

**KURZFASSUNG**  
**Ratsbeschluss**

# 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:** Ratsbeschluss 21.02.2019

## Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	3
<b>1 Aufgabe, Anlass und Ablauf .....</b>	<b>4</b>
1.1 Aufgabe und Anlass .....	4
1.2 Verfahrensablauf .....	5
<b>2 Das Untersuchungsgebiet Hafen-Ost.....</b>	<b>6</b>
<b>3 Bestandsanalyse.....</b>	<b>7</b>
<b>4. Zusammenfassende Bewertung.....</b>	<b>12</b>
4.1 Stärken und Potenziale .....	12
4.2 Substanz- und Funktionsmängel .....	15
<b>5. Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept für den Hafen-Ost (IEK).....</b>	<b>18</b>
5.1 Leitbild und Leitlinien.....	19
5.2 Sanierungsziele .....	22
5.2.1 Handlungsfeld Stadtstruktur / Stadtbild .....	22
5.2.2 Handlungsfeld Nutzungsstruktur.....	23
5.2.3 Handlungsfeld Umwelt / Klima / Grün / Freiraum .....	23
5.2.4 Handlungsfeld Verkehr / Infrastruktur.....	24
<b>6 Maßnahmen .....</b>	<b>25</b>
<b>7 Ergebnis der vorbereitenden Untersuchungen .....</b>	<b>26</b>
<b>8 Weiteres Verfahren .....</b>	<b>26</b>
<b>9 Anhang: Pläne .....</b>	<b>26</b>

# 1 Aufgabe, Anlass und Ablauf

## 1.1 Aufgabe und Anlass

Die Hafenflächen 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.

Der Hafen war lange Zeit der „Motor“ der Stadtentwicklung. Inzwischen ist aber die Hafenostrseite zum Großteil durch eine rückläufige Hafewirtschaft, brachgefallene Flächen und aufgegebene Nutzungen geprägt. Die Hafenspeicher stehen leer und zeigen deutliche Verfallsspuren.

Im Hafen ist nach der Teilaufgabe von gewerblicher Hafennutzung 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 Hafenumschlagsnutzung 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.

## 1.2 Verfahrensablauf

### Projektablaufplan: Vorbereitende Untersuchungen (VU) Hafen-Ost

21.02.2019

IHR

Beteiligung: Prozessbegleitender "Zukunftsdialog Hafen-Ost"

Ein offenes transparentes und prozessorientiertes Verfahren gestalten, das allen Interessierten eine konstruktive Beteiligung ermöglicht.



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, WORLDCAFE	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	
Jan/Feb. 2019			SUPA, FA und RV: Beschluss Sanierungsgebiet

Abbildung 1 | Ablaufplan

Die Ratsversammlung hat die vorbereitenden Untersuchungen mit dem integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept, die Gebietsabgrenzung für ein Sanierungsgebiet und die Satzung über die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebiets „Hafen-Ost“ am 21.02.2019 beschlossen (RV-15/2019).

