

FLENSBURG

SPD



HAFEN-OST. *DIE ZUKUNFTSCHANCE FÜR FLENSBURG*

Unsere Position zur künftigen Entwicklung des Gebiets Hafen-Ost

Beschluss des Kreisparteitages vom 28. November 2017

IMPRESSUM

Kreisverband SPD Flensburg

Vertreten durch den Vorsitzenden des Kreisvorstandes Florian Matz

SPD Bürgerbüro
Hafermarkt 8
24943 Flensburg

(0461) 2 45 15
info@spd-flensburg.de

www.spd-flensburg.de

EIN LEBENDIGES NEUES HAFENVIERTEL FÜR ALLE FLENSBURGER!

1 **Das Flensburger Hafengebiet bietet auf der Ostseite, von der Hafenspitze bis**
 2 **zur Harniskaispitze, ein unschätzbare Potential für die Stadtentwicklung und**
 3 **für die Stärkung der Anziehungskraft der Stadt, weit über die Region hinaus.**

4
 5 **Lange war die Entwicklung hier durch den Rückgang der Hafenwirtschaft,**
 6 **wenig geglückte Baumaßnahmen und Planungsstillstand gekennzeichnet.**
 7 **Jetzt aber ist die Zeit gekommen, den Strukturwandel aktiv zu gestalten und**
 8 **die Zukunftsplanung für dieses zentrale Gebiet der Stadt in die Hand zu neh-**
 9 **men. Die Flensburger SPD sagt, worauf es dabei ankommt.**

10
 11 Der innere Teil des ehemaligen Industriedhafens, von der Hafenspitze bis zu den
 12 Werftkontorhäusern, ist ein wesentlicher Anziehungspunkt der Stadt, ganztä-
 13 gig in der Sonne, Schaukasten zum Bewundern der Altstadtkulisse, Stolz aller
 14 Flensburger, die ihre Gäste bei der Stadtbesichtigung sehr gerne hierher füh-
 15 ren.

16
 17 Aber - zum Leidwesen von Bewohnern und Besuchern - Flensburgs Flanier- und
 18 Genussmeile ist an vielen Stellen recht beengt angelegt, mit wenig Plätzen
 19 zum Verweilen, und - noch enttäuschender - nach noch nicht einmal einem
 20 Kilometer hört die Promenade abrupt auf, danach prägen aufgelassene Kai-
 21 anlagen und Silos, abgeriegelte Areale, tote Flächen das Bild.

22
 23 Jeder sieht, hier, in attraktivster Lage, liegen große Chancen brach - für eine
 24 Stadt, die bald aus allen Nähten platzt.

25
 26 Die Aussichten, dass Flensburg diese Chancen endlich nutzt, haben sich inzwi-
 27 schen stark verbessert:

28
 29 Blockierende Faktoren sind so gut wie beseitigt (mit der Stilllegung eines gro-
 30 ßen Teils der Verlade- und Speicheranlagen und der bevorstehenden Entwid-
 31 mung der Bahngleise), die Vorarbeiten zur Erstellung eines Sanierungsplans
 32 sind weit gediehen und, was ganz besonders entscheidend ist, es zeichnet sich
 33 ein breiter Konsens darüber ab, in welche Richtung die Entwicklung gehen soll:

34
 35 Das Beteiligungsverfahren des Sanierungsträgers mit insgesamt vier Work-
 36 shops¹ hat einen umfangreichen Katalog an gemeinsamen Zielen ergeben
 37 (siehe Anlage I), die sich zu folgenden Kernpunkten zusammenfassen lassen:

- 38
- 39 ■ Erhaltung und Erweiterung der öffentlichen Räume
- 40 ■ mehr und bessere Wegverbindungen für Fußgänger und Radfahrer
- 41 ■ Schutz und Stärkung des maritimen Charakters
- 42 ■ Beibehaltung des Gewerbestandorts Hafen-Ost
- 43 ■ Schaffung eines attraktiven „Urbanen Gebiets“ mit Neubauten, die sich
- 44 städtebaulich gut einfügen
- 45
- 46
- 47

1 Die „Gläserne Akte Hafen-Ost“ bietet umfassend Auskunft über die Arbeiten des Sanierungsträgers und insbesondere das Beteiligungsverfahren: <http://www.ihrs.de/hafen-ost.html>. Den aktuellen Stand (November 2017) der Diskussion über die Hafen-Ost-Entwicklung geben die Dateien zu dem Experten- und dem Fraktionen-Workshop sowie zur Informationsveranstaltung am 27.6. wieder: http://www.ihrs.de/tl_files/ritschel/pdf/Hafen-Ost_Dokumentation_170621.pdf. Von besonderem Interesse ist dabei auch das Kartenmaterial, wie z.B. die Karten zu Flächennutzung und zu den Eigentümern (Fraktionen-Workshop S. 21 und 22).



Quelle: Stadt Flensburg, Eiko Wenzel

1 Ausgehend von diesem Grundkonsens stellt die SPD Flensburg ihre Vorschläge
2 und Forderungen für ein nachhaltiges Entwicklungskonzept vor²:

- 3
- 4 **1.** Die Entwicklung des Hafen-Ost-Gebiets hat der gesamten Bevölkerung
5 zugute zu kommen! Die Hafenfront – also Kaikante und Promenaden –
6 ist öffentlicher Raum mit hohem Freizeit- und Erholungswert. Dem darf
7 eine etwaige private Nutzung umgebauter Speichergebäude (Hotel,
8 Gastronomie, anderes Gewerbe, Wohnen) nicht entgegenstehen. Ausser-
9 dem gilt: Hafencharakter und historisches Panorama müssen erhalten
10 bleiben.
- 11
- 12 **2.** Mittel- bis langfristiges Entwicklungsziel sollte sein, dass ein neues,
13 ganzjährig belebtes Stadtviertel entsteht, in dem Arbeiten und Wohn-
14 en, Kultur und Freizeit gleichberechtigt nebeneinander stehen und das
15 eng angebunden ist an die angrenzenden Quartiere. Dabei ist ein hoher
16 Anteil an geförderten Mietwohnungen und anderen von Normalverdi-
17 nern bezahlbaren Wohneinheiten sicherzustellen.
- 18
- 19 **3.** Die Stadt sollte sich hierzu möglichst bald ein umfassendes, langfristig
20 ausgelegtes Rahmenkonzept zur Hafen-Ost-Entwicklung geben, das über
21 die Festlegung eines Sanierungsgebiets hinausgeht und auf eine innova-
22 tive, zukunftsorientierte Hafengebietsentwicklung abzielt, die Flensburgs
23 wirtschaftliche und kulturelle Rolle in der Region festigt und ausbaut.
- 24
- 25 **4.** Das Entwicklungskonzept muss Anreize für Investitionen von privater
26 Hand bieten (kommerzielle Bauunternehmen und Genossenschaften)
27 und die Rahmenbedingungen (Verkehrsplanung, baurechtliche Steue-
28 rungsinstrumente) dafür schaffen, dass die Entstehung hochwertiger
29 Arbeitsplätze und erschwinglichen Wohnraums in einer lebenswerten
30 Umgebung möglich wird. Jedes einzelne Investitionsprojekt muss sich in
31 das Rahmenkonzept einfügen.
- 32

33 In den folgenden Abschnitten stellen wir unsere Position ausführlicher vor.

2 Sie schreibt hiermit den Beschluss des Kreispartei- tags von März 2015 (siehe <http://www.spd-flensburg.de/index.php?mod=article&op=show&nr=16018&query=>) und die von der SPD-Ratsfraktion im August 2017 vorgestellten 20 Eckpunkte fort (siehe Anlage II)

FLENSBURGS SONNENSEITE IST FÜR ALLE DA

Die Hafenfront muss für alle zugänglich und bequem nutzbar sein. Dies ist heute nur begrenzt der Fall. Der Freizeit- und Erholungswert des Gebiets ist hoch, aber Ausbau- und Erweiterungsmaßnahmen sind unbedingt notwendig, in verschiedener Hinsicht:

VERBESSERTE WEGFÜHRUNG - FÜR FUSSGÄNGER UND FÜR RADFAHRER:

- Eine breite, gesicherte Kai-Promenade, später idealerweise mit Brückenschlag über die Yachthafenausfahrt
- mehr Fußgänger-Querungen der Durchgangsstrasse (Hafendamm, Ballastbrücke, Kielseng)
- Radschnellweg bis Mürwik auf separater Spur

MEHR ORTE ZUM VERWEILEN UND GENIESSEN:

- Gastronomie, Terrassen möglichst auf Plattformen oder zurückliegend
- Plätze, Stege, Plattformen, Sitzgelegenheiten zum Aufenthalt ohne Konsumzwang
- Raum für Freiluftveranstaltungen (Harniskaispitze)
- Stellen zum Grillen, zum Angeln

BEWAHRUNG VON HAFEN-ATMOSPHÄRE UND HAFENLEBEN:

- Fischereihafen, mit Fangverkauf frisch von Bord
- Anlegestellen für Gastsegler, gerade auch für größere Boote
- Anlegestelle für Ausflugsboote
- Liegeplätze für Traditionsschiffe, evtl. Hausboote
- alte Poller und Dalben, Traditionskräne, denkmalgeschützte Klinker-Speicher
- Aktivitäten des Fischereihafenvereins (Werkstatt, Museum, Schaukästen)
- „wilde“, renaturierte Uferstellen mit Schilfbewuchs

ERLEBNISLANDSCHAFT HAFEN ERWEITERN - MIT NEUEN ZIELEN UND WEGEN FÜR FLENSBURGER UND BESUCHER:

- Gut ausgebaute Fußwegverbindungen zu den Hängen, ins Gängeviertel und hoch in den Volkspark zu Aussichtsplattformen
- Aussichtsgalerie auf hohem Hafengebäude (sanierter Speicher oder auch Neubau)
- Fährverbindung zum Museumshafen, zumindest im Sommer (Betrieb durch einen Förderverein?)

EINIGES TUT SICH SCHON: Seit der Ansiedlung der Robbe & Berking Werft – mit Ausstellungsräumen und Gastronomie – wird das Gelände um den Wirtschaftshafen zum Anziehungspunkt.



1 Das Potential dieses Gebiets tritt damit zunehmend in den Blick der Öffentlich-
 2 keit. Diesen Prozess gilt es durch rasch realisierbare Maßnahmen zu fördern,
 3 die keine erhebliche finanzielle Belastung bedeuten, gleichzeitig aber unmittel-
 4 bar sichtbare Verbesserungen und daher einen hohen Mehrwert mit sich
 5 bringen. Beispiele:

6

- 7 ■ Zur Zwischennutzung der Harniskaispitze hat die Stadt saisonale
 8 Gastronomie genehmigt (Piratennest).
- 9 ■ Die Umgehung der HaGe-Anlagen und des ISPS-Bereichs der Hafenwirt-
 10 schaft, durch die die Uferpromenade bis zur Harniskaispitze verlängert
 11 wird, könnte provisorisch gesichert und ausgeschildert werden.
- 12 ■ Sobald die Gleisanlagen förmlich entwidmet sind, sollte die Trasse zum
 13 Radweg werden, zumindest schon einmal teilweise.

14

15 Noch größere Möglichkeiten für Tourismus und Freizeitaktivitäten bietet die
 16 Hafenfront, sobald klare Nutzungskonzepte für freigewordene und freiwer-
 17 dende Flächen (HaGe-Gelände, Nordteil des Harniskais) vorliegen. Hierbei
 18 spielt auch eine Rolle, auf welche Weise die alten Klinker-Speicher (und u.U.
 19 sogar einer der neueren Betonbauten) neu genutzt werden. Darin kann Wohn-
 20 raum entstehen, möglich sind aber auch eine Umwandlung in Hotel, Büroge-
 21 bäude oder Gewerbeflächen für Start-Ups (Ideen hierzu wurden schon vorge-
 22 bracht, siehe Fußnote 6).

