vielzahl von Gesprächen und Abstimmungen mit Betroffenen initiiert, Interviews geführt und deren Inhalte für die vorbereitenden Untersuchungen und den weiteren Planungsprozess ausgewertet. Des Weiteren haben zahlreiche Betroffenen und deren Interessensvertretungen sowohl aus dem Untersuchungsgebiet selbst als auch stadtweit agierend von sich aus das Gespräch mit der Stadtverwaltung gesucht, um sich mit Hinweisen zu Stärken und Schwächen des Gebiets und mit Ideen für das Untersuchungsgebiet in den Entwicklungsprozess einzubringen.

Zur Ermittlung der Eigentümerbereitschaft zu Gebäudesanierungsmaßnahmen wurde im Januar 2018 eine Eigentümerbefragung durchgeführt, bei der sich mehr als 50 % der Eigentümer beteiligten (72 von 139), die ein hohes Interesse an Beratungen und Informationsveranstaltungen und eine mittlere Bereitschaft zur Modernisierung und Instandsetzung ihrer Immobilien ergab.

Die frühzeitige Behördenbeteiligung ist im Februar 2016 und eine weitere Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange ist im Dezember 2018 / Januar 2019 durchgeführt worden. Deren Hinweise sind in die vorbereitenden Untersuchungen eingearbeitet worden.

## **Nachteilige Auswirkung auf die unmittelbar Betroffenen**

Es ist im Zuge der VU darzustellen, ob und ggf. welche nachteilige Auswirkungen die beabsichtigte Sanierung auf die unmittelbar Betroffenen haben kann. Mögliche nachteilige Auswirkungen müssen bei den Sanierungszielen berücksichtigt und / oder ggf. durch die Bereitstellung von finanziellen und sonstigen Hilfeleistungen gemildert werden. Nachteilige Auswirkungen können sich auf die persönlichen Lebensumstände, auf den wirtschaftlichen und den sozialen Bereich beziehen.

Es ist bisher nicht damit zu rechnen, dass Bewohner das Quartier verlassen müssen. Bei geplanten Abbrüchen von Wohngebäuden ist zukünftig eine höhere bauliche Ausnutzung der Grundstücke mit mehr Wohneinheiten vorgesehen. Die Modernisierung und Instandsetzung von Wohngebäuden kann ohne Umzug der Bewohner umgesetzt werden. Die Gemeinde wird durch ihre MitarbeiterInnen eine Erörterung der Planung mit den Betroffenen und eine Beratung der Betroffenen sicherstellen.

Für eine Anzahl von Gewerbetreibenden (Grundstückseigentümer) sind z.T. Veränderungen vorgesehen und notwendig, um z.B. einen Großteil des VU-Gebiets zu einem Mischgebiet / Urbanen Gebiet entwickeln zu können. Dies kann sowohl Umgestaltungen /-strukturierungen auf dem eigenen Grundstück, bauliche Maßnahmen zur Reduzierung der Emissionen als auch im äußersten Falle Umzug und Verlagerung bedeuten. Mit den meisten betroffenen Gewerbetreibenden ist dies bereits angesprochen worden und es wurde ihrerseits überwiegend eine Mitwirkungsbereitschaft signalisiert.

Die nachteiligen Auswirkungen der beabsichtigten Sanierung sind in die sanierungsrechtliche Abwägung (§ 136 Abs. 4 Satz 2) einzubeziehen, ggf. sind die Sanierungsziele darauf abzustimmen.

### **Abwägung der privaten und öffentlichen Belange**

Es ist im Zuge der VU darzustellen, wie bei der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen sind.

Zur Behebung der festgestellten erheblichen städtebaulichen Missstände (s. Kap. 5.1) ist es erforderlich, dass die Gemeinde eine städtebauliche Sanierungsmaßnahme durchführt. Das aufgestellte Entwicklungskonzept (s. Kap. 6) und der Maßnahmenkatalog (s. Kap. 7) zeigen auf, dass es möglich ist, die städtebaulichen Missstände durch die Durchführung der Sanierungsmaßnahmen zu beheben. Damit erhalten die öffentlichen Belange ein erhebliches Gewicht.

Es bestehen für private Belange aufgrund der gesamten Aufwertung überwiegend Vorteile, die auf die persönlichen Lebensumstände, den wirtschaftlichen und den privaten Bereich positive Auswirkungen haben. In Einzelfällen kann es Nachteile ergeben, die bisher aber noch nicht absehbar sind. Für diese besonderen Fälle sind ggf. die im besonderen Städtebaurecht vorgesehenen Instrumente Sozialplan und Härteausgleich (§§ 180-181 BauGB) anzuwenden.

