

# *Kooperatives Verfahren zum städtebaulichen Rahmenplan*

Protokoll der digitalen Öffentlichkeitsveranstaltung  
am 01.12.2021





Etwa 150 Teilnehmende machten bei der Umfrage mit. Es nahmen vor allem viele Flensburger\*innen aus der direkten Umgebung des Hafens-Ost teil. Die meisten von ihnen waren das erste Mal bei einer Beteiligungs-Veranstaltung im Rahmen der Planungen dabei.

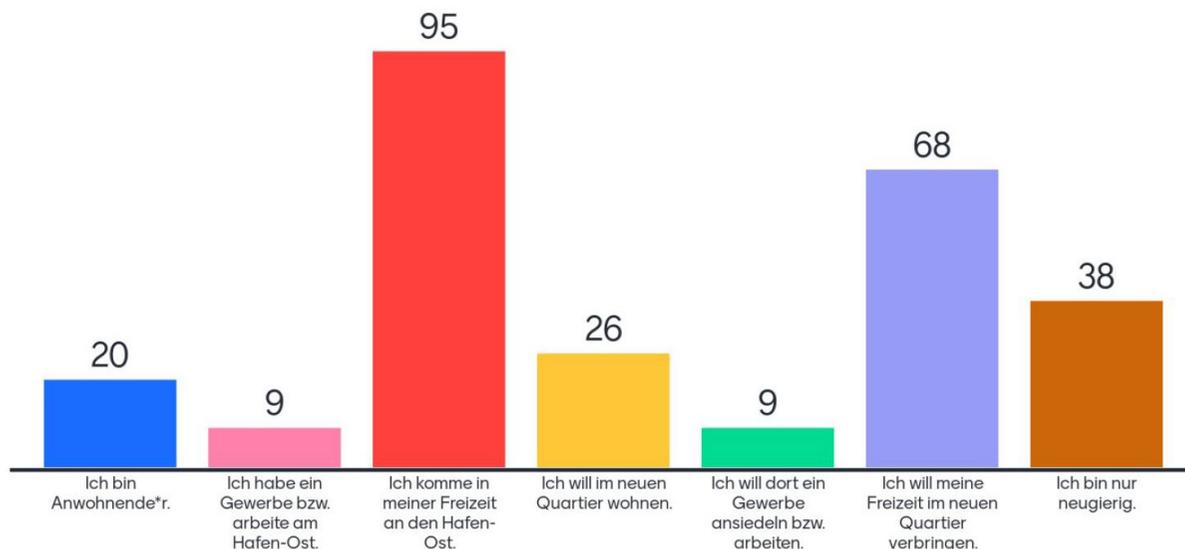
Viele Teilnehmende kommen in ihrer Freizeit an den Hafen-Ost oder möchten dies in Zukunft tun. Es waren aber auch einige Anwohnende, Gewerbetreibende und Neugierige dabei – und Personen, die in Zukunft gerne im neuen Quartier leben oder arbeiten möchten. Die auf der nächsten Seite abgebildete Wortwolke zeigt, wie vielfältig die Assoziationen mit dem Gebiet sind.

## Nachhaltige Stadtentwicklung

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

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

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



Ergebnisdiagramm: Welche Verbindung haben Sie zum Hafen-Ost?

## Drei Szenarien für das Quartier Hafen-Ost

Ein Team aus Stadtplaner\*innen (Cityförster), Landschaftsarchitekt\*innen (Urban Catalyst) und Verkehrsplaner\*innen (R+T Verkehrsplanung) wurde mit der städtebaulichen Rahmenplanung für den Hafen-Ost beauftragt.

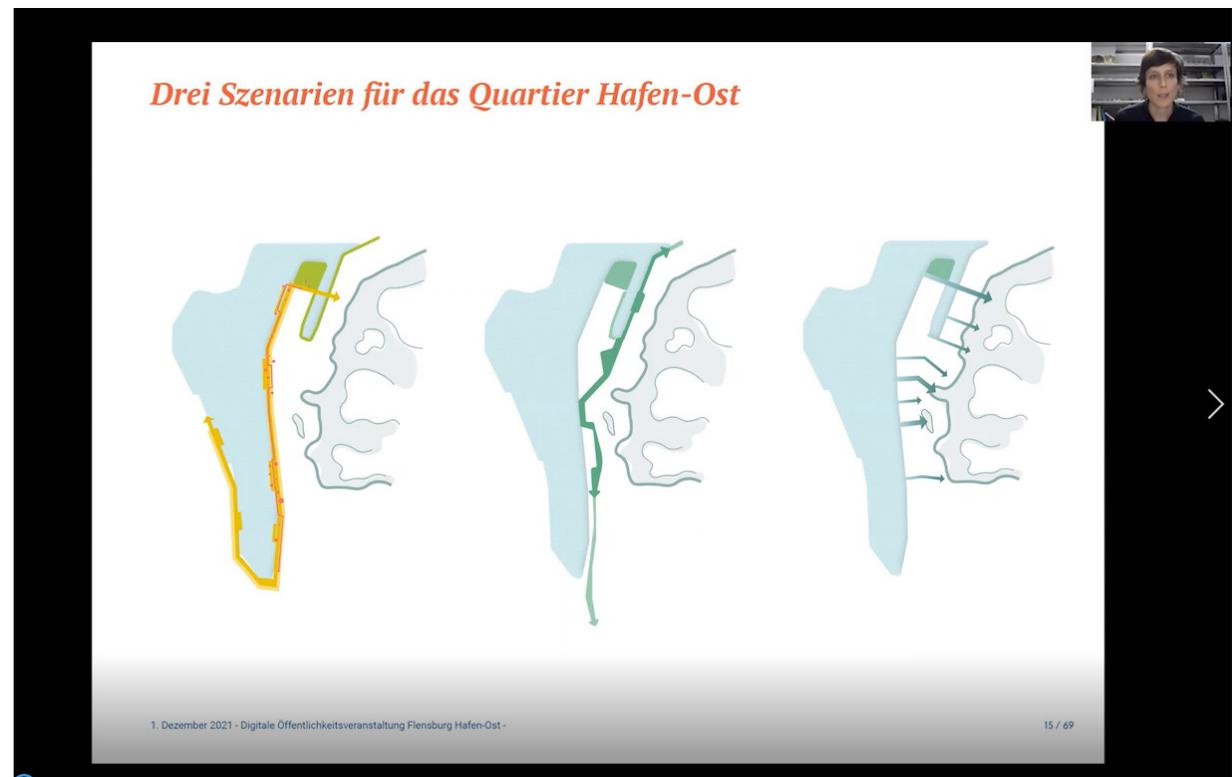
In einem ersten Schritt erarbeiteten sie drei sehr unterschiedlich ausgerichtete Szenarien, die zeigen, wie sich das Gebiet entwickeln könnte. Die Szenarien basieren auf den im Rahmen einer vorangegangenen Beteiligung erarbeiteten Leitlinien und wurden aus den verschiedenen Talenten des Ortes abgeleitet. Durch die Diskussion der Szenarien mit Stakeholdern und Einwohner\*innen sollten Argumente für die Auswahl einer Vorzugsvariante gesammelt werden, die in einem nächsten Schritt als Grundlage für den städtebaulichen Rahmenplan Flensburg Hafen-Ost fungiert.