## 2 Das Untersuchungsgebiet Hafen-Ost

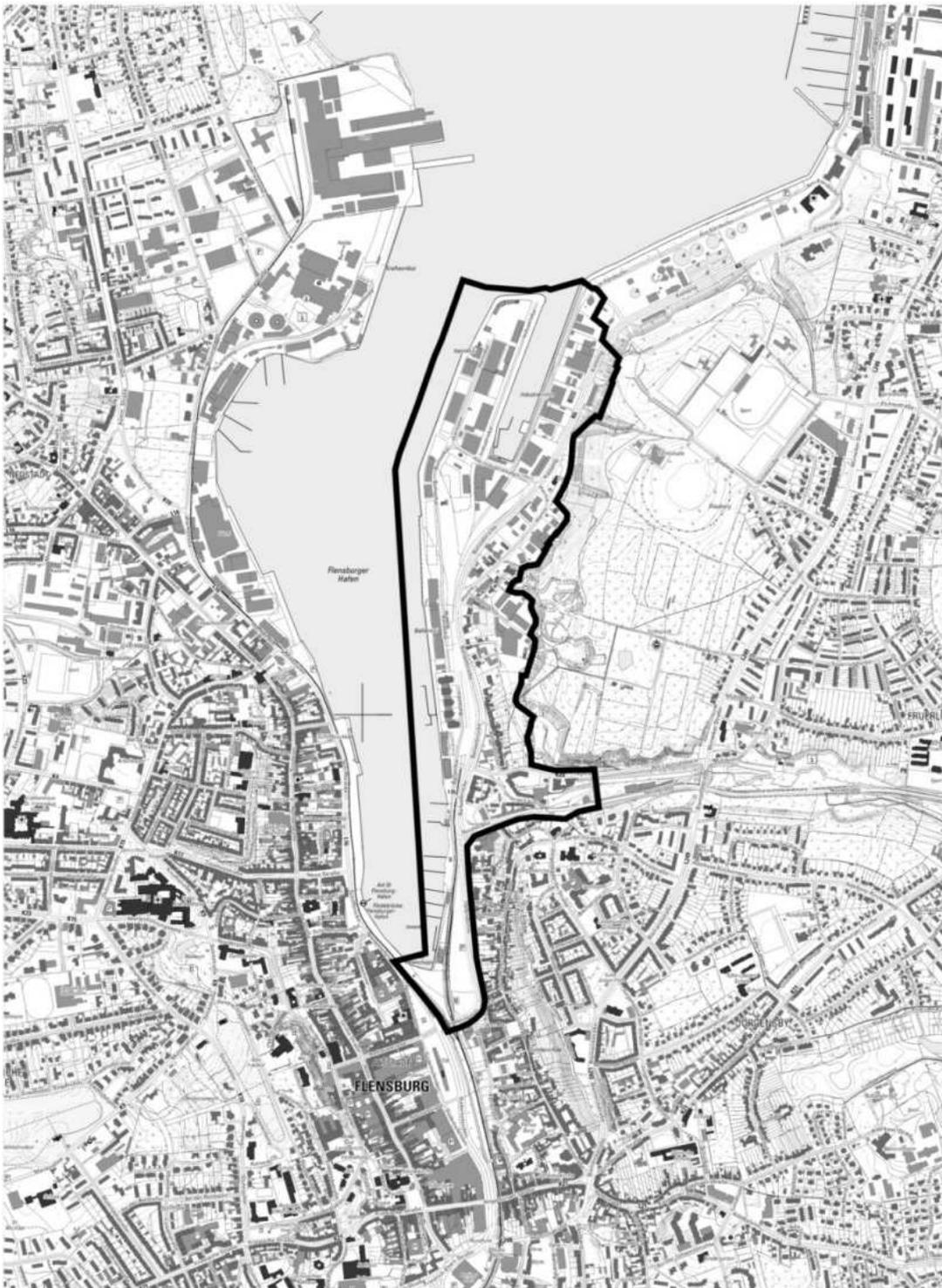


Abbildung 2 | Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

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).

### 3 Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse umfasst die Themen städtebauliche Struktur, vorhandene Nutzungen, Infrastruktur, Grün- und Freiraum, Eigentumsstruktur, die soziale und wirtschaftliche Struktur und die Umwelteinwirkungen. Hier werden die festgestellten Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken der einzelnen Themen aufgeführt:

#### 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 Hafensbereich 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

## 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

## 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 Erlebarkeit 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

## 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 im gewerblich genutzten Hafengebiet (Ausnahme: Straße Am Industriebereich)
- 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 Fördeschiffahrt

#### **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

## **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 Hafenwirtschaft: 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 Hafen-Ost-Umschlags dorthin ermöglicht Entwicklungspotenzial auf Hafen-Ost-Flächen

#### **Risiken**

- Durch die Verlagerung der Hafenwirtschaft auf die Hafen-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

## 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 Hafent-Westseite

### Risiken

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

## 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 Hafent-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 Hafent-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 Hafensfläche von **Hochwasser** gefährdet, so dass z.T. in den Erdgeschossen keine Wohnnutzung möglich ist und für Gewerbenutzung Fluchtwege vorgehalten werden müssen.

## 4. Zusammenfassende Bewertung

### 4.1 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 Hafengewirtschaft) 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 Hafennähe 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 hochwertigen Grünanlage (Volkspark und Lautrupsbachtal)
- Begrünter Bahndamm
- Stadt- und Straßenbild prägende Baumreihen am Hafendamm und der Ballastbrücke

#### Verkehr / Infrastruktur

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

### **Potenziale**

#### Stadtbild / 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

## 4.2 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 Hafenflächen 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 Mietbedin-

gungen 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 Neunutzung 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 Hafenpromenade, Absperrung des ISPS-Bereichs
- Barrierewirkung der Haupterschließungsstraßen (Hafendamm, Ballastbrücke, Kielweg und Nordstraße) / Fehlende Querungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr
- Mangelhafte Fuß- und Radwege, mangelhafte Qualität des Ostseeküstenradwanderweg-Abschnitts
- Fehlende Fuß- und Radwegeverbindungen Harniskaispitze – Sonwikpromenade 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

## 5. 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.

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 Radwegbau 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.

## 5.1 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, die überwiegende Fläche dauerhaft als attraktive Grünfläche / öffentlicher Stadtplatz der Bevölkerung dauerhaft zur Verfügung gestellt und 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.

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 Industriefhafens 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 Industriefhafen 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 öffentlich 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.

## 5.2 Sanierungsziele

Das übergeordnete Ziel der Stadtsanierung ist die Behebung städtebaulicher Missstände. Die Entwicklungsziele leiten sich aus dem Ziel der Beseitigung der festgestellten Mängel und Missstände ab.

Die Gesamtbewertung 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.

Folgende Sanierungs- und Entwicklungsziele werden für das Gebiet in den jeweiligen Handlungsfeldern aufgestellt:

### 5.2.1 Handlungsfeld Stadtstruktur / Stadtbild

- Modernisierung und Instandsetzung der Wohngebäude
- Verkehrsberuhigung und Umgestaltung durch Rückbau der Fahrbahnen von Vier- auf Zwei-Spurigkeit (Ballastbrücke / nördlicher Hafendamm (ab Nordstraße))
- Modernisierung / Instandsetzung, Umbau und Umnutzung der Hafenspeicher (z.B. Museum, Kultur, Kunst, Hotel, Gastronomie, Büros, Sport (Klettern))
- Schaffung einer durchgängigen Uferpromenade von der Hafenspitze bis Sonwik

- Bau einer (Dreh-, Klapp- oder Hub-) Fußgänger- und Radfahrer-Brücke über den Freihafen
- Rückbau und Umgestaltung überdimensionierter Fahrbahnen, Bau von Querungshilfen
- Schaffung / Verbesserung von Wegeverbindungen, Fähranleger Harniskaispitze / nördlicher Harniskai
- Hochwertige Gestaltung der öffentlichen Freiräume, Straßen und Hochbauten (Qualitätssicherung durch Wettbewerbe und Aufstellung von Freianlagen-Leitlinien)
- Erhalt der Betriebe und Ergänzung der Nutzungen (u.a. mit Wohnen), städtebauliche Aufwertung, Erhöhung der Gebäude-Nutzflächen und stärkere Ausrichtung auf die Ballastbrücke

### 5.2.2 Handlungsfeld Nutzungsstruktur

- Revitalisierung brachgefallener (Hafen-) Flächen
- Entwicklung eines gemischt genutzten Gebiets mit verschiedenen Schwerpunkten wie Kultur/Freizeit/Sport, Maritimes Zentrum, Büros/Dienstleistungen/sonst. Gewerbe und Wohnen
- Entwicklung der Harniskaispitze zu einem öffentlichen Platz/ Park mit einem städtebaulich markanten Gebäude für die Gemeinbedarfsnutzung und / oder kulturelle Nutzung
- Städtebauliche Neuordnung mit dem Schwerpunkt wasserbezogener Nutzungen, Wohnen, Dienstleistungen und Gewerbe
- Planung und Bau von sozialen Einrichtungen bei einer steigenden Anzahl an BewohnerInnen aufgrund neuer Wohngebäude im Hafen (z.B. Kindertagesstätte, Begegnungszentrum)
- Langfristiges Ziel der Entwicklung eines Wohngebietes im Harnishof als Ergänzung des Wohngebietes Ballastbrücke

### 5.2.3 Handlungsfeld Umwelt / Klima / Grün / Freiraum

- Entsiegelungen von Oberflächen, Schaffung von Grünflächen
- Neuer öffentlicher Platz / Park Harniskaispitze
- Schaffung weiterer öffentlicher Plätze / Grünflächen an der Uferpromenade mit Aufenthalts- und Erlebnisqualität
- Schaffung / Verbesserung von Wegeverbindungen, bessere und einheitliche Beschilderung
- Reduzierung der Immissionen

- Förderung des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV)
- Umgestaltung der Hauptverkehrsstraßen, Geschwindigkeitsreduzierung, passiver Lärmschutz (Schallschutzfenster)
- Neubauten mit besonderem Gründungsaufwand

#### 5.2.4 Handlungsfeld Verkehr / Infrastruktur

- Rückbau überdimensionierter Fahrbahnen, Straßenumgestaltung, Neuaufteilung des Straßenquerschnitts zugunsten des Umweltverbundes (Fuß, Rad, Bus)
- Schaffung von Querungshilfen (im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Straßen)
- Schaffung einer durchgängigen Uferpromenade von der Hafenspitze bis Sonwik
- Bau einer (Dreh, Zug- oder Hub-) Fußgänger- und Fahrrad-Brücke über den Freihafen
- Vorhandene Rad- und Fußwege regelgerecht ausbauen, Optimierung der Wegeführung und Ausbau des Ostseeküstenradwanderwegs
- Ergänzung des vorhandenen Rad- und Fußwegnetzes
- Veloroute Bahndamm – Ballastbrücke – Kielseng
- Leitsystem mit einheitlicher Beschilderung
- Bei einer höheren Nutzerfrequenz: Bau einer zusätzliche Bushaltestelle an der mittleren Ballastbrücke / Ecke Harnishof oder Verlagerung einer Bushaltestelle
- Verbesserung der Bushaltestellenausstattung und -ausgestaltung
- Neubau von Straßen (und Ver- und Entsorgungsleitungen) nach Rahmenplan und Städtebaulichem Entwurf
- Bau eines Fähranlegers am nördlichen Harniskai / an der Harniskaispitze
- Festlegung eines Standortes für Wohnmobile
- Schaffung neuer Parkmöglichkeiten unter Beachtung des Mobilitätskonzepts (z.B. Sammel-Parkhaus)

## 6 Maßnahmen

Zur Umsetzung der städtebaulichen Ziele und des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes sind zahlreiche Maßnahmen erforderlich. Für das Untersuchungsgebiet wird folgender Maßnahmenplan aufgestellt:

- Bauleitplanung Hafen-Ost // Verkehrsplanung
- Städtebaulicher Wettbewerb (Rahmenplan), Objektplanungs-Wettbewerbe
- Erwerb von Grundstücken Kielseng 1 und 3, Am Industriehafen 2
- Umzug von Bewohnern/innen und Betrieben
- Freilegung von Grundstücken
- Uferpromenade
- Klappbrücke über den Freihafen
- Brücke zum Volkspark
- Veloroute (Kielseng, Ballastbrücke, Hafendamm und Bahndamm)
- Straßenumbau südlicher Bereich (Ballastbrücke, nördlicher Hafendamm)
- Straßenneubau mittlerer Bereich (Ballastkai, Harniskai)
- Straßenumbau nördlicher Bereich (Kielseng, Harnis)
- Wegeverbindungen Hafen – Volkspark und Lautrupsbach
- Grünfläche und Kinderspielplatz Harniskaispitze
- Neubau öffentlicher Plätze (an der Uferpromenade)
- Modernisierung und Instandsetzung von privaten baulichen Anlagen
- Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen der Gemeinde
- Kindertagesstätte und Begegnungszentrum
- Bewirtschaftung von Grundstücken
- Verfügungsfonds
- Sanierungs- und Entwicklungsträger
- Öffentlichkeitsarbeit

## 7 Ergebnis der vorbereitenden Untersuchungen

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.

Es wird empfohlen, das Sanierungsgebiet wie im Konzeptplan Nr. 3 „Vorschlag zur Sanierungsgebietsabgrenzung“ dargelegt, zu begrenzen.

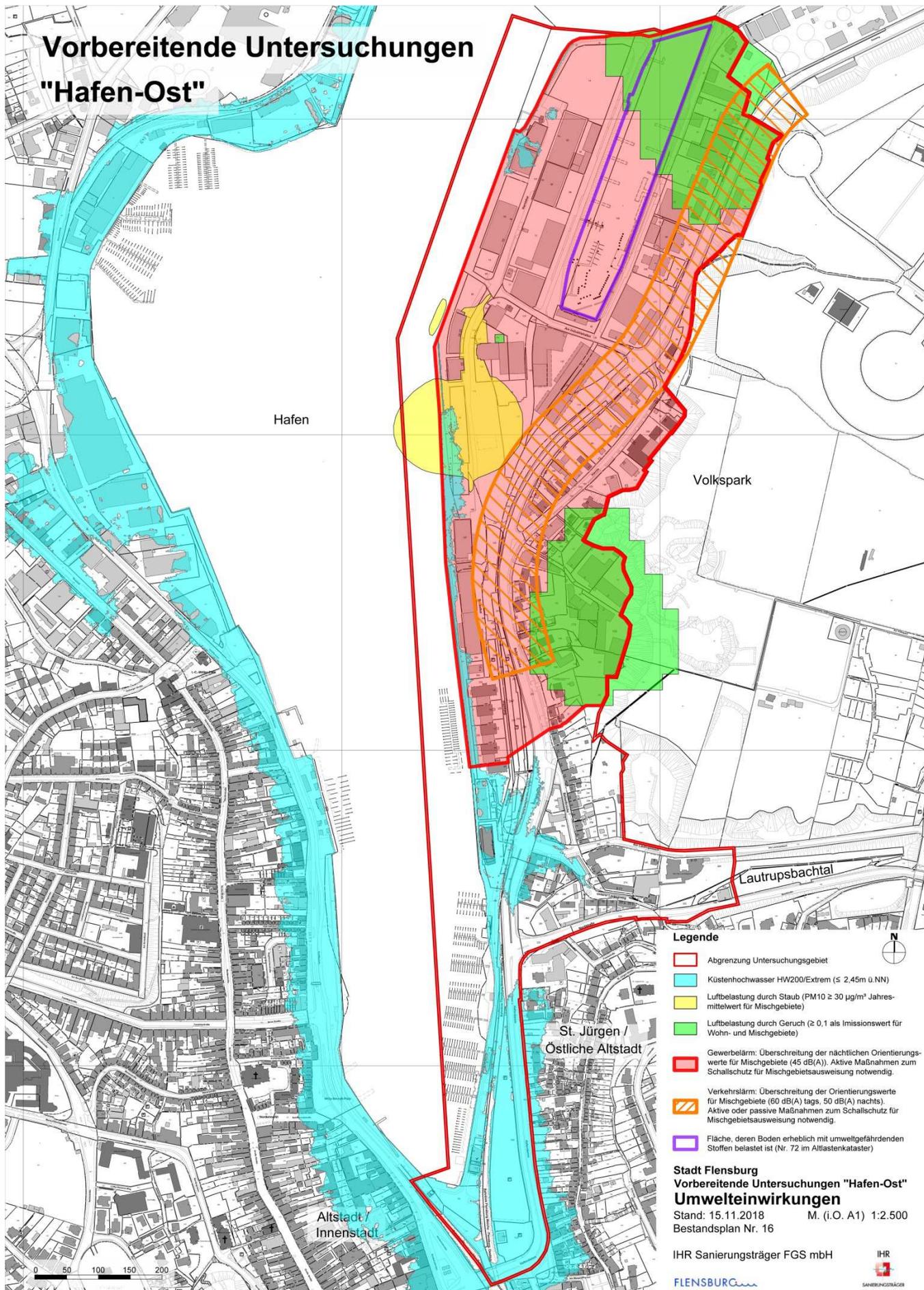
Das Sanierungsgebiet umfasst eine Fläche von 53,55 ha (39,49 ha -Land und 14,06 ha Wasserfläche).

## 8 Weiteres Verfahren

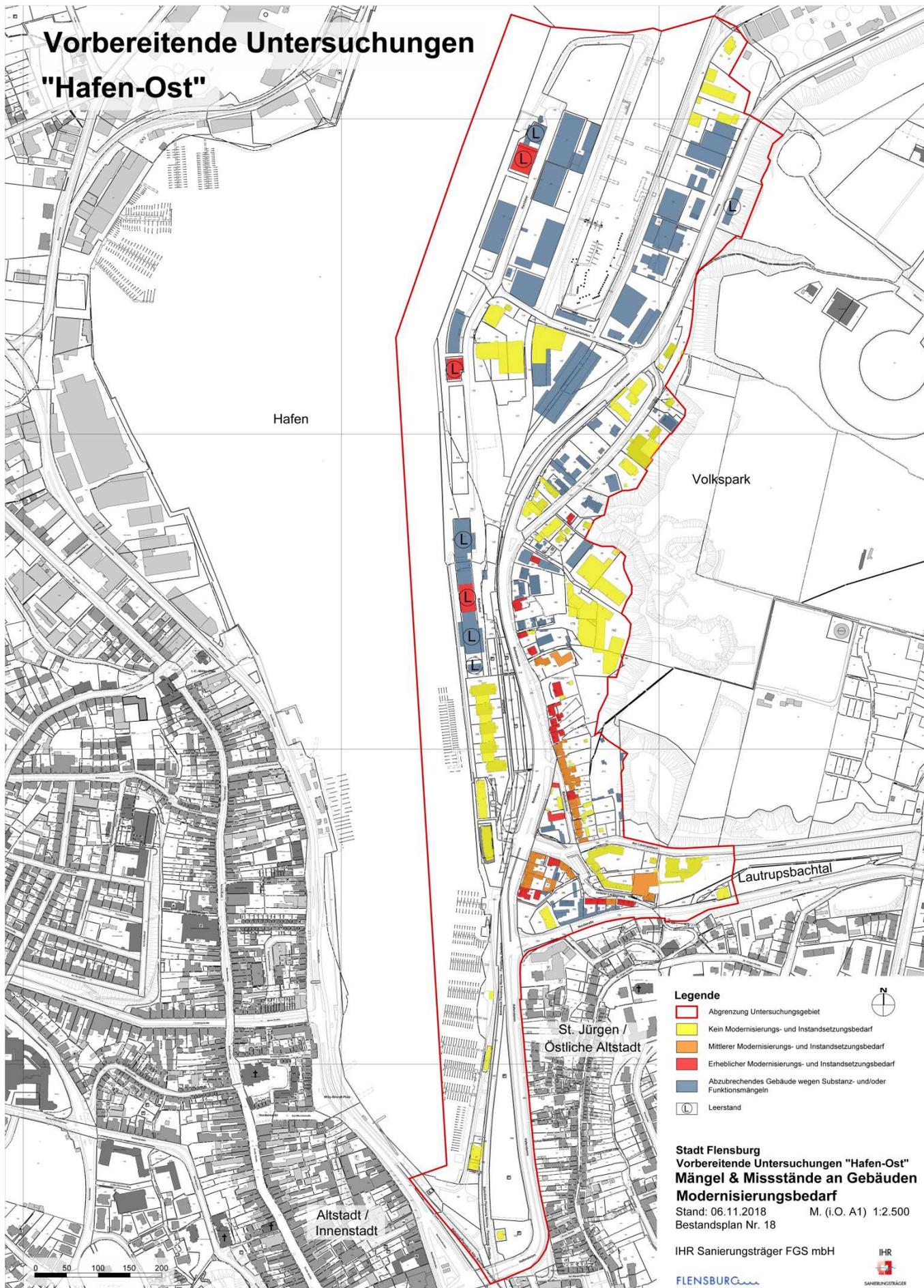
- Förderantrag beim Innenministerium über die Aufnahme ins Stadtumbau-Programm
- Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs zur Entwicklung eines städtebaulichen Rahmenplans
- Beschluss des städtebaulichen Rahmenplans
- Änderung des Flächennutzungsplans und des Landschaftsplans
- Aufstellung und 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