## 9.2 Abwägung und Empfehlung zur Anwendung eines Instrumentes des besonderen Städtebaurechts

Die Ausführungen in Kapitel 9.1 haben dargelegt, dass die gesetzlichen Voraussetzungen einer Sanierungsmaßnahme gemäß BauGB vorliegen. Für die Entscheidung, ob das besondere Städtebaurecht für die Erreichung der Sanierungsziele notwendig ist und welche Instrumente des besonderen Städtebaurechts ausreichende Erfolgchancen zur Beseitigung der städtebaulichen Missstände bieten, werden in diesem Kapitel die Instrumente dargestellt und auf ihre Anwendbarkeit im Untersuchungsgebiet geprüft.

Das besondere Städtebaurecht hält folgende Instrumente zur Umsetzung von Sanierungsmaßnahmen bereit:

- Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen (§§ 136 - 164)
- Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen (§§ 165 - 171)
- Stadtumbaumaßnahmen (§171 a-d)
- Maßnahmen der Sozialen Stadt (§ 171 e)

### **Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen (§§ 136 - 164): Anwendung des umfassenden oder des vereinfachten Verfahrens**

Das umfassende Verfahren beinhaltet die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften (Dritter Abschnitt des Besonderen Städtebaurechts) der §§ 152-156a. Diese Vorschriften sind anzuwenden (und nur dann), wenn sie zur Erreichung der Sanierungsziele erforderlich sind. Ansonsten kann und muss auf die Anwendung verzichtet und die Sanierung im vereinfachten Verfahren durchgeführt werden.

Die Vorschriften im umfassenden Verfahren bestehen aus:

- Veränderungssperre (§ 144 Abs. 1 Nr. 1)
- Genehmigungsvorbehalt für langfristige Miet- und Pachtverträge (§ 144 Abs. 1 Nr. 2)
- Verfügungssperre für Grundstücksveräußerungen und -belastungen (§ 144 Abs. 2)
- Kaufpreisprüfung (§ 153 Abs. 2)
- Sanierungsrechtliches Vorkaufsrecht (§ 24 Abs. 1 Nr. 3)
- Abschöpfung sanierungsbedingter Bodenwertsteigerungen (§ 154)
- Ausschluss der Beitragserhebung für die Herstellung und den Ausbau von Erschließungsanlagen (§ 154 Abs. 1 Satz 3 und 4)

Zudem: Sanierungsbedingte Steuerabschreibung gemäß § 7h, 10f und 11a EStG (Einkommensteuergesetz) in Sanierungsgebieten

#### **§ 144 allgemein**

Zweck des § 144 ist die Verhinderung sanierungsunverträglicher Vorhaben. Für die Dauer der Sanierung ersetzen die Genehmigungsvorbehalte die Veränderungssperre bzw. die Zurückstellung von Baugesuchen (§§ 14 und 15 BauGB). Die Genehmigungsvorbehalte führen zu einer Zuständigkeits- und Verfahrenskonzentration bei der Stadt Flensburg (hier: Fachbereich Klimaschutz und Stadtentwicklung, Abteilung Stadt- und Landschaftsplanung), die für eine effektive Steuerung und zügige Umsetzung der Sanierungsziele unumgänglich ist.

### **Veränderungssperre / Genehmigungsvorbehalt für Bauvorhaben (§ 144 Abs. 1 Nr. 1)**

Der Genehmigungsvorbehalt für Bauvorhaben ist dazu geeignet, die Bautätigkeit der privaten Eigentümer zu steuern, bzw. die geplanten Bauvorhaben auf ihre Vereinbarkeit mit den Sanierungszielen vorab zu prüfen und ggf. die Bauvorhaben dahingehend zu verändern oder – wenn sie mit den Sanierungszielen unvereinbar sind - zu verhindern.

Diese Veränderungssperre nach § 14 Abs. 1 wäre ansonsten erst nach Aufstellung eines Bebauungsplans gegeben. Die Bauleitplanung kann aber jetzt noch nicht erfolgen, da zunächst die Sanierungsziele abgestimmt, beschlossen und konkretisiert werden müssen. Zudem werden Bebauungspläne ggf. nur für Teilgebiete des Sanierungsgebiets aufgestellt, wohingegen die Veränderungssperre nach § 144 Abs. 1 für das gesamte Sanierungsgebiet gilt und im vorliegenden Falle auch zur Steuerung der Bauvorhaben im Hafen-Ost erforderlich ist.

### **Genehmigungsvorbehalt für langfristige Miet- und Pachtverträge (§ 144 Abs. 1 Nr. 2)**

In Sanierungsgebieten sind im Hinblick auf die Umsetzung der Sanierungsziele langfristige Miet- und Pachtverträge mit mehr als einem Jahr Laufzeit genehmigungspflichtig. Dies ist notwendig, um die zeitliche Steuerungsfähigkeit der geplanten Maßnahmen zu erhalten und die zügige Umsetzung nicht zu gefährden. Vor allem in den Teilbereichen des Untersuchungsgebiets Hafen-Ost, der für eine städtebauliche Neuordnung bzw. Entwicklung vorgesehen ist, ist eine solche Einwirkungsmöglichkeit notwendig.