Dr. Verena Brehm (Cityförster) stellte als Vertreterin der Bürogemeinschaft die Szenarien für den Hafen-Ost vor: das „Hafenband“, das „Grüne Rückgrat“ und das „Blaue Netz“. Alle Szenarien weisen unterschiedliche räumliche Prägungen und inhaltliche Schwerpunkte auf. Die Teilnehmenden wurden auf einen virtuellen Spaziergang mitgenommen und konnten die wichtigsten Räume und Situationen der Szenarien anhand von Grafiken kennenlernen.

## Diskussion in Kleingruppen

Nach dieser Einführung in die Szenarien folgte der interaktive Teil der Veranstaltung: In drei Gruppen diskutierten die Teilnehmenden zu jeweils einem Szenario und gaben den Planer\*innen Ihre Empfehlungen in Hinblick auf ein lebendiges und urbanes Stadtquartier mit. Während der 45-minütigen Diskussion bestand die Möglichkeit, selbstständig die Online-Räume zu wechseln und sich so zu verschiedenen Szenarien zu beteiligen.

Die Ergebnisse wurden auf digitalen Whiteboards (Miro-Boards) festgehalten. Nachfolgend finden Sie die jeweiligen Ergebnisse als Grafik sowie eine Kurzfassung der Diskussion in Textform. Weitere Fragen und Anmerkungen, die über den Chat eingebracht wurden, sind im Anhang in tabellarischer Form beigefügt.



10:32

Aufzeichnung der Präsentation der drei Szenarien



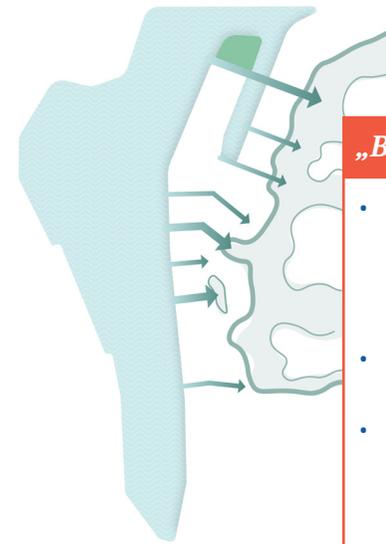
### „Hafenband“

- Uferkante und Silhouette als prägende Räume des Hafens-Ost
- „Gesicht“ zur Förde
- Anbindung an Hafen-West und das grüne Ufer aus Richtung Sonwik



### „Grünes Rückgrat“

- großer, durchgängiger Grünraum als prägendes Element für das Quartier
- Quartier am Wasser und Park
- Verknüpfung von Bahndamm bis Mürwik als Grünraum



### „Blaues Netz“

- Kanäle, Wasserplätze & Co als prägende Räume des Hafens-Ost
- Maximierung der Uferkante
- Verlängerung blau-grüne Fugen bis zum Volkspark: „Wasser trifft Wald“



## Szenario „Hafenband“

In dem Szenario „Hafenband“ stellt die Promenade das zentrale Element des neuen Quartiers dar. Es überzeugte viele Teilnehmende, dass das Alleinstellungsmerkmal der Stadt – die Förde – am stärksten betont und gestärkt wird. Flensburg stehe für Maritimes und die Nähe zu Dänemark. Der Hafen-Ost sei die Perle der Stadt. Dementsprechend solle die Kaikante besondere Aufmerksamkeit erfahren. Bei der Gestaltung solle darauf geachtet werden, dass der jetzige Charakter des Hafens nicht verloren gehe. Auch die vorgeschlagene Badestelle fand Anklang bei den Teilnehmenden.

Neben dem Ausbau der Promenade solle auch darauf geachtet werden, dass Freiflächen entstehen, von denen die gesamte Flensburger Bevölkerung profitiere. Hier wäre etwa ein öffentlicher Park großen, privateren Innenhöfen vorzuziehen. Die Gestaltung solle auch Freiräume für Aneignung lassen.

Im Bereich des vorgesehenen maritimen Zentrums wurde angemerkt, dass Wassersport eine zentrale Bedeutung für Flensburg habe und unbedingt weiterhin in die Planungen eingebunden werden solle. Die Förde stelle eines der attraktivsten Segelreviere Europas dar – diese Besonderheit könne auch wirtschaftlich stärker genutzt werden. Es müsse grundsätzlich eine Entscheidung getroffen werden, ob der Wassersport in gleichem Umfang an dieser Stelle erhalten werden solle oder nicht. Aus den Plänen gehe bisher hervor, dass die Flächen für Wassersport reduziert würden. Im Sinne der Suffizienz wurde der

Wunsch geäußert, eine offene Werkstatt im maritimen Zentrum anzubieten.