HAFENENTWICKLUNG IST STADTENTWICKLUNG

1 Das Hafengebiet, Keimzelle und historischer Kernbereich Flensburgs, ist auch
 2 heute von zentraler Bedeutung für die Stadt, und zwar nicht nur visuell und
 3 ästhetisch oder vom Freizeitwert und der touristischen Anziehungskraft her,
 4 sondern auch als Schnittstelle zwischen allen Stadtteilen, als Reservoir kost-
 5 barer Flächenressourcen, als Ort wo Neues im Entstehen ist. Wie sich dieses
 6 Gebiet entwickelt – hinsichtlich Infrastruktur, Bauten, Gewerbebesatz, Wohn-
 7 struktur -, wird nachhaltig die Entwicklung der gesamten Stadt und noch des
 8 Umlands prägen.

9
 10 Ein Entwicklungskonzept für Hafen-Ost kann sich daher nicht ausschließlich
 11 auf das Gebiet beziehen, das für die Voruntersuchungen des Sanierungsträ-
 12 gers festgelegt wurde. Auch wenn dieses sinnvollerweise weit gefasst wurde,
 13 von der Kaikante bis zum Volkspark und in das Lautrupsbachtal hinein (siehe
 14 Karte Seite 8), müssen doch auch die angrenzenden Stadtteile sowie die über-
 15 geordneten Prioritäten der Stadtentwicklung stets mit im Blick bleiben³.

16
 17 Dies betrifft insbesondere die Verknüpfung mit der Innenstadt und anderen
 18 Stadtvierteln, den Schutz des Stadtbildes und die Voraussetzungen für ein neu
 19 entstehendes Stadtviertel.

3 So darf die Entwicklung des Hafen-Ost-Gebiets nicht auf Kosten von Sanierungs- und Verdichtungsmaßnahmen gehen, durch die bereits auf kürzere oder mittlere Sicht erschwinglicher Wohnraum entsteht.



Quelle: Stadt Flensburg, Eiko Wenzel

STÄRKERE ÖFFNUNG ZUR INNENSTADT UND ZU DEN QUARTIEREN AM OSHANG

Das innere Hafengebiet mit der Hafenspitze ist trotz der zentralen Lage nur unzureichend mit den umliegenden Stadtteilen verbunden - Fußgänger und Radfahrer sind auf einige wenige Übergänge angewiesen und müssen unattraktive Umwege in Kauf nehmen.

Von der Innenstadt und insbesondere vom ZOB sind daher zusätzliche Fußgängerwege in Richtung Hafen anzulegen, die auch optisch einladen, durch Öffnung von Sichtschneisen in Richtung Hafen.

Notwendig sind auch breite, gesicherte Überwege ins Johannis- und Gängeviertel wie auch zu den Wegen, die hoch in den Volkspark und ins Lautrupbachtal führen. Die Osthänge – mit ihrem Blick auf Förde und Altstadt - bieten damit eine natürlichen Ergänzung zur Erlebnislandschaft Hafen.

Der Umgestaltung der Hafenspitze kommt dabei ganz besondere Bedeutung zu. Sie ist Hauptzugang von der Innenstadt zum Osthafen, gleichzeitig aber durch Bahndamm und Verkehrsführung stark abgeschottet. Ihre einzigartige Schnittstellenfunktion kommt erst mit fußgängerfreundlichen, einladenden Verbindungen von ZOB und Rathausstraße zur Bahndamm- und Hafenseite überhaupt zur Geltung (Näheres hierzu siehe Kasten 1). Hier bietet sich der Stadtplanung die große Chance, Innenstadt und Hafen wieder eng aneinander heranzuführen.

HAFENSPITZE UND ZOB: HAFEN-OST UND INNENSTADT NÄHER ANEINANDER HERANFÜHREN

Das Hafenspitze-Gelände ist Bindeglied zwischen Innenstadt und Hafengebiet, Westseite und Ostseite. In die Planung sind daher unbedingt auch der Bahndamm ab Heinrichstraße und der ZOB, die Parkplätze Wilhelmstraße und Hafendamm sowie die Durchgangsverkehrsführung miteinzubeziehen.

Es geht hier um die Neugestaltung des zentralen Ankunfts- und Durchgangsbereichs der Stadt - dieser muss viel stärker verbindend und orientierend wirken und zur Erkundung der Stadt einladen.

Der ZOB ist heute kaum mehr als ein x-beliebiger Omnibusbahnhof. Seiner Mittellage zwischen Holm und Hafen wird er nicht wirklich gerecht, vom optischen Eindruck wie auch von der Funktion her. Was auf jeden Fall fehlt, sind bequeme Übergänge zum Bahndamm und zum Johannis- und Hafenviertel. Der Durchgangsverkehr wäre dadurch nicht unbedingt beeinträchtigt (koordinierte Ampelphasen), auch wenn Maßnahmen zu seiner Begrenzung willkommen wären.

Die Hafenspitze ist wie dazu berufen, zu einem Platz mit urbanem Charakter zu werden (Flensburgs „Hafen-Platz“), der ganzjährig belebt bleibt, auch in den Abendstunden. Dies ließe sich durch geeignete Anziehungspunkte (z.B. Veranstaltungszentrum, „Phänomenta II“ mit Schwerpunkt Umwelt, erneuerbare Energien) erreichen. In Frage kämen aber auch Hotel, Gastronomie und Wohnbebauung (Gebäude auf direkt angrenzendem Parkplatzgelände).

Der Platz wäre dabei weiterhin für Freiluftveranstaltungen nutzbar (diese Funktion könnte er mit den Freiflächen der Harniskaispitze teilen).

Die Bahndämme und ihr Baumbestand würden, von der Öffnung von Blickachsen und Durchgängen abgesehen, erhalten bleiben (evtl. verbreitert, so dass ein Hochgarten mit Aussichtsplattformen entsteht).