### **Genehmigungsvorbehalte insbesondere für Grundstücksveräußerungen und -belastungen (§ 144 Abs. 2)**

Die Regelung dient zur Sicherung des Grunderwerbs durch die Stadt Flensburg, u.a. durch Ausübung des Vorkaufsrechts nach § 24 Abs. 1 Nr. 3 (s.u.) und der Sicherung von Finanzierungsmöglichkeiten der privaten Eigentümer für sanierungsbedingte Baumaßnahmen.

### **Kaufpreisprüfung (§ 153 Abs. 2)**

Die Kaufpreisprüfung ist nach § 153 Abs. 2 in Sanierungsgebieten vorgesehen, um spekulativen Kaufpreisentwicklungen vorzubeugen. Sie sichert einerseits dem neuen Käufer die notwendigen finanziellen Mittel zur Gebäudesanierung und -modernisierung und ermöglicht es weiterhin der Gemeinde, Grunderwerb zum jeweiligen Verkehrswert zu tätigen. Eine Überhöhung der Grundstückspreise würde die Durchführung der Sanierung im Untersuchungsgebiet Hafen-Ost erheblich erschweren oder unmöglich machen.

### **Sanierungsrechtliches Vorkaufsrecht (§ 24 Abs. 1 Nr. 3)**

Der Gemeinde ist ein allgemeines Vorkaufsrecht in förmlich festgelegten Sanierungsgebieten eingeräumt. Dies ist auch im Hafen-Ost notwendig, um den Grunderwerb durch die Stadt Flensburg zu ermöglichen und die Steuerungsmöglichkeit der Sanierungsmaßnahme zu gewährleisten.

### **Abschöpfung sanierungsbedingter Bodenwertsteigerungen durch Ausgleichsbeträge (§ 154)**

Die Erhebung von Ausgleichsbeträgen nach Abschluss der Sanierungsmaßnahme ist zur Finanzierung der Gesamtmaßnahme notwendig, wie in der Finanzierungsplanung in Kapitel 8.2 dargestellt. Die Aufwendungen der Gemeinde für die Umsetzung der Sanierungsziele werden zu einer Aufwertung des Gebiets und zu einer sanierungsbedingten Bodenwertsteigerung führen und müssen zum Teil durch die Eigentümer refinanziert werden.

### **Ausschluss der Beitragserhebung für die Herstellung und den Ausbau von Erschließungsanlagen (§ 154 Abs. 1 Satz 3 und 4)**

Der Ausschluss der Beitragserhebung für Erschließungsanlagen ist als „Ersatz“ der Ausgleichsbeträge eingerichtet: er bietet einen Schutz für die Grundeigentümer in Sanierungsgebieten und führt zu einer Abgabengerechtigkeit innerhalb des Sanierungsgebiets. Die im Hafen Ost anvisierten umfangreichen Erschließungsmaßnahmen werden einen Großteil der Gesamtkosten der Sanierung ausmachen und würden bei einer Beitragserhebung, wie sie außerhalb von Sanierungsgebieten erfolgt, zu einer ungerechten Überforderung der betroffenen Anlieger führen, da sie die Ausgleichsbeträge im Einzelfall deutlich übersteigen können. Andererseits kann es auch sein, dass Anlieger in Sanierungsgebieten, die nicht direkt durch Erschließungsbeiträge betroffen wären, ebenso von den neuen Anlagen profitieren.

Zudem: **Sanierungsbedingte Steuerabschreibungen gemäß §§ 7h, 10f und 11a EStG** sind als wichtige Investitionsanreize erforderlich, um die Eigentümer von Wohngebäuden für notwendige Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen zu gewinnen. Hierbei können Eigentümer in einem förmlich festgelegten Sanierungsgebiet bis zu 100 % ihrer Aufwendungen von der Einkommensteuer absetzen.

### **Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen (§§ 165 - 171)**

Das Entwicklungsrecht stellt der Gemeinde für die Umsetzung städtebaulicher Ziele in einem eng umgrenzten, bisher nicht entwickelten Gebiet nochmals verschärfte Instrumente (im Vergleich zum Sanierungsrecht) zur Verfügung (wie z.B. die Enteignung ohne Bebauungsplan), knüpft hieran aber auch verschärfte Bedingungen. Grundsätzlich ist das Entwicklungsrecht für solche Gebiete, in denen der Grunderwerb aller Grundstücke durch die Gemeinde Voraussetzung für eine mögliche Entwicklungsmaßnahme ist, d.h. ohne diesen Grunderwerb eine Neuordnung des Gebiets und die Herstellung z.B. notwendiger Verkehrs-, Versorgungs- und Grünflächen nicht möglich wäre. Es kommt zudem dann in Frage, wenn die städtebaulichen Entwicklungsziele durch städtebauliche Verträge nicht erreicht werden können oder Eigentümer der von der Maßnahme betroffenen Grundstücke nicht bereit sind, an die Gemeinde zu veräußern.

Im Hafen-Ost besteht diese Situation nicht: die meisten der für die städtebauliche Entwicklung wichtigen Grundstücke befinden sich im Eigentum der Gemeinde, bzw. ihrer Tochtergesellschaft (Stadtwerke Flensburg GmbH). Verkehrs-, Versorgungs- und Grünflächen können gemäß städtebaulichem Entwicklungskonzept auf gemeindeeigenen Flächen erstellt werden.

### **Stadtumbaumaßnahmen (§171 a-d)**

Stadtumbaumaßnahmen können anstelle von oder ergänzend zu sonstigen Maßnahmen nach dem Baugesetzbuch durchgeführt werden. Stadtumbaumaßnahmen sollen helfen, Anpassungen in von erheblichen städtebaulichen Funktionsverlusten betroffenen Gebieten zur Herstellung nachhaltiger städtebaulicher Strukturen zu schaffen. Stadtumbaumaßnahmen sollen u.a. dazu beitragen, die Siedlungsstruktur an die aktuelle und zukünftige Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung anzupassen, innerstädtische Bereiche zu stärken und nicht mehr bedarfsgerechte bauliche Anlagen einer neuen Nutzung zuzuführen bzw. zurückzubauen, auf brachliegenden Flächen eine städtebauliche Entwicklung zu ermöglichen und innerstädtische Altbaubestände zu erhalten.

Erhebliche Funktionsverluste liegen im Hafen-Ost-Gebiet vor allem aufgrund des wirtschaftlichen Strukturwandels im Hafenumschlagsbereich vor, wie in Kap. 10.1 dargelegt. Ein umfangreicher Gewerbeleerstand ist die Folge. Die Potenziale des Gebiets sind größtenteils

ungenutzt. Seiner stadträumlichen Funktion wird das Gebiet nicht gerecht. Bei den brachflächengeprägten und überwiegend gewerblich genutzten Flächen stehen die Neuordnung von Nutzungsstrukturen sowie die städtebauliche Integration in den Stadtraum im Mittelpunkt. Neue Nutzungen sollen angesiedelt, neue Wohnqualitäten und Freiflächen geschaffen werden.

Hierzu sind allerdings mehr Instrumente als die des Stadtumbaus nötig, wie in Kapitel 10.2.1 beschrieben. Der Kernbereich des Untersuchungsgebiets ist bereits seit 2005 als Stadtumbaugebiet der Gesamtmaßnahme Flensburg – Stadtumbau festgelegt. Die Instrumente des Stadtumbaus reichen nicht aus, das Gebiet nachhaltig zu entwickeln. Hierzu sind die Instrumente der Städtebaulichen Sanierungsmaßnahme erforderlich.

Die Begrifflichkeit „Stadtumbaumaßnahme“ gemäß Baugesetzbuch ist nicht gleichzusetzen mit dem Bund-Länder-Förderprogramm „Stadtumbau“. Die Instrumente der Stadtumbaumaßnahmen gemäß Baugesetzbuch reichen nicht aus, das Gebiet zu entwickeln, das Förderprogramm „Stadtumbau“ passt mit seiner inhaltlichen Ausrichtung sehr wohl zur städtebaulichen Situation und Zielrichtung im Hafen-Ost-Gebiet.

### **Maßnahmen der Sozialen Stadt (§ 171 e)**

Die Anwendung der Maßnahmen der Sozialen Stadt setzen soziale Missstände in benachteiligten Ortsteilen voraus. Soziale Missstände liegen z.B. vor, wenn ein Gebiet auf Grund der Zusammensetzung und der wirtschaftlichen Situation der darin lebenden und arbeitenden Menschen erheblich benachteiligt ist. Durch die Anwendung der Maßnahmen sollen Ortsteile aufgewertet und stabilisiert werden.

Im Untersuchungsgebiet Hafen-Ost sind keine sozialen Missstände ermittelt worden, die die Anwendung dieses Instruments erforderlich machen würden.

### **Empfehlung zur Verfahrensart:**

**Zur Behebung der städtebaulichen Missstände im Untersuchungsgebiet ist die Anwendung des besonderen Städtebaurechts mit dem Instrument der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme nach § 136 ff im umfassenden Verfahren erforderlich.**

## 9.3 Empfehlung zur Abgrenzung eines Sanierungsgebiets

Gemäß § 142 Abs. 1 BauGB ist ein Sanierungsgebiet so zu begrenzen, dass sich die beabsichtigte Sanierungsmaßnahme als Ganzes zweckmäßig durchführen lässt. Die räumliche Abgrenzung ist hinsichtlich der Größe des Fördergebietes so zu wählen, dass dem Zügigkeitsgebot im Sinne des § 136 Abs. 1 BauGB entsprochen werden kann. Einzelne Grundstücke, die von der Sanierung nicht betroffen werden, können aus dem Gebiet ausgenommen werden. Den Maßstab bilden die in Kapitel 4 festgestellten und Kapitel 5 zusammengefassten städtebaulichen Missstände und die in Kapitel 6 formulierten Ziele der Sanierung.

**Es wird empfohlen, das Sanierungsgebiet wie im Konzeptplan Nr. 3 „Vorschlag zur Sanierungsgebietsabgrenzung“ dargelegt, zu begrenzen.**

### **Begündung:**

#### Der gewerbliche Hafенbereich

Der gesamte Teilbereich westlich der Hauptverkehrsstraßen Kielseng/Ballastbrücke nördlich des Werftkontors weist zahlreiche städtebauliche Missstände auf, bildet den Kernbereich des zukünftigen Sanierungsgebiets hinsichtlich der Potenzialflächen für eine Stadterneuerung mit der Ausrichtung eines gemischt genutzten Gebietes.

#### Kielseng:

Die Entwicklung des Freihafengebiets ist ohne Einbeziehung der Grundstücke am Kielseng nicht erfolversprechend, d.h. eine Entwicklung des Freihafens und der beiden Landseiten umfasst auch das Gebiet Kielseng. Es wird von der Umgestaltung der Straße und der durchgängigen Uferpromenade profitieren und bietet weitere Potenzialflächen für die Ausrichtung eines gemischt genutzten Gebietes.

#### Harnis

Es bestehen städtebauliche Missstände, wie in Kap. 5 dargelegt. Das Gebiet ist derzeit schon gemischt genutzt, da hier Gewerbe, Dienstleistungen, Bildung und Wohnen benachbart sind. Die Art und Weise der Bebauung und des Nebeneinanders ist aber für alle derzeitigen Nutzungen mit Mängeln belastet. Hier ist eine Erneuerung in Richtung Urbanes Gebiet erfolversprechend. Die bisher vorgesehenen planungsrechtlichen Vorgaben des FNP und B-Plans 209 (in Aufstellung) als Gewerbegebiet sollten aufgehoben und zum Urbanen Gebiet geändert werden.

#### Harnishof

Der Harnishof wird derzeit rein gewerblich genutzt. Aufgrund der begrenzten Fläche des Teilgebiets, das keinerlei Entwicklungsmöglichkeit für die bestehenden Betriebe bietet, der unzureichenden Erschließungssituation für Schwerlastverkehr und der vom Gebiet ausgehenden Immissionen für die benachbarte Wohnbebauung ist ein dauerhafter Verbleib der Betriebe in Frage zu stellen. Aufgrund der überragenden Lagegunst - der Nähe zum Wasser, der direkten Nachbarschaft zum Volkspark und der Lage auf dem Hochplateau mit Blick bis zur Förde - ist das Teilgebiet prädestiniert für eine städtebauliche Entwicklung zum Wohngebiet. Dies kann als Arrondierung des bestehenden Wohngebiets an der Ballastbrücke und zur Linderung des hohen Wohnungsbedarfs Flensburgs dienen.

#### Ballastbrücke

Das Wohngebiet mit überwiegend denkmalgeschützten Gebäuden hat erheblichen Modernisierungsbedarf, sowohl der Gebäude als auch der Wohnumfeld- und Straßengestaltung, und stellt den Schwerpunkt der bestehenden Wohnnutzung im Sanierungsgebiet dar. Mit den Wohngebäuden am Ballastkai bildet es die Keimzelle der Wohnnutzung, die nach Norden

ausbaufähig ist und auch einige Erweiterungsflächen an der östlichen Sanierungsgebietsgrenze bietet.

**Es wird vorgeschlagen, folgende Grundstücke nicht ins Sanierungsgebiet aufzunehmen:**

Hafenspitze / südlicher Hafendamm (bis Nordstraße):

Es liegen zwar Funktionsmängel im öffentlichen Freiraum / Verkehrsraum vor. Sanierungen von Kaimauern entsprechen ohne weitergehende Baumaßnahmen (wie z.B. der Promenadenherstellung) nicht den Voraussetzungen für den Einsatz von Städtebauförderungsmitteln. Die Promenade wurde schon mithilfe der Städtebauförderung gefördert. Für die Entwicklung der privaten Stellplatzanlage am Hafendamm ist kein besonderes Städtebaurecht notwendig. Hierfür erscheint das allgemeine Städtebaurecht ausreichend.

Teilgebiet Südost (Am Lautrupsbach 2-10, Unterer Lautrupweg 5-15 und Nordstraße 3):

Es liegen keine erheblichen städtebaulichen Missstände vor, es bestehen keine Sanierungsziele und die Grundstücke werden von der Sanierung nicht betroffen, im Gegensatz zu den direkten Anliegern der umzugestaltenden Straßen Ballastbrücke / nördl. Hafendamm, die einen erheblichen Nutzen von der Umgestaltungsmaßnahme der Straßen Ballastbrücke / nördlicher Hafendamm haben werden.

Durch diesen Zuschnitt kann die städtebauliche Entwicklung eines neuen Hafenquartiers im Sinne eines urbanen Gebiets verwirklicht und zweckmäßig durchgeführt werden. Zudem werden Grundstücke einbezogen, die von der städtebaulichen und funktionalen Neuordnung des Gebiets profitieren werden. Für diese Grundstücke ist eine sanierungsbedingte Bodenwertsteigerung zu erwarten, die hauptsächlich in der Umsetzung der öffentlichen Maßnahmen begründet ist. Diese ist gemäß § 154 BauGB zur Finanzierung der Sanierungsmaßnahme von den Grundstückseigentümern abzuschöpfen. Eine Einbeziehung dieser Grundstücke ist auf Grund des Gleichbehandlungssatzes rechtlich geboten.

Innerhalb der vorgeschlagenen Sanierungsgebietsgrenzen liegen Grundstücke, die schon mal im Sanierungsgebiet „Östliche Altstadt“ waren (Grenze s. Plan Nr. 5 „Satzungen / Rechtliche Bindungen“). Die damaligen Sanierungsziele wurden umgesetzt und die Sanierungsmaßnahme beendet. Gründe für die Wiedereinbeziehung dieser Grundstücke in das neue Sanierungsgebiet Hafen-Ost liegen in der Feststellung aktueller städtebaulicher Missstände (Substanz- und Funktionsmängel Ballastbrücke / nördl. Hafendamm, Modernisierungs- und Instandsetzungsmängel der Gebäude, energetische Sanierung u.a.) und der Verfolgung aktueller städtebaulicher Ziele, wie die Umgestaltung der Ballastbrücke und die Modernisierung der Gebäude. Die angrenzenden Grundstücke werden von der geplanten Sanierungsmaßnahme profitieren und sind folglich in das Sanierungsgebiet einzubeziehen.

Die Grenzen des Gebiets der Vorbereitenden Untersuchungen und die Sanierungsgebietsgrenze sind im Konzeptplan Nr. 3 „Vorschlag zur Sanierungsgebietsabgrenzung“ ersichtlich.

Das Untersuchungsgebiet umfasst eine Fläche von 63,93 ha (47,63 ha Land und 16,30 ha Wasser) und

das Sanierungsgebiet umfasst eine Fläche von 53,55 ha (39,49 ha Land und 14,06 ha Wasser).

Die räumliche Abgrenzung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme ist gemäß den Städtebauförderungsrichtlinien 2015 mit dem Innenministerium abzustimmen und bedarf hinsichtlich des Einsatzes von Städtebauförderungsmitteln der Zustimmung des Innenministeriums.



## 10. Weiteres Verfahren

- Förmliche Festlegung eines Sanierungsgebietes
- Förderantrag beim Innenministerium über die Aufnahme ins Stadtumbau-Programm
- Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs zur Entwicklung eines städtebaulichen Rahmenplans
- Beschluss des städtebaulichen Rahmenplans
- Änderung des Flächennutzungsplans und des Landschaftsplans
- Aufstellung und Erarbeitung von Bebauungsplänen, Einstellung oder Modifizierung der Bebauungspläne Nr. 209 „Harnis“ und Nr. 261 „Harniskaispitze“
- ggf. Beauftragung weiterer Gutachten, Leitfaden Freiraumgestaltung
- Durchführung von weiteren Wettbewerben für Einzelmaßnahmen (z.B. Objektplanung: Gebäude Gemeinbedarfseinrichtungen, Freianlagen Stadtplätze/Uferpark)
- Weitere öffentliche Informations- und Mitwirkungsveranstaltungen, Gespräche mit Eigentümern, Gewerbetreibenden und anderen Schlüsselpersonen
- Durchführung der Sanierungsmaßnahme

# Anhang

## A) Bestandspläne, ohne Maßstab

1. Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebietes
2. Flächennutzungsplan (Auszug)
3. Landschaftsplan (Auszug)
4. Bebauungsplan-Übersicht
5. Satzungen / Rechtliche Bindungen
6. Bebauungsstruktur
7. Denkmale
8. Nutzungsstruktur
9. Eigentumsstruktur
10. Öffentliche und soziale Infrastruktur
11. Grünflächen und Freiräume
12. Straßennetz
13. Radverkehr
14. Fußgänger- und Busverkehr
15. Flächenpotenziale
16. Umwelteinwirkungen

### **Auswertung:**

17. Stärken und Potenziale
18. Mängel und Missstände an Gebäuden / Modernisierungsbedarf
19. Substanz- und Funktionsmängel

## B) Konzeptpläne, ohne Maßstab

1. Entwicklungskonzept
2. Maßnahmen
3. Vorschlag zur Sanierungsgebietsabgrenzung

## C) Sonstiges

1. Protokolle der Öffentlichkeitsveranstaltungen:
  - Auftaktveranstaltung am 12. Oktober 2016
  - Experten-Workshop am 13. Oktober 2016
  - Fraktions-Workshop am 16. März 2017
  - Informationsveranstaltung am 21.06.2017
  - Informationsveranstaltung am 05.10.2017
  - Abschluss-Informationsveranstaltung am 16.01.2019
2. Auswertung der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange 2016 und 2018/9, Stadt Flensburg, FB Stadtentwicklung und Klimaschutz

# Abbildungsverzeichnis

Die veröffentlichten **Fotos** sind von der FGS gefertigt, wenn nicht anders angegeben.

Abbildung 1   Ablaufplan.....	10
Abbildung 2   Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebiets.....	13
Abbildung 3   Flensburg in der Mitte des 16. Jahrhunderts	Abbildung 4   Flensburg im Jahre 1863 15
Abbildung 5   Das „Flensburger Y“, skizzenhafte Darstellung Bestand – Entwicklungsperspektive, Quelle: FB Klimaschutz und Stadtentwicklung.....	20
Abbildung 6   Leitmotive und Handlungsprinzipien der Stadtentwicklung („Wirkdreieck“).....	22
Abbildung 7   Klimaschutz in Flensburg.....	33
Abbildung 8   Integriertes Klimaschutzkonzept: Entwicklung der Emissionen in Flensburg bis zum Jahr 2050.....	34
Abbildung 9   Rahmenplan Fortschreibung 2004 „Östliche Altstadt – Achter de Möhl“.....	38
Abbildung 10   Maßnahmenplan 2008/2009 „Hafen-Ost“.....	41
Abbildung 11   Verbindungsachsen östliche Fördeseite (shp Ingenieure).....	44
Abbildung 12   Ideenmerker.....	55
Abbildung 13   Nutzungszonierung (Bestand).....	69
Abbildung 14   Wirtschaftshafen Infra- und Suprastruktur	Quelle: Flensburger Hafen GmbH..... 98
Abbildung 15   Tabelle 3 Hafenumschlag: Gesamt	Quelle: Flensburger Hafen GmbH..... 101
Abbildung 16   Tabelle 3 Hafenumschlag: Harniskai (Ostseite)	Quelle: Flensburger Hafen GmbH..... 102
Abbildung 17   Tabelle 2 Hafenumschlag: Ostseite	Quelle: Flensburger Hafen GmbH..... 102
Abbildung 18   Grafik des „Strategiepapiers Schleswig-Holstein“, IHK 2012.....	109
Abbildung 19   Wirtschaftsbestand (ISEK 2018).....	111
Abbildung 20   Rasterlärnkarte gewerbliche Geräuschbelastung, zukünftige Entwicklung nachts, TÜV Nord.....	117
Abbildung 21   Rasterlärnkarte gewerbliche Geräuschbelastung, Bestandssituation nachts, TÜV Nord.....	118
Abbildung 22   Partikel PM10, Räumliche Verteilung der Jahresmittelwerte, Staub- /Geruchsgutachten TÜV Nord.....	120
Abbildung 23   Hochwassergefahrenkarte: Küstenhochwasser HW200/Extrem.....	126

## Quellenverzeichnis

### Städtebauförderung:

- Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein, StBauFR SH 2015

### Geschichte / Denkmalschutz:

- Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland, Kulturdenkmale in Schleswig-Holstein, Band 2: Stadt Flensburg (Hrsg. Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein) Lutz Wilde 2001
- Liste und Karte des Landesamtes für Denkmalpflege des Landes Schleswig-Holstein, „Stadt Flensburg, östl. Hafengebiet, Denkmalsbewertungen“, vom 24.01.2017
- Machbarkeitsstudie Silogebäude (Denkmalschutz), PPP Architekten + Stadtplaner GmbH, Lübeck vom 04.08.2017

### Planrecht / Bauleitplanung:

- Flächennutzungsplan der Stadt Flensburg, aufgestellt 1998, Fortschreibung Stand: 11.04.2016
- Landschaftsplan der Stadt Flensburg, aufgestellt 1998 (Büro TTG, Lübeck), Fortschreibung 2016
- Bebauungsplanübersicht der Stadt Flensburg, Stand 14.11.2016

### Städtebau / Stadtplanung / Wohnungsbau:

- Leitlinien für die Steuerung des Wohnungsbaus in Flensburg, Stadt Flensburg, 2016
- Städtebauliches Entwicklungskonzept der Stadt Flensburg – Teil I Gesamtstädtisches Entwicklungskonzept, F+B Forschung und Beratung für Wohnen, Immobilien und Umwelt GmbH, Hamburg, August 2005
- Städtebauliches Entwicklungskonzept der Stadt Flensburg – Gebietsbezogener Teil, F+B Forschung und Beratung für Wohnen, Immobilien und Umwelt GmbH, Hamburg, September 2005

### Verkehr:

- Verkehrsmengenkarte der Stadt Flensburg 2010 und 2016
- Dritter regionaler Nahverkehrsplan Stadt Flensburg 2013-2017, Stadt Flensburg und urbanus GbR, Lübeck, Januar 2013
- Regionaler Nahverkehrsplan des Planungsraums I (Stadt Flensburg, Kreis Schleswig-Flensburg und Kreis Nordfriesland) für den Zeitraum 2017-2012, IGES Institut GmbH, Berlin vom 13.04.2017
- Masterplan Mobilität, September 2018, SHP Ingenieure, Hannover
- Buslinien-Netz und Velo-Routen, August 2018, SHP Ingenieure, Hannover

### Boden:

- Baugrundbericht Stadtumbaugebiet Flensburg Hafen Ost, Büro Gerowski, Kiel, 05.04.2005

### Schall:

- Lärmaktionsplan der Stadt Flensburg 1. Stufe von Büro Lärmkontor GmbH, Hamburg, vom 03.03.2009
- Lärmaktionsplan der Stadt Flensburg 2. Stufe von Büro LärmConsult, Bargteheide, vom 02.07.2015 (Beschluss der Ratsversammlung)
- Schalltechnische Untersuchung „Harniskai“ vom Büro Lärmkontor GmbH, Hamburg, 25. Juli 2006 und Fortschreibung vom 15. Mai 2007
- Schalltechnische Untersuchung zur vorbereitenden Untersuchung für das Gebiet Hafen-Ost vom TÜV Nord Umweltschutz GmbH & Co. KG, Hamburg vom 22.02.2017

- Schalltechnische Untersuchung zur vorbereitenden Untersuchung für das Gebiet Hafen-Ost „Straßenverkehrslärmuntersuchung“ vom TÜV Nord Umweltschutz GmbH & Co. KG, Hamburg vom 14.06.2017
- Schallimmissionsprognose zur Vorbereitenden Untersuchung für das Gebiet Hafen-Ost in der Stadt Flensburg, Hier: detaillierte Untersuchung der Gewerbe- und Industrieanlagen innerhalb und außerhalb des Plangebietes, vom TÜV Nord Umweltschutz GmbH & Co. KG, Hamburg vom (Juni 2018)

#### Staub und Geruch:

- Gutachten zur Frage der Geruchs- und Staubimmissionen für den Bebauungsplan „Harniskaispitze“ (Nr. 261) der Stadt Flensburg vom TÜV Nord Umweltschutz GmbH & Co. KG, Hamburg 28.02.2008
- Gutachterliche Stellungnahme zur Luftbelastung durch Stäube und Gerüche für die VU Hafen-Ost vom TÜV Nord Umweltschutz GmbH & Co. KG, Hamburg vom 18.09.2017
- Gutachtliche Stellungnahme zur Luftbelastung durch Gerüche im Gebiet Hafen-Ost der Stadt Flensburg vom TÜV Nord Umweltschutz GmbH & Co. KG, Hamburg vom 11.10.2018

#### ISEK:

- ISEK Integriertes Stadtentwicklungskonzept „Perspektiven für Flensburg“, Band I: Konzept und Maßnahmen, April 2018, Stadt Flensburg
- ISEK Integriertes Stadtentwicklungskonzept – Band II: Analyse- und Materialband April 2018, Stadt Flensburg
- ISEK Integriertes Stadtentwicklungskonzept Band III: „Abschlussbericht der Dialogphase, Februar 2017, Stadt Flensburg

#### Klimaschutz:

- Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Flensburg, Universität Flensburg, gefördert durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, 2011
- Masterplan "100 % Klimaschutz Flensburg" von Universität Flensburg, Zentrum für nachhaltige Energiesysteme, gefördert durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Juli 2013
- Integriertes energetisches Quartierskonzept Flensburg „Auf der Rude“ von Martin Jahn und Emöke Kovac, Stadt Flensburg, IHR Sanierungsträger, gefördert durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und das Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein, Städtebauförderung, 2013