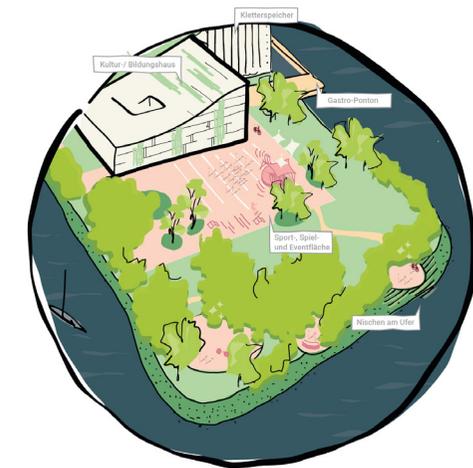
In Bezug auf das Thema Mobilität wurde kritisch angemerkt, dass im Vergleich zu den anderen beiden Szenarien viele Zufahrtswege zum Wasser vorgesehen sind. Dies stehe einem autoarmen Quartier entgegen. Im Sinne der nachhaltigen Mobilität solle Autos möglichst wenig Platz im Gebiet eingeräumt werden. Der vorgeschlagene Wasserbus spare Wege und werde positiv wahrgenommen. Der Nutzen der Brücke, die als Verbindung über den Freihafen dient, wurde von vielen in Frage gestellt. Eine Brücke zur besseren Anbindung des neuen Quartiers an den Volkspark wurde hingegen begrüßt.

Kritisch wurde das Thema Anlegestelle für Kreuzfahrtschiffe diskutiert. Man müsse sich fragen, ob ein derartiger Tourismus nachhaltig sei und ob das Gebiet einer solchen Nutzung bedürfe und der Kreuzfahrttourismus der Stadt einen Mehrwert bringe. Auf der anderen Seite wurde aber auch darauf hingewiesen, dass Kreuzfahrttourismus heute umweltschonender sei und eine wichtige Einnahmequelle darstellen könne. Man müsse allerdings auch vor Ort die erforderliche Infrastruktur bereitstellen.

Die denkmalgeschützten Speicher-Gebäude wurden als wichtige Orte identifiziert, die Ausgangspunkt für die weitere Entwicklung im Gebiet sein könnten. Die Teilnehmenden stellten sich außerdem die Frage, ob die vorgesehene Blockrandbebauung im Vergleich zu den beiden anderen Szenarien mehr Platz für Wohnraum auf gleicher Fläche bieten würde.

Die vorgeschlagene direkte Nähe von Harniskaispitze und Kultur- und Bildungshaus wurde als sinnvoll eingestuft. Durch eine öffentliche Einrichtung könne die Harniskaispitze weiter gestärkt werden. Dabei stelle sich aber auch die Frage, wem das Kultur- und Bildungshaus nützen könne. Aus Sicht der Teilnehmenden solle ein offener Kulturort für alle Flensburger\*innen entstehen.

Um der Entstehung eines exklusiven, hochpreisigen Stadtteils und damit der Gentrifizierung entgegenzuwirken, solle es innovative Wohnkonzepte, Angebote für alle gesellschaftlichen Schichten, partizipative Mitgestaltungsmöglichkeiten und einen Fokus auf Dauerwohnraum geben. Auf diese Weise könne ein lebendiger Stadtteil entstehen. Gerade Studierende könnten zu der Belebung des Stadtteils beitragen. Kleine Wohnformen mit viel gemeinschaftlicher Infrastruktur und Versorgung könnten eine besondere Qualität im Gebiet ausmachen.



Harniskaispitze





## Szenario „Grünes Rückgrat“

Der große Grünanteil und der sich durch das Quartier ziehende Park wurden von den Teilnehmenden positiv hervorgehoben. Das Rückgrat als wohnungsnaher Grünraum schaffe eine andere Qualität als die – auch stark touristisch genutzte – Promenade. Gerade für Kinder und bewegungseingeschränkte Personen reiche die Nähe zum Volksparks nicht aus. Gleichzeitig wurde aber auch betont, dass das Ufer trotz der Betonung der Quartiersmitte überall öffentlich zugänglich sein müsse.

Die vielen Grünräume könnten Mensch-Tier-Begegnungsräume entstehen lassen. Auch die Möglichkeit für Urban Gardening wurde positiv bewertet. Außerdem sei im diskutierten Szenario wichtig, auch einen hohen Anteil an Fassaden- und Dachbegrünung sowie PV-Anlagen sicherzustellen. Hierzu gab es den Vorschlag, dass ein prozentualer Anteil an Gründächern festgesetzt werden und mit entsprechender Förderung versehen werden könne.

Neben dem Rückbau von Gebäuden wurde auch die Überbauung der Ballastbrücke kritisch diskutiert und der Mehrwert in Hinblick auf Suffizienz hinterfragt. Die vorgeschlagene Gebäudestruktur in der Mitte des Quartiers wurde durch die offene Anordnung der Baukörper und den damit verbundenen Luftaustausch positiv bewertet.

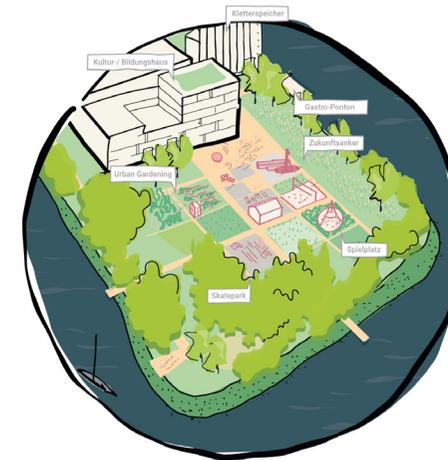
In Bezug auf eine nachhaltige Mobilität im Gebiet wurden eine Reduktion des Stellplatzschlüssels, Sharing-Modelle, ein Mobilitätskonzept und eine

Stärkung des ÖPNV im Gebiet als wichtige Eckpunkte angesehen. Die Anordnung der Mobilitäts-HUBs könne außerdem weiter an den Rand des Gebietes verlagert werden, sodass der Verkehr weitestgehend aus dem Quartier heraus gehalten werde. Des Weiteren sollen die Verbindungen zwischen Volkspark und Hafen-Ost stärker ausgeprägt werden. Hier gebe es bisher nur wenig Bezüge.