ACHTSAMER UMGANG MIT DEM HAFEN- UND FÖRDEHANG-PANORAMA

Neubauten sollten grundsätzlich so dimensioniert und architektonisch gestaltet werden, dass sie sich in das bestehende Stadtbild einpassen; bestehende Sichtachsen sind zu achten.

Sollte es möglich sein, neben den alten erhaltenswerten Klinker-Speichern auch die modernen Silos auf wirtschaftliche Weise neu zu nutzen, so wäre dies durchaus ein Plus, sie tragen auf ihre Weise zur Hafen-Aura bei. Falls sie abgerissen werden, könnte die Neubebauung u.U. auf die frühere Hafenindustrie-Kulisse architektonisch Bezug nehmen.

Die Hafendamm-Kulisse, der Blick von der Schiffsbrücke auf das Gänge-Viertel und St-Jürgen-Viertel, darf allerdings nicht weiter beeinträchtigt werden. Hier gilt ein absoluter Bestandsschutz für die heutige Silhouette. Neue Gebäude können allenfalls auf dem Parkplatzgelände unmittelbar hinter dem Hafenspitzen-Bahndamm entstehen, angepasst an die Größenverhältnisse an der Wilhelmstraße.

Prägend für das Panorama sind auch die grünen Hänge des Volksparks - sie müssen in ihrer Geschlossenheit erhalten bleiben; Gleiches gilt für den Baumbestand oberhalb der Johannis- und St.-Jürgen-Straße.

DAS STÄDTEBAULICHE ZUKUNFTSZIEL: EIN NEUES STADTVIERTEL

Mit der Entwicklung des Gebiets Hafen-Ost bietet sich Flensburg die einzigartige Chance, dass von der Hafenkante bis an die Hänge des Volksparks (siehe Karte Untersuchungsgebiet nebenan) ein verdichtetes, multifunktionales Stadtviertel entsteht mit Wohnbebauung, starker Gewerbepräsenz, Freizeit- und Erholungsräumen, Bildungseinrichtungen und kulturellem Angebot.



FÜR DEN EINSTIEG IN EINE SOLCHE ENTWICKLUNG BESTEHEN BESTE

VORAUSSETZUNGEN:

- Die Nachfrage nach innerstädtischem Wohnraum und modernen Gewerbeflächen ist hoch und wird verstärkt durch eine verlockende Lage am Wasser.
- Die neu geschaffene baurechtliche Kategorie des "Urbanen Gebiets"⁴ erleichtert es, auch in der Nähe von Gewerbebetrieben eine verdichtete Wohnbebauung zuzulassen.
- Durch die Schnittstellenlage im Stadtgebiet, die Nähe zu Innenstadt, Förde und Volkspark und die vorhandenen und potentiellen Reserveflächen kommt dem Hafen-Ost-Gebiet eine zentrale Funktion für die künftige Stadtentwicklung zu.

Wann und wie die einzelnen Teile des Gebiets schließlich zu einem geschlossenen, belebten Viertel zusammenwachsen, lässt sich nicht im einzelnen langfristig vorausplanen. Vieles hängt z.B. davon ab, welche Anreize zur Umwidmung untergenutzter Gewerbeflächen und zur Errichtung moderner Wohn- und Gewerbebauten entstehen, u.a. durch die Ausweisung eines Sanierungsgebiets. Aber eine solche Entwicklung sollte, als Zukunftsperspektive für Flensburg, in der Rahmenplanung für die Stadtentwicklung als Zielsetzung festgezurrt werden⁵.

Dies bedeutet nicht unbedingt, dass keine Bauvorhaben genehmigt werden können, bevor eine solche Planung festgelegt ist. Worauf es vielmehr ankommt: dass bei jeder Einzelentscheidung sorgsam geprüft wird, ob das Vorhaben einer nachhaltigen Quartiersentwicklung dienlich ist.

Denn entscheidend sind die ersten Weichenstellungen. Die ehrgeizige Umnutzung eines ersten denkmalgeschützten Speichergebäudes (u.U. sogar eines der moderneren HaGe-Speicher), oder auch ein markanter Neubau am Yachthafen, kann als Leuchtturmprojekt wirken und die Entwicklungsdynamik beschleunigen.

Solche zunächst zwangsläufig erst einmal isoliert stehenden Pionierprojekte müssen aber unbedingt so ausgelegt sein, dass sie für das künftige Stadtviertel keine dauerhaft hohen Belastungen (Verkehrsaufkommen, Parkraumbedarf) mit sich bringen - sie dürfen nicht zum Hemmschuh werden und die Zukunft verbauen (siehe Kasten 2).

4 Mit der neuen Baurechtskategorie des „Urbanen Gebiets“ (eingeführt durch das Bundesgesetz über die „Stärkung des neuen Zusammenlebens in der Stadt“ von März 2017) wird es leichter, Wohnraum in verdichteten Gebieten und in der Nähe von relativ geräuschintensiven Wirtschaftsbetrieben und Sportanlagen zu schaffen. Einen Überblick bieten: (<https://kommunal.de/artikel/baurechtsnovelle/>; <https://www.bundesregierung.de/Content/DE/Artikel/2016/11/2016-11-30-urbane-gebiete.html>)

5 Hierzu gehört insbesondere ein modernes Verkehrskonzept – mit Maßnahmen zur Förderung von Alternativen zum PKW-Verkehr und zur Verkehrsberuhigung und der Änderung des Stellplatzschlüssels sollte sofort begonnen werden.

2

KEINE INSELLÖSUNGEN!

Bei der Planung und Genehmigung größerer Einzelprojekte muss die künftige Weiterentwicklung des Gesamtgebiets ein ausschlaggebendes Kriterium sein. Es darf nicht zu Insellösungen kommen, die der längerfristigen Entwicklung eines funktionierenden neuen Stadtviertels entgegenstehen (z.B. durch hohes zusätzliches Kfz-Verkehrsaufkommen, Flächenverzehr wegen Parkraumbedarfs).