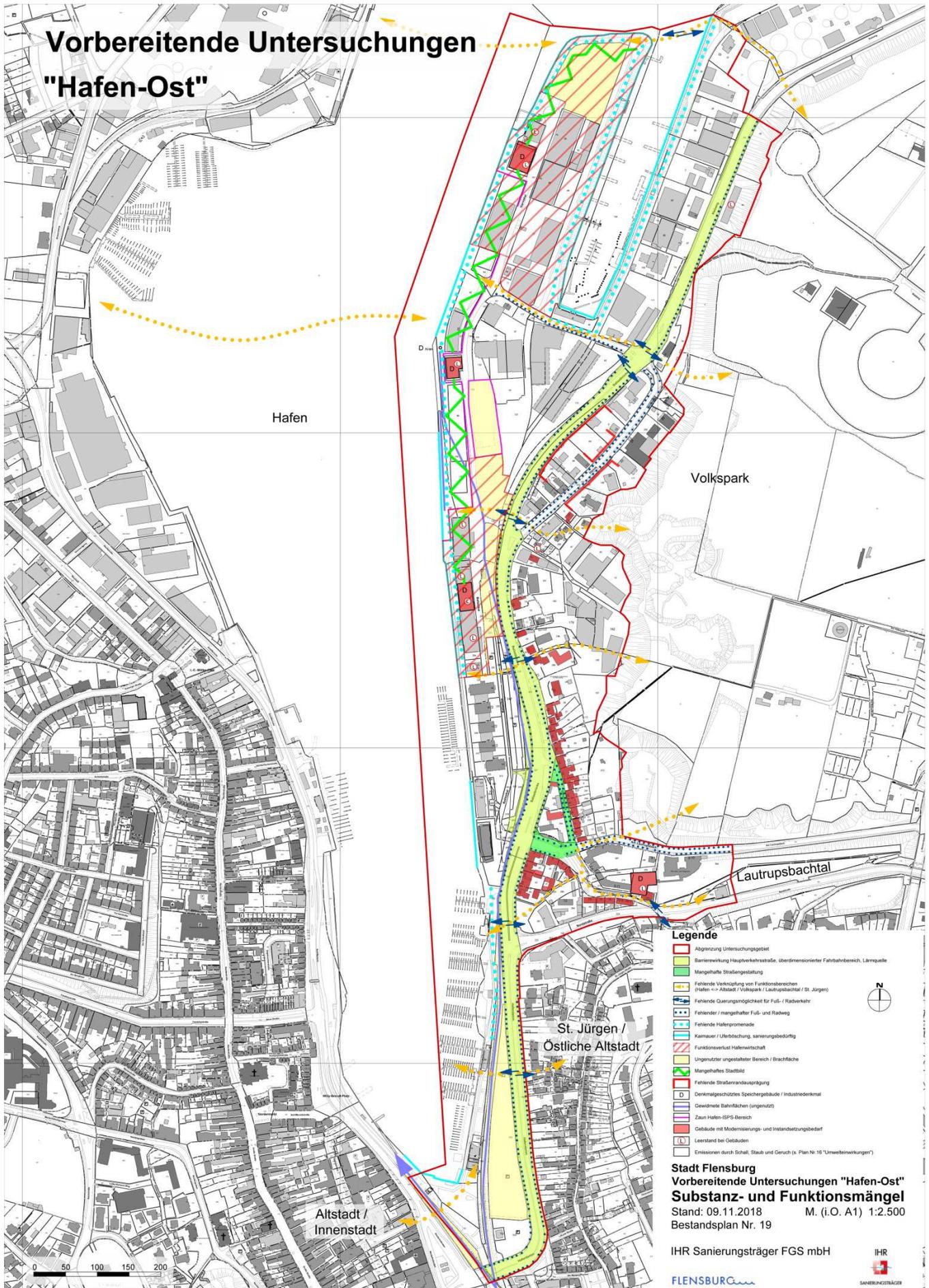
## 9 Anhang: Pläne

- Plan Nr. 16: Umwelteinwirkungen
- Plan Nr. 17: Stärken und Potenziale
- Plan Nr. 18: Mängel und Missstände an Gebäuden / Modernisierungsbedarf
- Plan Nr. 19: Substanz- und Funktionsmängel
- Konzeptplan Nr. 1: Entwicklungskonzept
- Konzeptplan Nr. 2: Maßnahmen
- Konzeptplan Nr. 3: Vorschlag zur Sanierungsgebietsabgrenzung

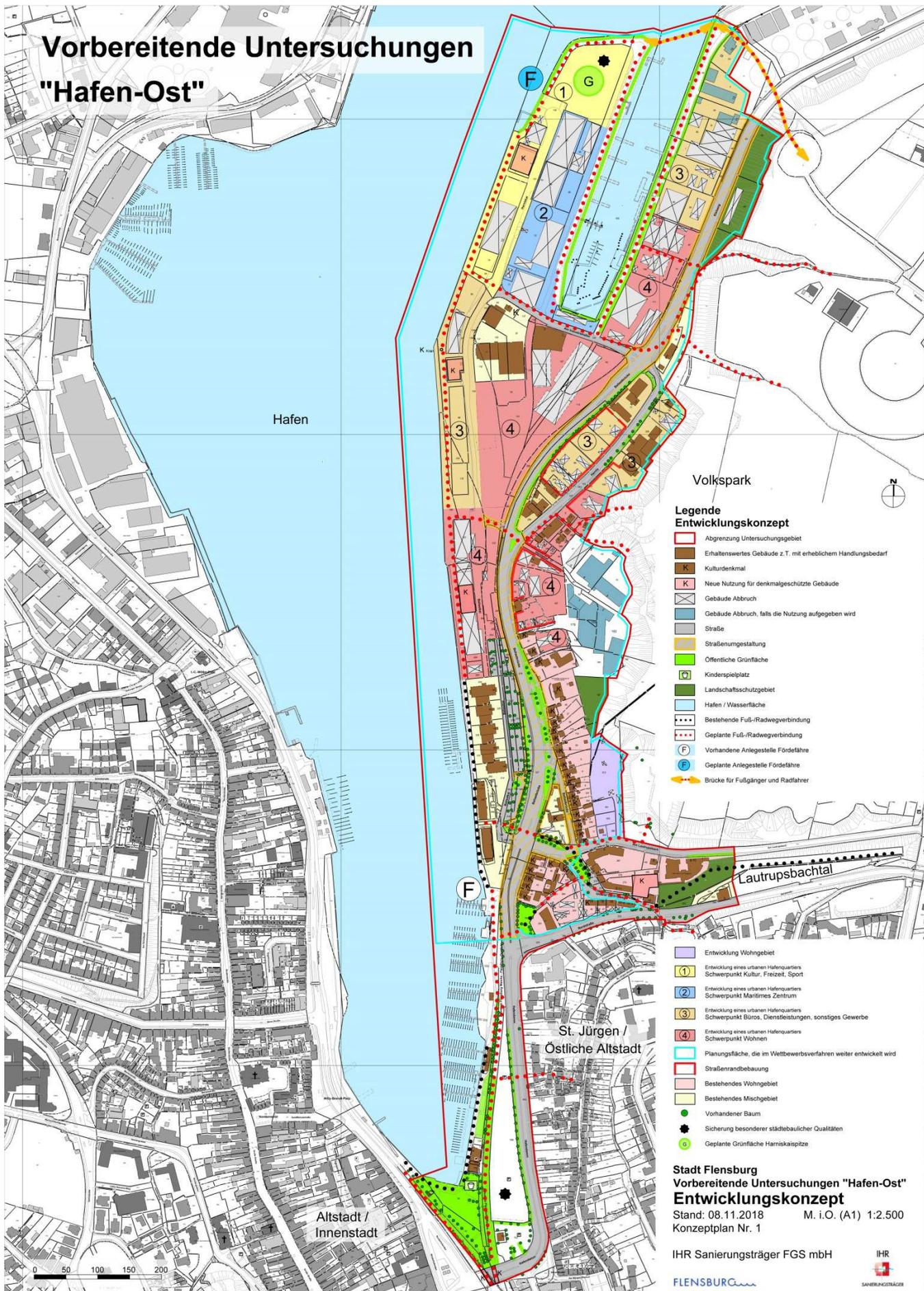




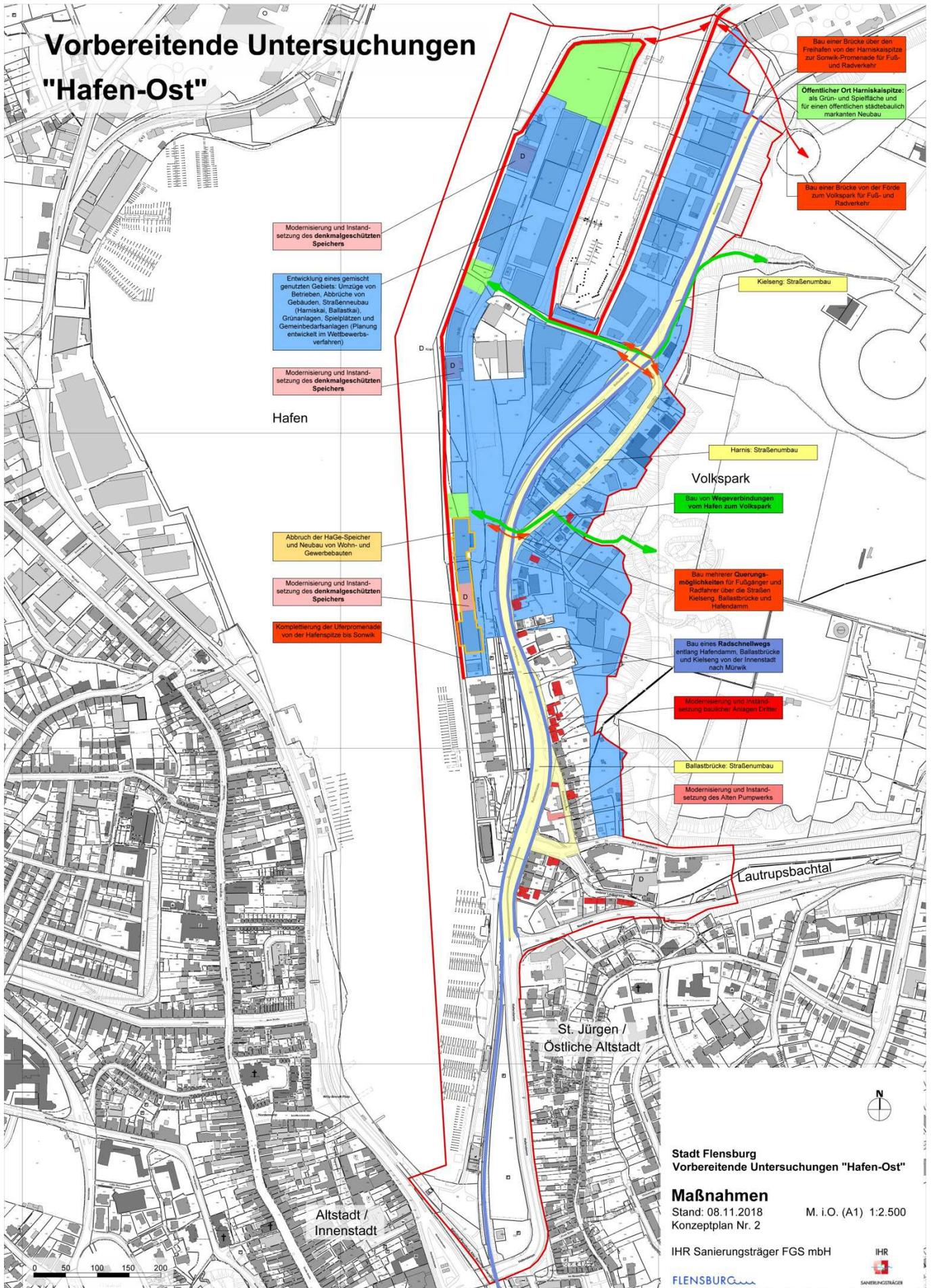




# Vorbereitende Untersuchungen "Hafen-Ost"



# Vorbereitende Untersuchungen "Hafen-Ost"



# Vorbereitende Untersuchungen "Hafen-Ost"