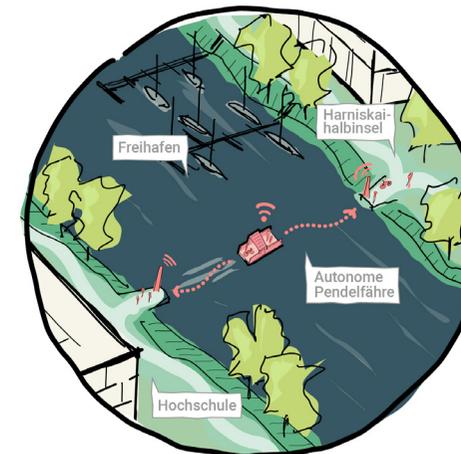
Im maritimen Zentrum wurde die Stapelung von Yachten und Booten kritisch hinterfragt und auf weitere Gespräche mit den bestehenden Vereinen und dem Flensburger Yacht Service verwiesen. Es wurde betont, dass die Wassersportler\*innen auf die Lage am Wasser angewiesen seien und der Yachthafen auch einen wichtigen Anziehungspunkt und Begegnungsraum darstelle.

Eine zentrale Diskussion drehte sich auch um die Frage der zukünftigen Bewohner\*innenschaft und die Vergabe von Grundstücken im Gebiet Hafen-Ost. Es müsse sichergestellt werden, dass bezahlbarer Wohnraum geschaffen werde. Die Flächen sollten langfristig gesichert werden und idealerweise weiterhin in städtischer Hand bleiben. Diesbezüglich gab es auch die Idee einer städtischen Wohnungsbaugesellschaft am Hafen-Ost und in Flensburg. Es müsse verankert werden, dass auch kleine oder genossenschaftliche Träger\*innen Optionen für die Schaffung von Wohnraum am Hafen-Ost haben und nicht alles in der Hand gewinnorientierter Investor\*innen liege. Es könnten etwa Baugruppen, Miethäusersyndikate oder Genossenschaften berücksichtigt werden. Mögliche Modelle für die Grundstücksvergabe könnten in Erbpacht oder als Konzeptvergabe erfolgen. Die Planer\*innen

ergänzten, dass die Planung ca. 1.000 Wohneinheiten plus Gewerbeflächen und die Integration von Bestandsnutzungen vorsehe.



Zusammenspiel zwischen Freifläche der Harniskaispitze und Kultur- und Bildungshaus



Verbindung zwischen Harniskaispitze und Freihafen mit einer Pendelfähre





## Szenario „Blaues Netz

Im Szenario Blaues Netz stellte sich die Frage, wie ressourcenaufwendig und suffizient der Bau der vorgeschlagenen Kanäle sein würde. Auch die im Rahmen des Meeresspiegelanstiegs zu erwartenden erhöhten Hochwasserstände wurden thematisiert und in Verbindung mit der Ost-West-Ausrichtung der Kanäle kritisch hinterfragt. Es müsse hier auch im Blick behalten werden, ob ein derartig aufwendig gestaltetes Quartier weiterhin allen interessierten Flensburger\*innen offenstehen würde. Auf der anderen Seite sahen aber auch einige Teilnehmende den Mut zu etwas Neuem als positiv und erfrischend für die Entwicklung im Gebiet Hafen-Ost.

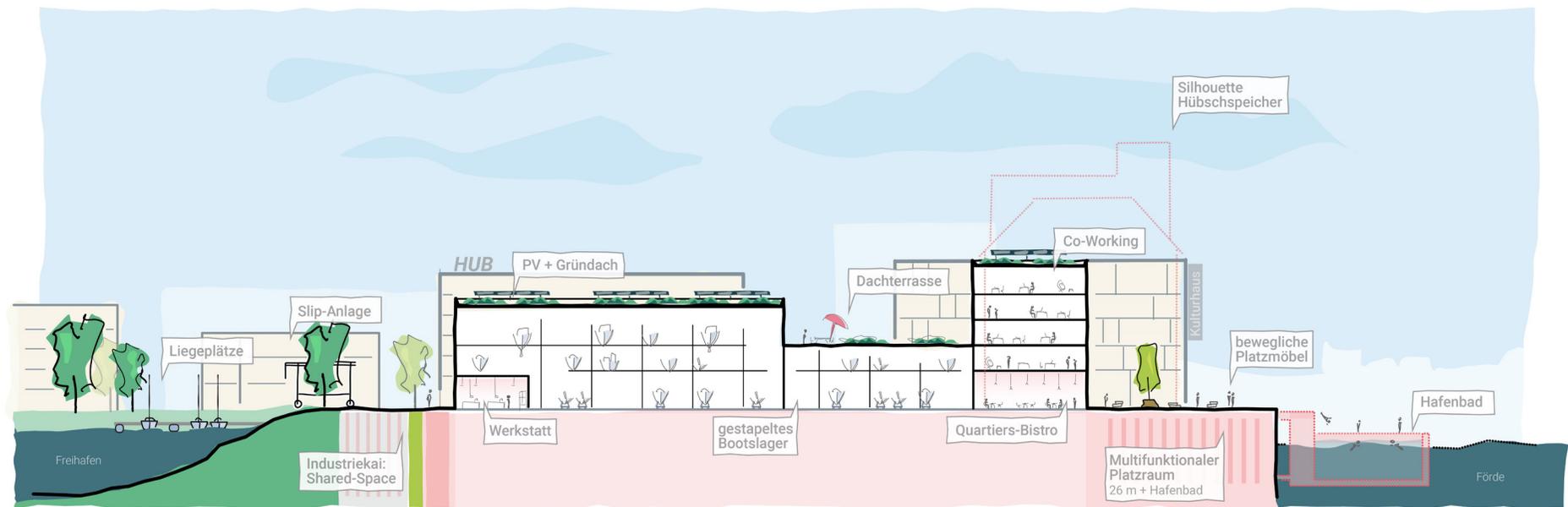
In Bezug auf das Thema Eigentum und Grundstücksvergabe wurde deutlich, dass Unterstützungsmöglichkeiten der Stadt für „untypische Investor\*innen“ (Genossenschaften, Mietshäusersyndikate, etc.) gewünscht werde. Für den Erhalt der Vielfalt vor Ort sei die von der Ratsversammlung inzwischen schon beschlossene Konzeptvergabe der Flächen das richtige Instrument. Wichtiges Ziel sei, bezahlbaren Wohnraum für alle interessierten Bürger\*innen zu schaffen. In Bezug auf die Angebote und Freiräume sollte weiterhin Raum für nicht-kommerzielle Nutzungen erhalten bzw. geschaffen werden.