Ein Negativbeispiel stellen die wenigen größeren Neubauten dar, die es in dem Gebiet zur Zeit gibt. Sie sind nicht mehr als Teillösungen und bekanntlich z.T. städtebaulich höchst fragwürdig.

So ist zum „Klarschiff“-Gebäude unabhängig von allen ästhetischen und funktionalen Erwägungen festzustellen, dass es zusammen mit seinem Parkplatz die Wegführung äußerst einschränkt und die vielerseits geforderte Öffnung des Lautrupsbachs praktisch unmöglich macht.

WOHNEN UND ARBEITEN IN EINEM „URBANEN GEBIET“ 4

WOHNEN AM HAFEN

Eine relativ dichte Wohnbebauung ist ein zentrales Ziel – weil Flensburg auch auf längere Sicht mehr Wohnraum braucht, aber auch weil damit das neue Hafenviertel ganzjährig und ganzjährig belebt bleibt und Nahversorgungs- und Infrastruktureinrichtungen beständig ausgelastet sind.

Dies setzt voraus, dass die neuen Wohnungen tatsächlich auch dauerhaft bewohnt werden. Ausgeschlossen sein muss, dass ein großer Teil der Wohnungen der Luxus-kategorie zugehört und nur saisonal genutzt wird - auch wenn Flensburg hier außergewöhnlich attraktive Lagen mit Hafen- und Altstadtblick anzubieten hat.

Vielmehr müssen überwiegend Wohnungen entstehen, die sich auch normal verdienende Flensburger aller Altersschichten leisten können. Dies bedeutet einen hohen Anteil an Wohnungen für untere und mittlere Einkommen (bis zu 50 % geförderte Mietwohnungen). Besonders begünstigt werden sollten auch alternative Formen der Bildung von Wohneigentum (Baugruppen, genossenschaftliche Baugemeinschaften).

Dies kann die Stadt u.a. dadurch erreichen, dass die Grundstücksvergabe an entsprechende Auflagen gebunden wird (siehe Kasten 3). Außerdem muss durch geeignete Vorschriften (Erhaltungssatzung, soziale Erhaltungsverordnung) verhindert werden, dass allen Zusage zum Trotz Mietwohnungen nach ein paar Jahren in Eigentumswohnungen (oder Hotelzimmer in Luxusapartments) umgewandelt werden und dass der Anteil von Ferienwohnungen überhandnimmt.

3

SOZIALE DURCHMISCHUNG NEUER STADTVIERTEL – ANDERE STÄDTE GEHEN VORAN

BEISPIEL HAMBURG, Neue Mitte Altona: Hier hat die Stadt, ohne selbst Eigentümerin des Bodens zu sein, mit den Investoren ausgehandelt, dass 1/3 frei finanzierte Eigentumswohnungen, 1/3 frei finanzierte, aber auflagengebundene Mietwohnungen und 1/3 geförderte Mietwohnungen entstehen, bei spezieller Begünstigung privater Baugemeinschaften (erster Bauabschnitt, 1600 Wohnungen),

Eine Übersicht über die verfügbaren kommunalpolitischen Instrumente:

<http://www.hamburg.de/contentblob/4278200/1ef806a02026c9a5a69f240ddd6a231e/data/d-wohnungsbau-fuer-die-grosse-stadt.pdf>

Zum Projekt Altona Neue Mitte:

<http://www.hamburg.de/contentblob/5516134/fa4d423108764985273f699d0e692e55/data/zeitung-mitte-altona-aktuell-maerz-2016.pdf>

BEISPIEL LÜBECK: Mit einer „Verbilligungsrichtlinie“ hat sich die Stadt die Möglichkeit gegeben, Grundstücke unterhalb des Verkehrswerts zu verkaufen, als Anreiz für Investitionen in Sozialen Wohnungsbau. Die Maßnahme hat bereits erste Erfolge zeitigt.

http://www.luebeck.de/stadt_politik/buergerinfo/bi/vo020.asp?VOLFDNR=1003738

http://www.luebeck.de/lvw_docs/forms/2/2_280_2/Verbilligungsrichtlinie30.6.2016.pdf

<http://www.sueddeutsche.de/news/politik/kommunen---luebeck-senator-verbilligungsrichtlinie-zeigt-erste-erfolge-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-170612-99-812276>

1 Allerdings ist mit der Inanspruch-
 2 nahme der neuen Baurechts-
 3 kategorie „Urbanes Gebiet“ vor-
 4 sichtig umzugehen. Zum einen
 5 müssen Lage, Ausrichtung und
 6 bauliche Qualität so beschaffen
 7 sein, dass günstiger Wohnraum
 8 nicht mit schwer zumutbarer
 9 Lärm- und sonstiger Emissions-
 10 belastung erkauft wird (siehe
 11 Kasten 4). Zum anderen ist
 12 sicherzustellen, dass durch die
 13 Schaffung von Wohnraum am
 14 Ostufer die Gewerbebetriebe des
 15 Westufers nicht in ihrer Aktivität
 16 beeinträchtigt werden. Gewerbe
 17 gehört zum Hafen!

URBANES GEBIET JA! ABER ...

Das Hafen-Ost-Gebiet erfüllt in hervorragender Weise die Grundbedingungen des Konzepts des Urbanen Gebiets – etwaige Nachteile aus der Verdichtung und der Durchmischung mit Gewerbebetrieben werden, betrachtet man den gesamten umgebenden städtischen Raum, mehr als kompensiert durch die Nähe von Innenstadt, Förde und Volkspark.

Die Belastungen durch Stadtwerke und Werft, Durchgangsverkehr, Kläranlage und Schüttgutlöschung sind jedoch real und lassen nicht durch bloßen Verweis auf eine neue Baurechtskategorie von der Hand weisen.