Die vorgeschlagene Stapelung von Yachten als Winterlager im Bereich des maritimen Zentrums wurde von den Teilnehmenden kritisch betrachtet

– viele Yachten seien für eine darartige Lagerung zu groß und schwer. Es wurde auf die Notwendigkeit einer weiteren Prüfung von Flächenbedarfen für den Wassersport eingegangen.

Positiv wurde das Hafenbad im nördlichen Bereich des Gebietes wahrgenommen. Auch die in unmittelbarer Nähe liegende naturnahe Ausgestaltung der Harniskaispitze wurde in ihrem Potential für Tiere und Pflanzen hervorgehoben.

Die Verbindung zum Volkspark sei im Szenario „Blaues Netz“ gut gelungen. Kosten und Nutzen für den Brückenbau müssten aber abgewogen, da der große zu überbrückende Höhenunterschied eine Schwierigkeit darstellen könnte.



Blick in das Maritime Zentrum

## Szenario 3: Blaues Netz

Welche Hoffnungen und Sorgen verbinden Sie mit dem Szenario? Was gefällt Ihnen und sollte in die nächste Arbeitsphase mitgenommen werden? Was fehlt Ihnen oder muss überarbeitet werden?



Szenario wirkt "fancy"

Man kann sich auch mal was trauen

Flensburg tut "Mut" gut!

Was kosten die Kanäle / Was kostet Freiraum? Welchen Stellenwert hat Freiraum?

Kanäle aufwendig in der Errichtung

Wie suffizient ist das Blaue Netz?

Für wen bietet das Szenario Raum?

Höhenunterschied von bis zu 3-4 m in den Kanälen

Lassen sich die Suffizienz-Werte der Szenarien vergleichen?

Hochwasser / HW200 Höhen und Wasserstände?

Ost-West Ausrichtung und Wind berücksichtigen (kritisch)

### PROMENADE



### VERTIEFUNGSBEREICH



### MARITIMES ZENTRUM





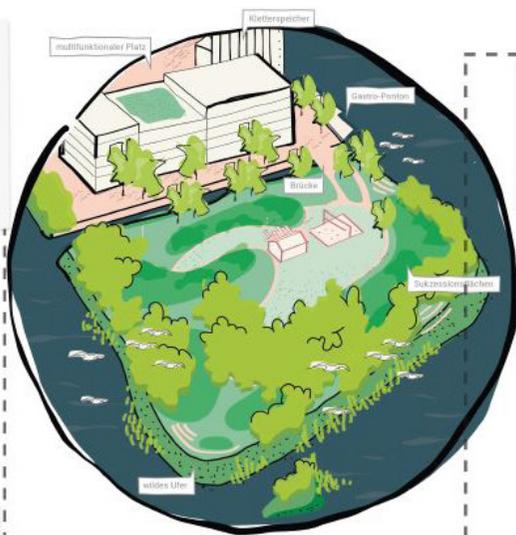
Wie würden Sie den Wasserplatz & Promenade nutzen wollen und welche Nutzung wünschen Sie sich für die denkmalgeschützten Gebäudeteile des HaGe-Speichers?

Wie werden bezahlbare Mieten ermöglicht?

Sparsames Bauen aufzeigen (Suffizienz-Haus)

Unterstützungsmöglichkeiten der Stadt für nicht typische Investoren (Genossenschaften, Mietshäuseryndikat e.. etc)

Es soll ein Quartier für alle sein. Die Kanäle sind evtl. zu "fancy"



Naturnahe Harniskaispitze gefällt!

Naturnahe Harniskaispitze / Sukzessionsflächen bieten ein Potential für Tiere & Pflanzen

Größe der bebaubaren Fläche?

**RTIEFUNGSBEREICH**

Wie stellen Sie sich die Freiräume und Gebäude an den Kanälen vor?



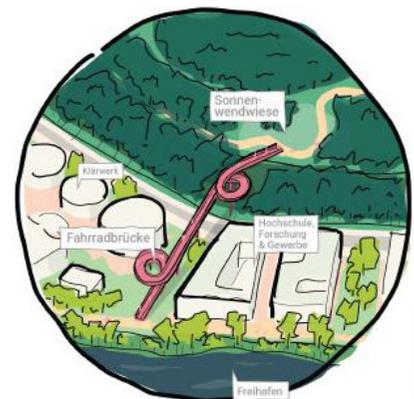
Raum für nicht-kommerzielle Nutzungen erhalten / schaffen

Bezahlbaren Wohnraum schaffen

Konzeptvergabe der Flächen zur Stärkung / Erhalt der Vielfalt

**HARNISKAISPITZE**

Wie kann die Harniskaispitze von einer Inselfrage profitieren? Welche Vor- und Nachteile sehen Sie?



Organisation der Wohnungsvergabe sollte auch ein Thema bei der Vorstellung des Rahmenplans sein

Gewaltigen Höhenunterschied beachten

Kosten und Nutzen dieser Brücke abschätzen

das maritime Zentrum vor? Welche er nicht fehlen?



Stapelung der Yachten schwierig

Hafenbad positiv bewertet

**BRÜCKE**

Welche Vor- und Nachteile sehen Sie bei einer Fuß- und Fahrradbrücke in den Volkspark?

## Vorstellung der Diskussionsergebnisse und Ausblick

Die Moderator\*innen der drei Gruppen stellten in einer kurzen Zusammenfassung die wichtigsten Diskussionsergebnisse zu den drei Szenarien vor.

In allen drei Diskussionen wurde das Thema Suffizienz eingehend diskutiert. Es müsse hinterfragt werden, welche Funktionen besonders wichtig und zentral für ein nachhaltiges Quartier seien. Materialverbrauch und Flächenversiegelung könnten dabei wichtige Parameter zur Bewertung der Szenarien sein. Auch Klimaschutz und Klimaanpassung sowie der damit in Ver-

bindung stehende Hochwasserschutz bzw. die Hochwasservorsorge seien essentielle Faktoren im Gebiet, die die Gesamtbevölkerung betreffen. Außerdem solle geprüft werden, ob bestehende Gebäude in Hinblick auf eine ressourcenschonende, suffiziente Nutzung weiter genutzt oder kreativ umgestaltet werden können.

Die Gesamtplanung solle kontinuierlich hinsichtlich des Suffizienzgedankens evaluiert werden. Zur Bewertung der Szenarien nach dem Kriterium der Suffizienz wünschten sich einzelne Teilnehmende einen Vergleich der Szenarien.

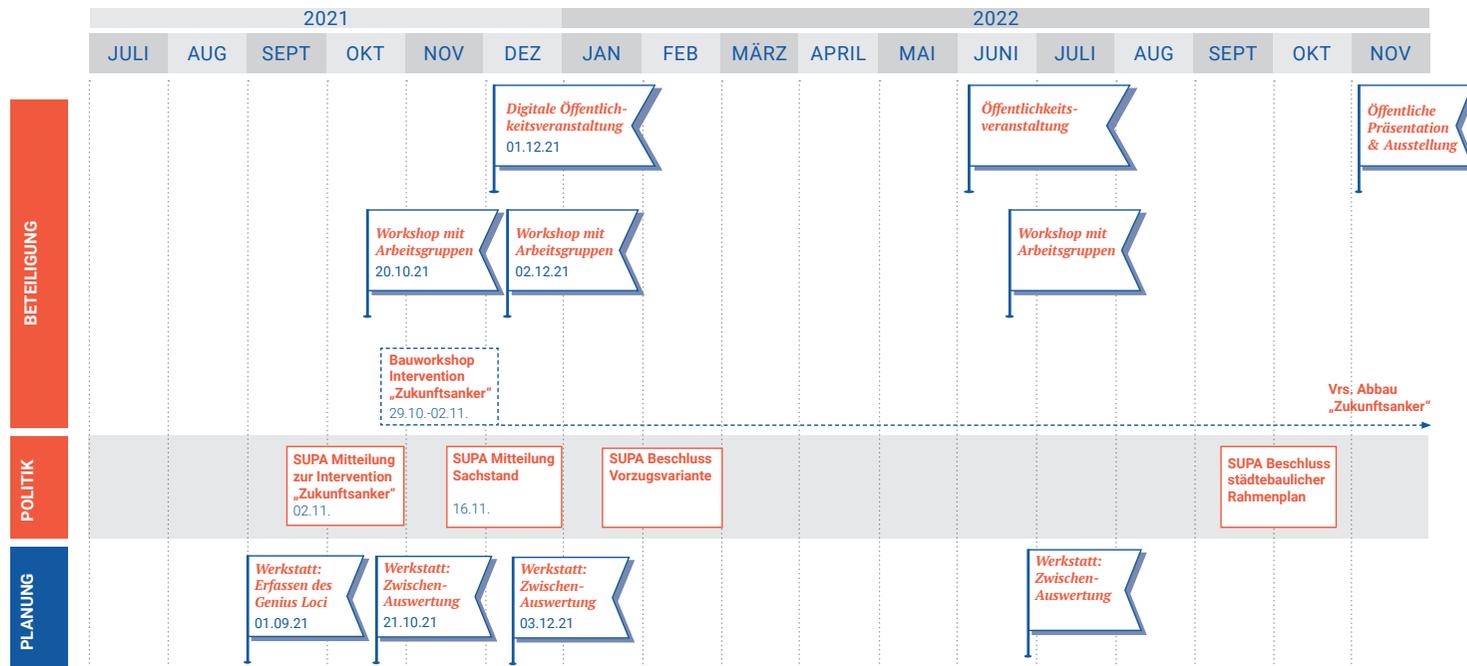
Durch die zukünftigen Aktivitäten im Suffizienzhaus könne die suffizienzorientierte Gestaltung

des Gebietes außerdem nach außen kommuniziert werden.

Zum Abschluss der Veranstaltung richtete Claudia Takla Zehrfeld von der Stadt Flensburg einige Worte an die Teilnehmenden. Sie wies auf die nächsten Schritte im Prozess der Rahmenplanerarbeitung sowie die weiteren Beteiligungsmöglichkeiten hin und bedankte sich im Namen der Stadt Flensburg bei allen Teilnehmenden für die konstruktiven Beiträge und die spannende Diskussion zu den drei Szenarien.

Der Zeitplan des Projektes ist untenstehend dargestellt.

## Zeitplan



## Anhang: Ergänzende Fragen und Anmerkungen (aus dem Chat)

### *Klima und Suffizienz*

<i>Klimaanpassung</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Der Klimawandel wird sich auch in Flensburg bemerkbar machen. Dementsprechend sollte das Thema Küstenschutz stärkere Berücksichtigung in der Planung finden.</li><li>• Bereits für Ende des Jahrhunderts werden auch für die Ostsee stark ansteigende Hochwasser erwartet.</li><li>• <i>Auf welche Dauer wird Hochwasserschutz im Gebiet errechnet?</i></li><li>• <i>Inwieweit sind Meeresspiegelanstieg und Hochwasserschutz in den Planungen berücksichtigt?</i></li></ul>
<i>Suffizienzkriterien</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Vorschlag: Um die Szenarien in Bezug auf die Suffizienz besser einschätzen zu können, wäre ein Vergleich verschiedener Parameter zwischen den Szenarien hilfreich: z. B. versiegelte Fläche, erwarteter Material-/Energiebedarf für Neu-/ Umbauten, Anteil an Bestandsnutzung, Anteil an Retentionsflächen (wie viel wird hier eigentlich benötigt?), Wohnflächen pro Kopf, Anteil an gemeinschaftlich genutzter Fläche usw.</li><li>• <i>Wie werden Nachhaltigkeitskriterien in den Planungen berücksichtigt? Wie wird gewährleistet, dass sich der nachhaltigste und damit zukunftsfähigste Entwurf durchsetzt?</i></li></ul>
<i>Ressourcenverbrauch</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Kreuzfahrtschiffe sind weit entfernt von suffizienter Stadtplanung.</li><li>• Gebäudeabbruch wird kritisch bewertet: Graue Energie bedenken.</li></ul>
<i>Suffizienzhaus</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <i>Was ist ein Suffizienzhaus?</i></li></ul>

## Baustruktur

- Vorschlag: Statt Baustruktur mit geschlossenen Höfen besser Bebauung planen, die einen ständigen Luftaustausch ermöglicht (Bsp.: Singapur).
- Gebäudeabbruch möglichst gering halten – fördert graue Energie.
- Es sollten keine „Betonburgen“ entstehen.
- *Wie werden bestehende denkmalgeschützte Gebäude energetisch saniert?*
- *Gibt es Berechnungen, inwiefern die geplante Bebauung die Temperatur in dem Bereich beeinflusst?*
- *Wie viele Geschosse sind bei Neubau maximal geplant?*

## Freiraum/Grün im Quartier

- Viel Grün schafft frische Luft und Platz für Flora und Fauna.
- Gründach (ggf. mit PV) und Fassadenbegrünung berücksichtigen.
- Potentielle Freiflächen/nicht zu beplanende Flächen andeuten: Sowohl am Wasser (beispielsweise um selbst organisiert öffentliche Saunen zu bauen), als auch ‚an Land‘ und im Innenbereich (bspw. in ein Kultur-/Quartiershaus integrieren).