Das schalltechnische Gutachten und das Luftbelastungsgutachten des TÜV Nord* stellen Grenzwertüberschreitungen fest, geben allerdings für den überwiegenden Teil des Gebiets grünes Licht für Wohnbebauung, vorbehaltlich bestimmter Schutzmaßnahmen wie Schallschutzfassaden und Verkehrsberuhigung.

Dies kann jedoch nur dann beruhigend stimmen, wenn die Schutzmaßnahmen so wirksam ausgelegt sind, dass die Belastung tatsächlich für jede einzelne Wohnung dauerhaft ausreichend gemindert wird und nicht nur theoretisch oder im Durchschnitt den Grenzwert unterschreitet. Die Bauvorgaben müssen entsprechend strikt gestaltet werden.

* http://www.ihrsan.de/tl_files/ritschel/pdf/Hafen-Ost_Dokumentation_170621.pdf
 siehe Seite 22 und 23

ARBEITEN AM HAFEN

32 Der andere Entwicklungsschwerpunkt für das Hafen-Ost-Gebiet ist die Erhal-
 33 tung und Förderung des Gewerbes mit maritimem oder touristischem Bezug
 34 und die Ansiedlung von Betrieben mit hoher Wertschöpfung.

36 Hierfür bestehen gute Ausgangsbedingungen, denn eine in jeder Hinsicht
 37 belebende Umgebung und die herausgehobene Lage sind gerade auch für
 38 junge, innovative Unternehmen und das Kreativgewerbe wichtige Standort-
 39 argumente.

41 In Kooperation mit der WiREG und den Hochschulen könnte ein Inkubations-
 42 zentrum entstehen, das Gewerbeflächen für Start-Ups und insbesondere Aus-
 43 gründungen aus dem Technologie- und Gewerbezentrum bereithält.

45 Zusätzliche Impulse würden von unternehmensnahen Einrichtungen der Hoch-
 46 schulen ausgehen, wenn diese im Zuge ihres Ausbauprogramms die Chance
 47 nutzen, einen zweiten Standort im zentral gelegenen Entwicklungsgebiet auf-

- 1 zubauen. Generell sollte bei allen Erweiterungsprojekten der Hochschulen stets
 2 erwogen werden, ob nicht der Standort Hafen-Ost entscheidende Vorteile bietet.
 3
 4 Von der bestehenden Hafenwirtschaftszone des Ostufers kann ein Kernbereich
 5 erhalten bleiben. Bei weiterem Umschlagsrückgang wäre allerdings eine Stand-
 6 ortverlagerung ins Auge zu fassen (siehe hierzu Kasten 5).

5

WAS WIRD AUS DER HAFENWIRTSCHAFT?

Gegenwärtig wird, wie immer wieder zu hören ist, eine kohärente Entwicklungsplanung für das Gesamtgebiet Hafen-Ost dadurch erschwert, dass ein großer, zentraler Teil von der Hafenwirtschaft belegt ist. Erschwert, das stimmt, - aber keineswegs unmöglich gemacht. Eine Koexistenz mit der Hafenwirtschaftszone (im wesentlichen der jetzige ISPS-Bereich und die „Europa-Wiese“), mit pragmatischen, notfalls auch längerfristig tragfähigen Zwischenlösungen, muss als eine planerische Ausgangsbedingung gesehen werden.

Eine umfassende Entwicklung des Gesamtgebiets innerhalb eines knappen Zeitrahmens ist ohnehin illusorisch. Stattdessen kommt es darauf an, die Entwicklung „um die noch vorhandene Hafenwirtschaft herum“ so zu gestalten, dass sich das betreffende Areal, wird es später einmal frei, harmonisch in das sehr langfristig ausgelegte Entwicklungskonzept einfügt.

Eine vollständige Verlagerung der Hafenwirtschaft ans Westufer oder an einen anderen geeigneten Standort wäre freilich für eine urbane Umgestaltung ideal. Wo jetzt fast ausschließlich Sand und Schotter gelöscht und gelagert wird, würde eine breite Kai-promenade entstehen, mit Anlegestellen (Yachten, Hausboote, Fahrgastschiffe) und dem größten und schönsten Denkmalspeicher als zentralem Anziehungspunkt. Hier wäre ein idealer Standort für Kreativgewerbe, Start-ups und anderen Klein- und Mittelunternehmen mit hoher Wertschöpfung.

Eine Standortverlagerung kann durchaus im direkten unternehmerischen Interesse der beteiligten Betriebe liegen, da Umschlagkapazitäten besser genutzt werden. Dies gilt auch für die Alternative einer Konzentration der Schüttgutwirtschaft auf andere Häfen der Region, z.B. in Kooperation mit Apenrade, siehe Kasten 6.

Selbst bei bestem Willen der Beteiligten ist eine Verwirklichung der verschiedenen Szenarien jedoch nicht unbedingt in nächster Zeit zu erreichen, hängt dies doch von verschiedenen externen Faktoren ab, wie dem Freiwerden von Ausweichflächen am Westufer.

Unabhängig vom Standort der Schüttgutaktivitäten würde das Hafenbecken vor dem Harniskai auf jeden Fall weiter als Warte- und Anlegeplatz für größere Seefahrzeuge dienen können. Weder der Werftbetrieb noch eventuelle touristische Aktivitäten (kleinere Kreuzfahrtschiffe ...) wären beeinträchtigt.

DEN WEITEN BLICK WAGEN

FLensburg ALS OBERZENTRUM DER REGION SØNDERJYLLAND-SCHLESWIG

1 Flensburg kommt unbestritten die Stellung als Oberzentrum der grenzübergreifenden deutsch-dänischen Region zu. Aber diese Rolle kommt nicht hinreichend zum Tragen.

2 Dies wird sich ändern, wenn sich mit dem entstehenden neuen Hafenquartier die Standortbedingungen Flensburgs für innovierende Wirtschafts- und Kulturbetriebe und Neugründungen verbessern - die freiwerdenden Gewerbeflächen des Hafens sind hierfür wie prädestiniert.

3 Ein ganz erheblicher zusätzlicher Standortvorteil wäre hier ein Innovations- und Umweltpol im Hafengebiet (z.B. ein „Zukunftslabor Energiespeicherung und Wasserstoffwirtschaft“), in Verbindung mit einem Inkubationszentrum für innovative junge Existenzgründer aus der Fachhochschule oder der Uni zusammen mit der WIREG und dänischen Instituten der Region.

4 Der Strukturwandel Flensburgs hin zum Schwerpunkt Innovation in den Bereichen Energie, Umwelt, Kommunikation würde in gegenseitiger Befruchtung mit Initiativen in den anderen Städten der Region erfolgen. Es gibt hier keine Konkurrenz um Kuchenstücke, sondern ganz im Gegenteil ein gemeinsames Interesse an einer zukunftsorientierten Entwicklung, zum Wohle der gesamten Region.

5 Hier spielt auch die Entwicklung der Hafenwirtschaft eine Rolle, bei der es bereits seit längerem eine Art Arbeitsteilung mit den dänischen Umschlaghäfen der Region gibt. Diese Zusammenarbeit ließe sich durchaus ausbauen (siehe Kasten 6).

6 Auch beim Tourismus darf nicht kleinteilig gedacht werden, der Blick muss über die Grenzen der Stadt und des Kreises hinaus gehen. Gemeinsame Werbung, gemeinsame Attraktionen helfen allen Seiten.

7 So darf die Förde nicht länger trennen, sie muss wieder verbinden, und sei es im bescheidenen Maßstab einer saisonalen Ausflugslinie. Es müsste doch möglich sein, gemeinsam mit dänischen Kommunen einige Schiffsverbindungen wieder zu beleben, z.B. im Dreiecksverkehr mit Sonderburg und Kappeln (und/oder Eckernförde). Die Hemmnisse, die hier anscheinend bestehen (Sicherheitsvorschriften ...), ließen sich überwinden, wenn bei allen Beteiligten der Wille vorhanden ist.

6

HAFENWIRTSCHAFT: KAPAZITÄTEN KONZENTRIEREN

Die Region braucht einen leistungsfähigen und zukunfts-trächtigen Hafen, der als wichtige Infrastruktureinrichtung auch ein Ansiedlungsargument für Betriebe ist, die Produkte auf dem Wasser transportieren wollen.

In der Region erfüllt diese Voraussetzungen in hervorragender Weise nur Apenrade (seeschifftiefes Wasser, leicht und schnell erreichbar, Autobahnanschluss). Eine deutsch-dänische Kooperation im Grenzland würde europäische Fördergelder generieren können, die sowohl in die neue Inwertsetzung des Flensburger Hafens als auch in den Ausbau des Apenrader Hafens fließen. Alle Seiten würden gewinnen.

WIR GESTALTEN DEN STRUKTURWANDEL UNSERER STADT!

1 Was muss geschehen, damit der große Wurf gelingt – die Entwicklung hin zu
2 einem neuen Stadtviertel, bei dem Arbeiten und Wohnen, Freizeit und Kultur
3 eine ausgewogene, lebendige Mischung eingehen?
4

5 Nach Jahrzehnten des Wartens und Ideensammelns könnten bald erste größere
6 Bauvorhaben vorgelegt werden⁶. Alle Initiativen sollten wohlwollend geprüft
7 werden, doch muss die Stadt potentiellen Investoren eines klarmachen: Pro-
8 jekte werden nur dann genehmigt, wenn sie in ein kohärentes Gesamtkonzept
9 passen, wie es hier in unserem Grundsatzpapier skizziert wird.
10

11 Die Voruntersuchungen des Sanierungsträgers stehen vor ihrem Abschluss,
12 doch wann ein endgültiges Sanierungskonzept beantragt und genehmigt ist,
13 lässt sich nicht voraussagen. Dies darf die Stadt nicht daran hindern, ausge-
14 hend von einem konsensuellen Grundkonzept bereits jetzt verbindliche Vor-
15 gaben für Kernaspekte der Flächen- und Gebäudenutzung festzulegen.
16

17 Das heißt, die Stadt muss sich klar werden, welche Steuerungsinstrumente
18 sie hat oder sich noch geben muss, um zu jeder Zeit die Planungshoheit zu
19 behalten und so die richtigen Weichenstellungen, insbesondere für eine sozial
20 gerechte Bodennutzung, treffen zu können.
21

22 Je früher solche Steuerungsinstrumente (Richtlinien für die Grundstückver-
23 gabe nach qualitativen Kriterien, Auflagenbindung für Baugenehmigungen,
24 Bebauungspläne usw.) beraten und beschlossen werden, desto leichter las-
25 sen sich Schnellschuss-Investitionen verhindern, die das große Flensburger
26 Zukunftsprojekt durchkreuzen könnten.
27

28 Gleichzeitig würde dies für kurz- und mittelfristig zu verwirklichende Projekte,
29 gerade auch in Zusammenhang mit der bestehenden Uferpromenade und der
30 Harniskaispitze, mehr Planungssicherheit bieten.
31

32 Entscheidend ist, dass alle Flensburgerinnen und Flensburger sich bewusst
33 sind, welche Chancen dieser Prozess bietet – und dass sie ihn mit ihren Anre-
34 gungen, ihrer Beteiligung an den Entscheidungsprozessen unterstützen müs-
35 sen.
36

37 **Mit der Entwicklung des Hafen-Ost-Gebiets nehmen wir alle den Struktur-**
38 **wandel unserer Stadt selbst in die Hand. Flensburg erweitert sein Zentrum,**
39 **gibt sich ein neues modernes Viertel, bewahrt aber den Zauber einer maritim**
40 **geprägten Hafentfront und seines Fördehang-Panoramas.**

6 So wurden bereits mehrere, z.T. recht konkrete, Projektvorschläge zur Umnutzung der verschiedenen Speichergebäude und Schuppen der Öffentlichkeit vorgestellt, siehe den Bericht über die Informationsveranstaltung am 5.10.2017 in der „Gläsernen Akte“ des Sanierungsträgers und die Dateien zu den sieben einzelnen Projekten, <http://www.ihsan.de/hafen-ost.html>

ANLAGE 1

1 **ERGEBNISSE DER BETEILIGUNGSWORKSHOPS**

2 3 **FÜR TEILBEREICHE WURDEN FOLGENDE GEMEINSAME ZIELE FORMULIERT:**

- 4 ■ Erhalt und Umnutzung der denkmalgeschützten Speicher und des
- 5 Kampnagel-Krans
- 6 ■ Schaffung eines „Brückenschlags“ über den Freihafen von der Harniskai-
- 7 spitze zur Sonwik-Promenade für Fußgänger/innen und Radfahrer/innen
- 8 als Weiterführung der Hafenpromenade.
- 9 ■ Harniskaispitze als öffentlicher Ort: entweder als Grün- und Spielfläche
- 10 oder mit einem öffentlichen, städtebaulich markanten Neubau bebaut.
- 11 ■ Entwicklung der Wasser- und Landflächen des Freihafens mit Schwer-
- 12 punkt für Wassersport und maritimes Gewerbe mit Ergänzung passen-
- 13 der Nutzungen.
- 14 ■ Erhalt und Sicherung des Wirtschaftshafens in einem Kernbe-
- 15 reich (heutige ISPS-Fläche) auf der Hafen-Ostseite; bei weiterem
- 16 Umschlagsrückgang Option für eine Verkleinerung bzw. Verlagerung.
- 17 ■ Ansiedlung von maritimem, touristisch interessantem Gewerbe als
- 18 Ergänzung zum Areal um die Robbe & Bergking Werft mit Museum.
- 19 ■ Umnutzung der HaGe-Speicher (oder Abbruch und Neubau) zu Wohn-
- 20 und Gewerbebezwecken; Entwicklung eines gemischten urbanen Quar-
- 21 tiers.
- 22 ■ Durchgängige Zugänglichkeit der Wasserkante; hierdurch Komplettie-
- 23 rung der Uferpromenade von der Hafenspitze bis Sonwik.
- 24 ■ Erhalt der grünen Hänge des Volksparks und Freihalten von jeglicher
- 25 Bebauung.
- 26 ■ Verbesserung bzw. Schaffung von Wegeverbindungen vom Hafen zum
- 27 Volkspark, zum
- 28 Lautrupsbachtal und in das St. Jürgen-Viertel.
- 29 ■ Schaffung mehrerer Querungsmöglichkeiten für Fußgänger/innen und
- 30 Radfahrer/innen über die Straßen Kielseng, Ballastbrücke und Hafen-
- 31 damm.
- 32 ■ Erhalt des grünen Bahndamms als Sicht- und Lärmschutz, potentielle
- 33 Nachnutzung als Rad- und / oder Fußweg.
- 34 ■ Bau eines Radschnellwegs entlang Hafendamm, Ballastbrücke und Kiel-
- 35 seng von der Innenstadt nach Mürwik.
- 36 ■ Verbesserung des Hafen-Eingangsbereichs an der Hafenspitze sowie Ver-
- 37 besserung des Freiraums an der Hafenspitze

38
39 **QUELLE:** Vorbereitende Untersuchungen Hafen-Ost in Flensburg Informations-

40 veranstaltung am 21. Juni 2017 , S.9

41 http://www.ihrsan.de/tl_files/ritschel/pdf/Hafen-Ost_Dokumentation_170621.pdf

42
43
44
45
46
47

ANLAGE 2

SPD-RATSFRAKTION FLENSBURG: 20 ECKPUNKTE ZUR ENTWICKLUNG DES HAFEN-OSTUFERS

I. GRUNDSÄTZE

1. Entwicklung zu „Urbanem Gebiet“ im Sinne des BauGB.
2. Mischung von Wohnen, Arbeiten, Kultur, Freizeit
3. Erhalt und Stärkung des maritimen Charakters
4. Zeitplanung erforderlich (Fahrplan):
 - Verbindlichkeiten schaffen,
 - aber sich ins Konzept einfügende Initiativen nicht blockieren

II. GEBÄUDE UND OBJEKTE

5. Erhalt und Umnutzung der denkmalgeschützten Speicher
6. Städtebauliche Einfügung von Neubauten, dabei
 - auf bestehende Sichtachsen achten
 - angemessene ausgewogene Höhenentwicklung sicherstellen
7. Erhalt und Entwicklung öffentlicher Räume und Plätze
 - auch nicht kommerzielle Nutzungen ermöglichen
8. Erhalt der grünen Hänge des Volksparks
9. HaGe Speicher – Umsetzung: Abbruch oder Neubau (Wettbewerb)
10. Aussichtspunkte schaffen
11. Historischen Kampnagel - Kran erhalten

III. GEWERBE

12. Schwerpunkte und Kriterien bei Neuansiedlungen
 - - maritimer Bezug
 - - touristischer Bezug
 - - „Cluster Robbe & Berking“ weiterentwickeln
 - - hohes Wertschöpfungspotential als Kriterium
13. Zukunft der Hafenwirtschaft:
 - - Erhalt und Sicherung im Kernbereich (sanierte Kaikante),
 - - bei weiterem Umsatzrückgang Verlagerung auf Westseite
14. Gewerbeflächen Harnishof einbeziehen

IV. VERKEHR

15. Zugänglichkeit der Wasserkante sichern
16. Durchgehende Uferpromenade von Hafenspitze bis Sonwik
17. Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer über Kielseng, Ballastbrücke, Hafendamm
18. Radschnellweg von Innenstadt nach Mürwik – Bahndamm
19. „Brückenschlag“ am Ausgang des Freihafens für Fuß- / Radweg schaffen
20. Wegeverbindungen vom Hafen nach Volkspark, St. Jürgen, Lautrupsbachtal schaffen