## Nutzungen

### Maritimes Gewerbe

- Hafen bedeutet Infrastruktur für Wasserfahrzeuge. Trotz Zeitgeist (am Hafen arbeiten und wohnen) sollten Nutzer\*innen berücksichtigt werden, die auf den Hafen angewiesen sind. Es sollte zu keiner Einschränkung und Vertreibung der eigentlichen Nutzer\*innen kommen.
- Eine Reparatur von Booten nicht nur gewerblich, sondern auch in Selbstreparatur ermöglichen: offene Werkstatt-Angebote, offene Werft...

<b>Boulderhalle</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kletter- und Boulderhalle: Es existiert bereits eine Boulderhalle in FL. Doppelstrukturen sind im Sinne des Ressourcenverbrauchs zu überdenken. Eine ergänzende Kletterhalle könnte erfolgsversprechender sein.</li> </ul>
<b>Flexible Nutzungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Potentielle Freiflächen/nicht zu beplanende Flächen andeuten: Sowohl am Wasser (beispielsweise um selbstorganisiert öffentliche Saunen zu bauen), an Land, im Innenbereich (beispielsweise in einem Kultur-/Quartiershaus).</li> </ul>

## Wohnen

<b>Bewohner*innen/ Wohnformen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Best Ager und Studierende alleine stellen wahrscheinlich eine ungeeignete Nutzer*innenmischung dar. Es sollte keine Gruppen exkludiert werden.</li> <li>• Die Stadt sollte sich um Diversität im Viertel bemühen.</li> <li>• Es wird Mitgestaltung durch die Menschen, die in Flensburg leben, gewünscht.</li> <li>• <i>Gibt es auch einen Anteil für sozialen Wohnungsbau, so dass auch z. B. ältere Personen, die auf Grundsicherung angewiesen sind, im Gebiet Wohnraum finden können?</i></li> </ul>
<b>Wohnraum/ Grundstücksvergabe</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es sollte verankert werden, dass auch kleine oder genossenschaftliche Träger Chancen auf (bezahlbaren) Wohnraum finden.</li> <li>• Es sollte nicht alles in der Hand von gewinnorientierten Investor*innen liegen: Baugruppen, Miethäusersyndikate, Genossenschaften berücksichtigen.</li> <li>• Transparenz der Grundstücksvergabe (z. B. Erbpacht): unterschiedliche Bodenwerte, die individuell verhandelt werden, öffentlich einsehbar machen, ggf. inklusive einer Begründung, wieso welcher Preis gewählt wurde.</li> <li>• Wohnraum sollte nicht zugunsten von touristischen Zwecken (Ferienwohnungen), als Zweitwohnsitze und reine Renditeobjekte genutzt werden, sondern als Dauerwohnraum.</li> <li>• Tiefgaragen bedeuten hoher Ressourcenverbrauch und Kosten, die ggf. auf alle Bewohner*innen umgelegt werden, was zu teurem Wohnraum für alle führt und nicht nachhaltig Anreize zum Verzicht auf den PKW setzt.</li> <li>• In allen Szenarien sollten selbstverwaltete Nachbarschafts-/ Gemeinschaftsräume integriert werden.</li> </ul>

## Kultur und Bildung

- Kultur sollte im Gebiet Hafen-Ost auch langsam „von unten“ entstehen können, durch Menschen und Initiativen.
- *Wer hätte Interesse an einem Kulturraum FL Ost?*
- *Sind KiTas und Pflege- und Altenheime eingeplant?*

## Wassersport

### Hallennutzung/ Winterlager

- Yachten (Gewicht bis zu 30 Tonnen) lassen sich laut der ansässigen Vereine nicht stapeln. Die Fläche sollte dementsprechend groß genug sein, um die knapp 600 Boote unterzubringen.
- Evtl. an wassernahe Stelle Ausgleich für Winterlager bereitstellen.
- Viele Segler\*innen haben ein kleines Boot, reparieren selbst, usw., es ist kein exklusives Hobby. Die Begrenzung der Flächen für Winterlager könnte die Kosten sehr erhöhen.
- Transportwege der Boote ins Winterlager sollen im Sinne der Co<sup>2</sup>-Reduktion minimiert werden. Ein direktes Einlagern der Boote auf dem Gelände des Hafen-Ost wäre dementsprechend wichtig. Auch, da die Straßen im Herbst und im Frühjahr mit den Transporten deutlich belastet sind.
- Einzelinteressen einiger privilegierter Mensch sollten nicht vor Interessen der Gesamtbevölkerung liegen.
- Es sollte reflektiert werden, wie viel wertvolle städtische Fläche die Wassersportler\*innen für das eigene Wohnen, die eigene Mobilität und das Hobby nutzen dürfen.
- Klimaschützende Maßnahmen wie eine geringe Bebauung und Bodenversiegelung sollten Priorität haben in Zeiten einer globalen Klimakrise - weniger die Sorge um ausreichend Möglichkeiten, Wassersport zu betreiben.
- Vorschlag: Anstelle von Booten könnten Wohnungen oder andere Gebäudenutzungen über den Hallen angesiedelt werden.
- *Gäbe es die Möglichkeit, ein Winterlager woanders zu organisieren? Auf dem Westufer ggf.?*

<i>Liegeplätze</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ist ein Liegeplatz in der Innenstadt sinnvoll?</li> <li>• Segelboote machen einen besonderen Reiz an der Flensburger Förde aus.</li> <li>• Gesamtgesellschaftliche Lösung: Ein neues Hafen-Ost-Ufer für die gesamte Bevölkerung der Stadt (nicht nur für einzelne Gruppen).</li> <li>• Im Sinne der Suffizienz oder der gerechten Aufteilung der öffentlichen Flächen sollte die Anzahl der Boote reduziert werden.</li> </ul>
<i>Klappbrücke</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eine Klappbrücke bietet Konfliktpotenzial, ist kostenintensiv und umständlich in der Handhabung, sie schränkt den Sportbootverkehr und die maritime Wirtschaft ein.</li> <li>• Bei den kurzen Wegen ist der Bau einer Klappbrücke nicht suffizient.</li> <li>• Zu starke Frequenz des Öffnens der Brücke im Sommer.</li> <li>• Die Zugänge zu den Liegeplätzen WSF und Flensburger YachtSERVICE werden für Gastlieger unattraktiver.</li> <li>• Die Brücke könnte nicht unerhebliche Folgekosten für den Haushalt der Stadt Flensburg nach sich ziehen.</li> <li>• Aufwändiges und ressourcenintensives Projekt: Anwohner*innen sind es gewohnt, tagtäglich um die Förde herum zu fahren. Die wenigen Meter um die Wasserfläche des Freihafens stellen kein Problem dar.</li> <li>• Klappbrücke Lindaunis als gutes Beispiel betrachten.</li> <li>• <i>Wie ist es geplant, dass die Boote unkompliziert auslaufen können?</i></li> </ul>
<i>Weiteres</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>WSF und SSFH bieten den Planer*innen an, sich die Situation vor Ort anzuschauen.</i></li> <li>• <i>Warum gehören die Segelvereine und der Flensburger YachtSERVICE nicht zur Bestandsnutzung?</i></li> </ul>

## Mobilität

<b>Mobilitätsstationen (HUB)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Auch Fahrräder und Leihstation sollten im HUB vorkommen; ab dem HUB mit Leihfahrrädern und Lastenfahrrädern.</li><li>• Durch HUBs erhalten Autos weiterhin eine zentrale Stellung im Gebiet. Mit kostenlosem ÖPNV könnten Autos langfristig aus der Stadt gehalten werden.</li><li>• Die Kosten für das Parken im HUB sollten erschwinglich bleiben.</li><li>• Mobilitäts-HUB klingt wie eine Greenwashing-Bezeichnung für Parkhäuser.</li><li>• <i>Wie sieht der Umgang mit dem Transport schwerer, sperriger, nicht fahrradkompatibler Ausrüstung für Boote/ gewerbliche Dienstleister aus? HUB erscheint ungeeignet.</i></li><li>• <i>Was genau beinhaltet der Mobilitätshub?</i></li><li>• <i>Wird nur innerhalb der HUBs geparkt oder gibt es auch andere Parkflächen im Gebiet?</i></li><li>• <i>Bei den Bürger*innenplanungen kam häufig die Autofreiheit für größere Bereiche des Hafens-Ost auf. Wie wurde das berücksichtigt?</i></li></ul>
<b>Radverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Flensburger*innen fahren gerne ufernah in die Stadt. Mürwik ist ein großer Stadtteil mit vielen Radfahrern, es ist allerdings unklar, wie viele tatsächlich den Radweg nutzen.</li><li>• <i>Gibt es nur die Radschnellwege oder sind auch ufernahe Radwege geplant?</i></li></ul>
<b>Stellplätze</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <i>Wie wurden die Bedarfe an Stellplätzen ermittelt?</i></li><li>• <i>Sind private/öffentliche Tiefgaragen geplant? Dies bedeutet extrem hohen Ressourcenverbrauch und Kosten.</i></li></ul>
<b>Querung zum Volkspark</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Eine große Fahrradbrücke ist kostenintensiv und nicht unbedingt erforderlich. Vorschlag: Höhengleiche Querung und ein sanft ansteigender Fußweg zum Volkspark, der auch für Rollstuhlfahrer geeignet ist (in Nord-Süd Richtung mit kleinen Aussichtsbereichen in Richtung Förde).</li><li>• Die Brücke in Sassnitz hat ebenfalls eine gewisse Höhendifferenz und kann als ansprechendes Beispiel herangezogen werden.</li><li>• Vorschlag: Brücken, Fähren, Wasserbusse sollten durch ein Seilbahnsystem mit zwei Hauptachsen ersetzt werden, das ganz Flensburg abdeckt; Speicher als Stationen.</li></ul>

---

**Weiteres**

- *Wie viel % der Fläche sind für Parkplätze (ruhenden Verkehr) eingeplant? Wie viel % für fließenden? (PKWs) Wie viel für Fahrradfahrer? Wie viel % für Fußgänger? Parkflächen für Fahrräder? Baulich getrennte Radwege?*
- *Anbindung durch ÖPVN?*
- *Nur 30iger Zone?*

## Fragen und Anmerkungen zum Prozess

<i>Fragen</i>	<i>Antworten</i>
Werden die PDFs zu den Szenarien im Nachgang der Veranstaltung geteilt?	Ja.
Kann die Präsentation unter einer URL abgerufen werden?	Ja, unter dem gleichen Link wie dieses Protokoll.
Über welchen Zeitraum läuft die engere Planung?	Siehe Zeitplan (siehe Seite 15).
Was war mit dem Workshop, der für den 2.12. geplant ist? Könnten Sie dazu noch etwas sagen.	Der Workshop am 2.12. wird mit ausgewählten Vertreter*innen der Stadt Flensburg, der Eigentümer*innen, Pächter*innen und Mieter*innen sowie weiteren relevanten Akteur*innen stattfinden.
Es wäre spannend, auch vor dem Sommer mitzubekommen, wie der Prozess weiter gegangen ist.	Wir halten Sie über die Social Media Kanäle auf dem Laufenden.
Evtl. Interessengruppen-Workshops bilden.	
Damit wirklich ALLE aktiv teilnehmen können, bedarf es öffentlicher Transparenz und Teilhabemöglichkeiten.	Es wird im Sommer 2022 erneut Beteiligungsmöglichkeiten geben.

*Sie möchten auf dem Laufenden bleiben?*

Melden Sie sich über den QR-Code zum Projekt- Newsletter an und folgen Sie unseren Kanälen:

 Flensburg Hafen-Ost      @flensburghafenost



Gefördert durch:



Unter Beteiligung von:

