

Phase 1: Erarbeitung von Szenarien

Februar 2022



Inhalt

1. Einleitung	3
1.1 Rahmenbedingungen	3
1.2 Methode der Szenarientwicklung	3
1.3 Evaluation der Szenarien	4
1.4 Empfehlungen für die weitere Bearbeitung	4
2. Synthese-Szenario	5
2.1 Beschreibung	6
2.2 Zielkonflikte bzw. Prüfaufträge für die Rahmenplanung	10
2.3 Szenarien-übergreifende Ideen, Prinzipien, Elemente	10
3. Weiteres Vorgehen	11
4. Szenario 1 "Hafenband"	12
4.1 Beschreibung	13
4.2 Evaluation	14
5. Szenario 2 "Grünes Rückgrat"	17
5.1 Beschreibung	18
5.2 Evaluation	19
6. Szenario 3 "Blaues Netz"	22
6.1 Beschreibung	23
6.2 Evaluation	24

1. Einleitung

1.1 Rahmenbedingungen

Grundlage für die Entwicklung der Szenarien (sowie der daran anschließenden städtebaulichen Rahmenplanung) sind die Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchungen (VU) und des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (beschlossen von der Ratsversammlung am 21.02.2019) und des Dialogprozesses (2020). Die "Leitlinien für die Entwicklung eines nachhaltigen urbanen Quartiers" (beschlossen von der Ratsversammlung am 25.06.2020) setzen konkrete Rahmenbedingungen, die in allen Szenarien beachtet wurden (soweit im derzeitigen Planungsstand darstellbar).

Aufbauend auf den Ergebnissen der Vorbereitenden Untersuchungen und des Dialogprozesses wurden über Ortsanalysen (u. a. Begehungen, Kartierungen) die Talente und Stärken des Gebietes Hafen-Ost herausgearbeitet: Dazu gehören beispielsweise die Lage am Wasser (Flensburger Hafen + Freihafen), die zentrumsnahe Lage und gute Erreichbarkeit, die Nähe zu attraktiven Grünräumen (Harniskaispitze, Volkspark) sowie die stadtbildprägenden, denkmalgeschützten Hafenspeicher mit hohem Identifikationswert.

Der Hafen-Ost ist bereits heute durch diverse Nutzungen und Aktivitäten geprägt, die die Transformation von einem Hafengebiet in ein gemischt genutztes, urbanes Quartier fördern können und auch zukünftig Bestandteil des Gebietes Hafen-Ost „bleiben sollen“: Dazu gehören z. B. die subkulturelle Nutzung der Harniskaispitze, Wasser-/ Segelsport, Hochschule, maritimes Gewerbe, Büros und Wohnen. Bestehende Gebäude und Freiräume sollen gemäß Entwicklungskonzept erhalten und/oder ertüchtigt werden. Es sind zudem Planungen und konkrete Bauvorhaben im Prozess, die in die Gesamtkonzeption der Rahmenplanung integriert werden.¹

Des Weiteren sind einige Restriktionen zu beachten, die die Verortung bestimmter Nutzungen beeinflussen werden: Die Geruchsbelastungen durch das Klärwerk und die Drageefabrik sowie die Lärmbelastungen durch Industriehafen, Gewerbebetriebe auf der Hafen-Westseite und durch die Hauptverkehrsstraßen (Hafendamm, Ballastbrücke, Kielseng) definieren Bereiche, in denen Wohnnutzungen nicht möglich sind. Zudem sind Klimaanpassungsmaßnahmen zu berücksichtigen, soweit sie im derzeitigen Planungsstand (städtebaulicher Rahmenplan) darstellbar sind.

1.2 Methode der Szenarienentwicklung

Im Rahmen der ersten Bearbeitungsphase des Rahmenplans wurden drei Szenarien entwickelt:

Szenario 1 „Hafenband“

Szenario 2 „Grünes Rückgrat“

Szenario 3 „Blaues Netz“

Die Szenarien sind Entwurfsideen für den Hafen-Ost mit jeweils unterschiedlichen räumlichen Prägungen und inhaltlichen Schwerpunkten. In diesem Sinn handelt es sich nicht um Planungen, sondern um die Darstellung von drei möglichen Entwicklungsrichtungen, die jeweils aus den Talenten und Stärken des Ortes entwickelt wurden. Diese Arbeitsmethode ermöglicht den Vergleich unterschiedlicher Zukünfte für den Hafen-Ost und das Testen verschiedener Lösungen für Teilräume

¹ Harniskai 22: Umbau des Stadtspeichers zum Bürogebäude; Harniskai 4 - Hübschspeicher: Umnutzungskonzept inkl. Kletter- und Boulderhalle, Destille, Hostel und Aussichtsplattform; Ballastbrücke 1 - Alte Pumpstation: Sanierung Denkmal und Neubau Geschäfts- und Wohnhaus; FYS + Segelvereine: Machbarkeitsstudie zur räumlichen Konzentration der Boots- und Segelinfrastruktur auf die Harniskai-Halbinsel; Verein historischer Hafen: Konzeptidee zur Umnutzung des Kailagerhauses zum Museum und Schauwerkstatt; Interessensbekundung HO4: Wohnen und Arbeiten am Ballastkai

im Gesamtgebiet. Für den Prozess wurden die Szenarien über verschiedene grafische Formate dargestellt und präsentiert: Das „Raumbild“ ist eine Schemaskizze, die die Grundidee des Szenarios illustriert. Der „Strukturplan“ ist eine komplexere Plandarstellung und zeigt die Bau- und Freiraumstruktur, die Nutzungsverteilung und Erschließung des Gesamtgebietes. Skizzen für Teilräume zeigten beispielhaft, wie bestimmte Orte genutzt, erschlossen und gestaltet werden könnten und deuten atmosphärische Qualitäten an. Der Verweis auf Good-Practice- / Praxisbeispiele unterstützte dies.

1.3 Evaluation der Szenarien

Die drei Szenarien für das Gebiet Hafen-Ost wurden im Rahmen von zwei Workshops mit Arbeitsgruppen und einer Öffentlichkeitsveranstaltung diskutiert und weiterentwickelt. Die aus diesen Veranstaltungen hervorgegangenen Erkenntnisse bilden den Ausgangspunkt für die hier vorliegende fachliche Evaluation: In den Kapiteln 4 bis 6 werden die drei Szenarien qualitativ beschrieben und evaluiert. In Anlehnung an die „Leitlinien für die Entwicklung eines nachhaltigen urbanen Quartiers“ werden die Szenarien anhand folgender Kriterien bewertet: Kontextbezug und Passgenauigkeit, städtebauliche Qualität, Freiraumqualität, Nutzungsqualität, Erschließungsqualität, Klimaschutz und Klimaanpassung, Robustheit und Flexibilität sowie in Bezug auf das Integrationspotential der Planung und die Wirtschaftlichkeit.

1.4 Empfehlungen für die weitere Bearbeitung

In den Evaluationen wird Kriterien geleitet herausgearbeitet, welche Ideen, Prinzipien und Elemente der Szenarien in der Rahmenplanung weiterentwickelt bzw. welche nicht weiterverfolgt werden sollen (vgl. 4.2, 5.2, 6.2). Weiterhin gibt es Ideen, Prinzipien und Elemente (vgl. 2.3), die in allen Szenarien bereits implementiert worden sind, da sie sich aus den eingangs beschriebenen Rahmenbedingungen (vgl. 1.1) ergeben, und die in die Rahmenplanung integriert werden sollen.

Es kann festgehalten werden, dass nicht ein einzelnes Szenario als „Vorzugsvariante“ dienen sollte, sondern dass aus allen drei Szenarien bestimmte Anteile in die Rahmenplanung einfließen sollten. Als Grundlage für die Rahmenplanung wurde daher ein „Synthese-Szenario“ entworfen, welche die Szenarien übergreifenden sowie die spezifischen Ideen, Prinzipien und Elemente aus den drei Szenarien kombiniert. Diese wird im Folgenden als Strukturplan abgebildet und textlich beschrieben.

2. Synthese-Szenario



2.1 Beschreibung

Den Ausgangspunkt für das Synthese-Szenario bildet das Szenario 1 „Hafenband“ (vgl. Kap. 3), da hier der Bezug zum Flensburger Hafen als Alleinstellungsmerkmal der Stadt Flensburg am stärksten hervortritt und der maritime Charakter erhalten und entwickelt wird. Ausgewählte positive Aspekte aus den Szenarien 2 und 3 (vgl. Kap. 4 und 5) ergänzen das Synthese-Szenario.

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

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

Der Arbeitstitel des Synthese-Szenarios ist:

**Zukunft
Hafen-
Ost**

Hafenband +
maritim, grün, gemeinschaftlich.

Baustruktur

Die Baustruktur ist durch die markante Silhouette der bestehenden drei denkmalgeschützten Speicher-Gebäude in Kombination mit neuen Architekturen gekennzeichnet. Im Vergleich zum Szenario 1 Hafenband ist der Uferbereich in dem Synthese-Szenario präziser baulich gefasst, die Proportionen von Platzsituation im Zusammenspiel mit den Speichergebäuden besser ausbalanciert. Die Baufelder im Gesamtgebiet sind insgesamt weniger großmaschig und hinsichtlich der Größe an die Verhältnisse der jeweiligen Lage und Nutzung angepasst. Größere Baufelder erlauben flexible Bebauungsweisen für einen bezahlbaren und vielfältigen Wohnungsmix oder auch größere Bebauungsstrukturen (z.B. Hallen) in den gewerblich geprägten Bereichen; in anderen Teilbereichen sind kleinere Baufelder für kleinteilig parzellierte Wohngebäude vorgesehen, die z.B. durch Baugemeinschaften oder Baugenossenschaften gepachtet und entwickelt werden könnten. Private oder halböffentliche Freiräume sind innerhalb der Baufelder als Höfe oder auch in Form von Dachterrassen und Freisitzen umsetzbar.

Die Baufelder sind nutzungsgemischt konzipiert, wo möglich (vgl. 1.1 Rahmenbedingungen/ Restriktionen) sollen Wohnnutzungen vorgesehen werden. Öffentliche und/oder gemeinschaftliche Erdgeschossnutzungen sollen zur Belebung des Quartiers beitragen.

Freiraum

Zentrales Element im Freiraum bildet die „Perlenkette“ am Wasser – das Hafenband: Die Uferkante ist durch Stege, Pontons, Treppen u. ä. erweitert, so dass hier urbaner Freiraum mit direktem Bezug zum Flensburger Hafen geschaffen wird. Es entsteht eine Abfolge unterschiedlich gestalteter Teilbereiche für Flanieren, Erholung, Gastronomie, Sport, Spiel und Wassererlebnis, die von unterschiedlichen Nutzergruppen genutzt werden können. Die breite Promenade weitet sich an einigen Stellen zu großen Plätzen auf: Am Stadtspeicher wird der ehemalige Umschlagplatz des Wirtschaftshafens teilweise entsiegelt und begrünt; die Kaikante wird im Bereich des Maritimen Zentrums vorgelagert und ein neuer, befestigter Multifunktionsplatz wird geschaffen; am Freihafen bildet ein großes Deck den Abschluss mit einem Ausblick auf die Segelboote. Im Bereich HaGe- bis Stadt-Speicher ist ein abgetrennter Hafenbereich für Wassersport vorgesehen.

Grün-blaue Fugen strukturieren das Gebiet in Ost-West-Richtung und stellen wichtige Verbindungen zum Wegesystem des Volksparks her. Sie sind möglichst wenig versiegelt, dafür stark begrünt und mehrfach nutzbar: Wiesen und Bäume in Kombination mit Retentionsflächen wie Retentionstiefbeeten, offenen Mulden und Wasserspiele sorgen für ein angenehmes Klima, während andere Flächen mit kleineren Spielflächen und Nachbarschaftstreff ausgestattet sind. Sie unterscheiden sich in ihrer Atmosphäre vom „trubeligen, maritimen“ Hafenband als auch in Bezug auf die Zielgruppe. Die grün-blauen Fugen werden voraussichtlich eher durch die Menschen, die im Hafen-Ost wohnen und arbeiten, genutzt und weniger stark frequentiert sein als das Hafenband.

Die Uferbereiche des Freihafens bleiben als begrünte Böschungsbereiche erhalten, beidseitig sind auch in Zukunft Zugänge zu Steganlagen vorgesehen. Die Wahrnehmbarkeit und der Blick auf den Freihafen sollten dabei durch Lichtungen von bestehender Vegetation unter Berücksichtigung von artenschutzfachlichen Aspekten verbessert werden. Die Harniskaispitze ist als Treffpunkt von gesamtstädtischer Ausstrahlungskraft und für diverse Veranstaltungen nutzbar konzipiert. Das Ufer ist naturnah gestaltet.

Mobilität

Ballastbrücke und Kielseng sind zweistreifig umgebaut, um die Trennwirkung zu mindern, ggf. durch Baumsetzungen gestalterisch aufgewertet und mit einem flankierenden Radschnellweg ausgestattet. Die heute vorhandene Vierstreifigkeit des Straßenzuges ist nicht auf ganzer Länge erforderlich. Die Fahrbahnfläche kann daher auf Abschnitten anders genutzt werden. An wichtigen übergeordneten Knotenpunkten wird ggf. auch nach dem Rückbau weiterhin die gleiche Anzahl an Kfz-Fahrstreifen zur Verfügung stehen. In den übrigen Bereichen kann ein multifunktionaler Mittelstreifen dazu dienen, die Trennwirkung für Fußverkehr zu reduzieren, das Geschwindigkeitsniveau zu dämpfen und Flächen zum Linksabbiegen anzubieten. Beim begleitenden Radschnellweg ist es - ähnlich wie die Kfz-Fahrbahn - nicht erforderlich, dass die volle Breite auf ganzer Länge zur Verfügung steht. Wichtig sind vor allem Überhol-Möglichkeiten auf der Strecke. Daher lassen sich die Angebote für Fahrrad und Kfz gut kombinieren, weil sie an unterschiedlichen Stellen im Straßennetz unterschiedliche Breiten erfordern.

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

Mobilitätsstationen sind Quartiersgaragen für Pkw und Fahrräder mit weiteren öffentlichen Angeboten und Mobilität-Services wie Leihstationen für Sharing-Pkw, E-Bikes/ -Lastenräder, Werkstatt, Logistik-/ Paketstation, Quartierstreiff etc., die als publikumswirksame Frequenzbringer in den Erdgeschossen untergebracht sind. Diese Konzentrierung auf bestimmte Standorte bezüglich des Pkw-Parkens bringt Vorteile für das übrige Quartier: Straßenbegleitende Pkw-Stellplätze sind nicht erforderlich. Kostenintensive Tiefgaragen unter jedem Wohn- und Gewerbegebäude sind ebenfalls nicht erforderlich. Das unmittelbare Umfeld der neuen Gebäude kann somit weitgehend Kfz-verkehrsfrei bleiben und andere Qualitäten bieten als herkömmliche Quartiere. Selbstverständlich können Sonderstellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen und für Versorgungs- und Pflegedienste vorgehalten werden. Es ist belegt, dass die Nutzer von Carsharing ihre Verkehrsmittelwahl bewusster treffen und auf den jeweiligen Wegezweck anpassen. Entsprechendes gilt für einen gewissen Abstand zwischen Pkw und Wohnung. So kann die konsequente Entwicklung eines autoarmen Quartiers günstig auf das Kfz-Verkehrs-Aufkommen wirken und die Nutzung umweltfreundlicher Alternativen fördern. Dieser Effekt geht sogar so weit, dass Carsharing-Pkw dem „Umweltverbund“ zugerechnet werden, obwohl sie prinzipiell wie private Pkw genutzt werden können. Zum „Umweltverbund“ gehören darüber hinaus noch folgende Verkehrsträger: Fuß, Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel inkl. Taxi.

Die Erreichbarkeit aller Baufelder ist über ein Netz an in Ausnahmefällen befahrbaren Wegen (Einsatzfahrzeuge, Müllfahrzeuge, mobilitätseingeschränkte Personen, Be- und Entladen etc.) sichergestellt. Den Hauptzugang bildet die Straße Am Industriehafen, über die Straße Harniskai wird das maritime Zentrum im Norden erschlossen, nach Süden ist eine Ringerschließung über die bestehenden Wegeflächen vorgesehen. Entlang der Uferkante von Förde und Freihafen besteht eine durchgängige öffentliche Promenade.

Die ÖPNV-Anbindung erfolgt per Bus (bestehende Linie an Ballastbrücke und Kielseng); an den Haltestellen sind jeweils Mobilitätsstationen verortet, die das schnelle und komfortable Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern fördern. Ein Wasserbus ergänzt das ÖPNV-Netz und verbindet den Hafen-Ost mit dem Westufer. Die Harniskaihalbinsel ist über eine autonom fahrende Personenfähre an das Ostufer des Freihafens angebunden.

Klimaanpassung

Die Bau- und Freiraumstruktur bietet Potential für viele, kleinflächige Klimaanpassungsmaßnahmen und lässt die Entstehung verschiedener Mikroklimata erwarten. Die befestigten Plätze am Wasser und Promenadenabschnitte bieten besonders in den kühlen Monaten sonnige Aufenthaltsorte zum Verweilen. Durch eine angepasste Höhengestaltung dieser Plätze können sie schadensfrei überflutet werden und so den Wasserstand in anderen Bereichen senken. Die grün-blauen Fugen und begrünten Freiflächen innerhalb der Baufelder kühlen das gesamte Quartier und bieten ebenso ausreichend Raum für Regenwasserrückhaltung, Wasserspiele und Überschwemmungsflächen.

Süden

Im Süden des Gesamtgebietes entsteht durch die Verbreiterung der Uferpromenade im Bereich Klarschiff über die Marina am Werftkontor bis zur Fuge südlich des HaGe-Speichers ein großzügiger Eingang in den Hafen-Ost. Die denkmalgeschützten Gebäudeteile des HaGe-Speichers sollen erhalten und für öffentliche Angebote umgenutzt werden. Die Ballastbrücke soll durch eine Straßenrandbebauung gefasst werden und so weniger als Barriere wirken.

Mitte

In der Mitte des Gebietes steht als weit sichtbares Wahrzeichen der umgenutzte Stadtspeicher (Harniskai 22). Südlich davon ist ein großzügiger, grüner Platz mit Bezug zum Wasser vorgesehen. In

diesem Bereich zwischen Stadtspeicher, Freihafen und Ballastbrücke entsteht die Mitte des Quartiers mit neuen kulturellen, sozialen und Versorgungseinrichtungen sowie Bestandsnutzungen wie z. B. das Robbe & Berking Yachting Heritage Centre oder das Bürogebäude von Jacob Cement. Eine grün-blaue Fuge verbindet hier das Hafensband am Stadtspeicher mit dem Freihafen sowie mit dem Bereich Harnis. Eine weitere Fuge rahmt die Mitte von Süden und vernetzt sie über den Bereich Harnis mit dem Volkspark.

Norden

Im Norden befindet sich das Maritime Zentrum am Freihafen mit Liegeplätzen für Segelboote, maritimem Gewerbe (z. B. Yacht-Service) und weiteren maritimen Nutzungen, Büros, kleinen Betrieben, Handwerk, offenen Werkstätten und kulturellen Einrichtungen. Läden, Gastronomie u. a. in den Erdgeschossen sorgen für eine Belebung. Die Winterlagerhallen der Segelvereine und des Flensburger-Yacht-Service können in diesen neuen Nutzungsmix integriert werden. Eine Nutzung der großen Hallendachflächen für PV-Anlagen und begrünte Flächen mit Aufenthaltsqualität ist vorgesehen. Auf der Hafenseite befindet sich eine Anlegestelle für größere Schiffe, die gleichzeitig als multifunktionale Platzfläche nutzbar ist. Hier befindet sich in Verlängerung der Straße Am Industriehafen auch die Station für den Wasserbus, der den Hafen-Ost mit dem Hafen-West verbinden soll.

Die Straße Harniskai dient der Erschließung der Harniskaihalbinsel und soll als Begegnungszone ausgebildet und begrünt werden; das Freihafen-Westufer soll öffentlich zugänglich sein; die bestehende private Fläche Industriekai der Stadt Flensburg soll als öffentliche Straße gewidmet werden und hauptsächlich für Fahrradverkehr und Fußgänger*innen zur Verfügung stehen. Der Hübsch-Speicher (Harniskai 4) ist das weit sichtbare Wahrzeichen, umgenutzt als Kletterzentrum und Hostel. Das Hafensband integriert hier ein Hafenbad und einen Gastro-Ponton am Hübsch-Speicher.

Die Harniskaispitze bildet den nördlichen Abschluss des Hafensbandes und wird durch ein südlich angrenzendes, öffentlich zugängliches Gebäude mit einer vorgelagerten großen, multifunktionalen Platzfläche für Konzerte, Skaten, Ausstellung etc. ergänzt. Das Ufer bietet Treffpunkte und Nischen am Wasser.

Eine autonom fahrende Personenfähre für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen stellt eine direkte Anbindung der Harniskai-Halbinsel über den Freihafen an das Ostufer her; gleichzeitig kann die Einfahrt in den Freihafen für Boote und Yachten erhalten werden.

Osten

Auf der Ostseite des Freihafens sind Flächen für Forschung, Hochschule, Gewerbe und eine Mobilitätsstation und Wohnen vorgesehen. Grün-blaue Fugen strukturieren die Baufelder, erhöhen die Aufenthaltsqualität und verbinden das Gebiet über die Straße Kielseng mit dem Volkspark. Langfristig könnte eine Brücke für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen über die Straße Kielseng zur Sonnenwendwiese im Volkspark führen und so eine weitere Anbindung des Gebiets Hafen-Ost an den Stadtteil Fruerlund schaffen.

2.2 Zielkonflikte bzw. Prüfaufträge für die Rahmenplanung

Es wird empfohlen, das beschriebene und als Strukturplan dargestellte Synthese-Szenario als Grundlage für die zu erstellende Rahmenplanung zu verwenden. Das Synthese-Szenario kombiniert die Grundidee des Szenario 1 "Hafenband" mit verschiedenen Bausteinen aus dem Szenario 2 "Grünes Rückgrat" und dem Szenario 3 "Blaues Netz" und stellt damit eine optimierte Version der bisherigen Vorplanungen aus der Szenarioentwicklung dar.

Dennoch können im derzeitigen Planungsstadium nicht alle Zielkonflikte gelöst werden. Es verbleiben einige Prüfaufträge, die in der Rahmenplanungsphase bearbeitet werden müssen. Dazu gehören:

- Harniskaihalbinsel als Ort für Segelsport vs. genügend Raum für andere, auch öffentliche Nutzungen sowie gute Durchwegungsmöglichkeiten zwischen Freihafen und Flensburger Hafen
- Anbindungsqualität Harniskaihalbinsel mit öffentlichem Gebäude bei Anbindung per autonomer Mini-Fähre (Kapazitätsfrage) und relativ langen Fußwegen zur nächsten Bushaltestelle
- grünes, öffentlich zugängliches Ostufer Freihafen vs. Nutzbarkeit für Yacht- und Bootsverkehr (Liegeplätze, Zugänglichkeit, Fahrwasser)
- Effizienz und Wirtschaftlichkeit der Quartiersgaragen vs. Größe und Maßstab der Gebäude
- Erreichbarkeit und Anordnung der Mobilitätsstation (südwestlich des Freihafens) vs. mehr Kfz-Verkehr im Quartier
- Anlegestelle für größere Schiffe (Hafencharakter) vs. infrastruktureller Aufwand
- Ost-West-Ausrichtung der Gebäude- und Erschließungsstruktur verbindet Förde mit Volkspark vs. negative Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität der vorherrschenden Windrichtung vs. angenehme Durchwegung Nord-Süd
- abgetrennter Wasserbereich für Wassersport und Schwimmen vs. ausreichend Platz für Schiffsverkehr im Hafen

2.3 Szenarien-übergreifende Ideen, Prinzipien, Elemente

Für die weitere Bearbeitung ist zu beachten, dass bestimmte Ideen, Prinzipien und Elemente in allen Szenarien in vergleichbarer Weise implementiert worden sind, da sie sich aus den eingangs beschriebenen Rahmenbedingungen (vgl. 1.1) ergeben. Diese sind in das Synthese-Szenario eingegangen. Es handelt sich um folgende Aspekte:

- Süden: Verbreiterung Uferpromenade im Bereich Klarschiff / Marina Werftkontor: großzügiger Eingang in den Hafen-Ost
- Mitte in Umgebung Stadtspeicher mit kulturelle, soziale und Versorgungseinrichtungen sowie Bestandsnutzungen (z.B. Robbe & Berking Yachting Heritage Centre, Bürogebäude Jacob Cement)
- Nord: Maritimes Zentrum auf Harniskaihalbinsel: Maritimes Gewerbe, Wassersport, Gastronomie, Handwerk, Werkstätten; nördlicher Abschluss: öffentliches Gebäude
- Liegeplätze für Segelboote im Freihafen

- Ostseite Freihafen: Wohnen, Gewerbe, Forschung, Hochschule
- Harniskaispitze als Treffpunkt von gesamtstädtischer Ausstrahlungskraft und für diverse Veranstaltungen nutzbar (Multifunktionsfläche)
- Anlegestelle für größere Schiffe (im Süden der Harniskaihalbinsel)
- Umnutzung der denkmalgeschützten Gebäudeteile des HaGe-Speichers / Umnutzung Hübsch-Speicher (Kletterzentrum, Hostel, Gastro-Ponton) / Umnutzung Stadtspeicher (Büro)
- Erhalt, Weiter- und Umbau Gebäudebestand wo möglich; Organisieren von Zwischennutzungen; Anwendung von Recyclingstrategien (Wiederverwendung von Bauteilen und Materialien aus Rückbauprojekten)
- nutzungsgemischte Baufelder (wo möglich Wohnnutzungen)
- öffentliche/ gemeinschaftliche Erdgeschossnutzungen
- zweistreifiger Umbau Ballastbrücke und Kielseng mit flankierendem Radschnellweg
- autoarmes Gebiet mit bestandsorientierter Straßenführung (Am Industriehafen, Harniskai) für MIV
- feingliedriges Wegenetz für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen
- durchgängige öffentliche Durchwegung entlang der Uferkante
- ÖPNV-Anbindung per Bus (und Wasserbus)
- Mobilitätsstationen an den Haltestellen
- Dezentrale, sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder; zentrales KFZ-Parken in Mobilitätsstationen

3. Weiteres Vorgehen

Mit dem Beschluss des Synthese-Szenarios beginnt die zweite Phase des Erarbeitungsprozesses: Die Ausarbeitung eines städtebaulichen Rahmenplans ausgehend von dem Synthese-Szenario. Bis zum Sommer 2022 wird das Planungsteam in enger Abstimmung mit der Stadt und dem Sanierungsträger einen ersten Entwurf erarbeiten, der mit den Stakeholdern und der Öffentlichkeit im Juni 2022 diskutiert wird. Die zweite Phase soll bis zum Ende des Jahres 2022 mit einer öffentlichen Präsentation und Ausstellung abgeschlossen werden.

Wir danken allen Beteiligten für die zahlreichen Hinweise und wertvollen Anregungen.

In den folgenden Kapiteln findet sich die Beschreibung und Evaluation der drei Szenarien der ersten Bearbeitungsphase.

4.1 Beschreibung

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

Die **Baustruktur** ist durch eine vielfältige und markante Silhouette der bestehenden drei denkmalgeschützten Speicher-Gebäude in Kombination mit neuen Architekturen gekennzeichnet; großmaschige Baufelder mit großzügigen grünen (Wohn-)Höfen strukturieren den Großteil des restlichen Gesamtgebietes. Die Baufelder sind nutzungsgemischt konzipiert, wo möglich (vgl. Restriktionen) sollen Wohnnutzungen vorgesehen werden. Öffentliche und/oder gemeinschaftliche Erdgeschossnutzungen sollen zur Belebung des Quartiers beitragen.

Zentrales Element im **Freiraum** bildet die „Perlenkette“ am Wasser: Die Uferkante ist durch Stege, Pontons, Treppen u. ä. erweitert, so dass hier urbaner Freiraum mit direktem Bezug zum Flensburger Hafen geschaffen wird. Es entsteht eine Abfolge verschieden nutzbarer und unterschiedlich gestalteter Teilbereiche für Flanieren, Erholung, Gastronomie, Sport, Spiel und Wassererlebnis. Im Bereich HaGe- bis Stadt-Speicher ist ein abgetrennter Hafenbereich für Wassersport vorgesehen. Die Harniskaispitze ist als Treffpunkt von gesamtstädtischer Ausstrahlungskraft und für diverse Veranstaltungen nutzbar konzipiert. Das Ufer ist naturnah gestaltet.

Ballastbrücke und Kielseng sind zweistreifig umgebaut mit einem flankierenden Radschnellweg. Das Gebiet ist autoarm konzipiert und wird durch eine bestandsorientierte **Straßenführung** (Am Industriehafen, Harniskai) per MIV und ein feingliedriges Wegenetz für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen erschlossen. Entlang der Uferkante von Förde und Freihafen besteht eine durchgängige öffentliche Durchwegung. Die Harniskaihalbinsel ist per Klappbrücke an das Ostufer des Freihafens angebunden. Die ÖPNV-Anbindung erfolgt per Bus (bestehende Linie an Ballastbrücke und Kielseng); an den Haltestellen sind jeweils Mobilitätsstationen verortet, die das schnelle und komfortable Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern fördern. Ein Wasserbus ergänzt das ÖPNV-Netz und verbindet den Hafen-Ost mit dem Westufer. Sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder befinden sich dezentral verteilt im gesamten Quartier. Um den öffentlichen Raum möglichst autofrei zu gestalten, werden Kraftfahrzeuge zentral in den Quartiersgaragen der Mobilstationen geparkt (Einzugsbereich ca. 300m).

Die Bau- und Freiraumstruktur bietet Potential für **Klimaanpassungsmaßnahmen** und lässt die Entstehung verschiedener Mikroklimata erwarten: große grüne Höfe mit kühlender Wirkung und sonnige, warme Plätze und Promenadenabschnitte. Die Entwässerung (Regenwasser) kann in diesem Szenario auf direktem Weg in den Flensburger Hafen erfolgen.

Im **Süden** des Gesamtgebietes entsteht durch die Verbreiterung der Uferpromenade im Bereich Klarschiff und Marina am Werftkontor ein großzügiger Eingang in den Hafen-Ost. Die denkmalgeschützten Gebäudeteile des HaGe-Speichers sollen erhalten und für öffentliche Angebote umgenutzt werden.

In der **Mitte** des Gebietes steht als weit sichtbares Wahrzeichen der umgenutzte Stadtspeicher (Harniskai 22). Südlich davon ist ein großer und grüner Platz mit Bezug zum Wasser vorgesehen. Die Mitte wird durch neue kulturelle, soziale und Versorgungseinrichtungen sowie durch Bestandsnutzungen wie z. B. das Robbe & Berking Yachting Heritage Centre oder das Bürogebäude von Jacob Cement geprägt. In Verlängerung der Straße Am Industriehafen liegt die Wasserbus-Station.

Im **Norden** befindet sich das Maritime Zentrum am Freihafen mit Liegeplätzen für Segelboote, maritimem Gewerbe (z. B. Yacht-Service) und einer Anlegestelle für größere Schiffe auf der Hafenseite. Weitere maritime Nutzungen, Büros, kleine Betriebe, Handwerk, offene Werkstätten und kulturelle Einrichtungen können den Nutzungsmix ergänzen. Der Hübsch-Speicher (Harniskai 4) ist das weit sichtbare Wahrzeichen, umgenutzt als Kletterzentrum und Hostel. Das Hafenband soll ein Hafenbad und einen Gastro-Ponton integrieren. Die Straße Harniskai dient der Erschließung der Harniskaihalbinsel und soll als Shared-Space ausgebildet und begrünt werden; Läden, Gastronomie u. a. in den Erdgeschossen sollen hier für eine Belebung sorgen. Die Winterlagerhallen der Segelvereine und des Flensburger-Yacht-Service können in diesen neuen Nutzungsmix integriert werden. Eine Nutzung der großen Dachflächen für PV-Anlagen und begrünte Fläche mit Aufenthaltsqualität ist vorgesehen. Das Freihafen-Westufer soll öffentlich zugänglich sein; die bestehende private Fläche Industriekai der Stadt Flensburg soll als öffentliche Straße gewidmet werden und hauptsächlich für Fahrradverkehr und Fußgänger*innen zur Verfügung stehen.

Die **Harniskaispitze** bildet den nördlichen Abschluss des Hafenbandes und wird durch ein südlich angrenzendes, öffentlich zugängliches Gebäude (z. B. Kultur-/Bildungshaus) mit einer vorgelagerten großen, multifunktionalen Platzfläche für Konzerte, Skaten, Ausstellung etc. ergänzt. Das Ufer bietet Treffpunkte und Nischen am Wasser. Eine klappbare Rad- und Fußgängerbrücke stellt eine direkte Anbindung der Harniskai-Halbinsel an das Ostufer her; gleichzeitig kann die Einfahrt bei Öffnung der Klappbrücke in den Freihafen für Boote und Yachten erhalten werden.

Auf der **Ostseite** des Freihafens sind Flächen für Wohnen, Gewerbe, Forschung, Hochschule und eine Mobilitätsstation vorgesehen. Vom frei zugänglichen Dach der Mobilitätsstation kann eine Brücke über die Straße Kielseng zur Sonnenwendwiese im Volkspark führen und so eine weitere Anbindung des Gebiets Hafen-Ost schaffen.

4.2 Evaluation

Das Szenario "Hafenband" ist in Bezug auf den **Kontextbezug und die Passgenauigkeit** für das Quartier Hafen-Ost sehr positiv zu bewerten: Der Bezug zum Flensburger Hafen als Alleinstellungsmerkmal der Stadt Flensburg wird in diesem Szenario am stärksten entwickelt. Dem maritimen Charakter des Quartiers Hafen-Ost wird Rechnung getragen. Es ist zu erwarten, dass das Hafenband ein identitätsstiftendes Potential birgt und für viele Flensburger*innen ein attraktiver Ort sein wird.

Die Ausbildung einer markanten Silhouette mit den denkmalgeschützten Speichergebäuden als Wahrzeichen kann zu einer besonderen **städtebaulichen Qualität** führen. Die denkmalgeschützten Speicher werden in das Hafenband integriert und als architektonische Zeitzeugen gewürdigt. Es entsteht ein Gesicht zum Flensburger Hafen, das für beides steht: die Geschichte des Ortes als Seehandelsplatz und die Zukunft des Ortes als nachhaltiges, urbanes Stadtquartier. Die Ausbildung einer weitmaschigen Baufeldstruktur mit großen Baufeldern erlaubt eine flexible Bebauung mit einer Vielfalt an Gebäudetypen. Es entstehen große, grüne Höfe, die als Rückzugsorte für die Bewohnerschaft dienen können, sich positiv auf das Mikroklima auswirken und als Retentions-/Verdunstungsflächen für Regenwasser dienen können. Die Zonierung in einen nördlichen, mittleren und südlichen Teil ist durch die Setzung von Platzflächen und Straßenachsen klar formuliert. Das Hafenband hat positive Auswirkungen auf die **Freiraumqualität** des Gesamtgebietes mit einem klaren Schwerpunkt auf die Wasserkante. Die Erweiterung des Uferbereiches trägt in vielerlei Hinsicht zu Lebendigkeit im Quartier bei: Der öffentliche Freiraum in bester Lage wird quantitativ maximiert, die Nutzbarkeit des Bereiches und die Erlebbarkeit des Wassers werden gesteigert und der südliche Zugang in den Hafen-Ost kann eine angemessene Dimension erhalten (derzeit stark verengt im Bereich Klarschiff und Marina am Werftkontor). Der finanzielle und Ressourcenaufwand für die

Durchführung der Umbaumaßnahmen der Uferkante steht in einem angemessenen Verhältnis zum erwartenden Mehrwert hinsichtlich der Nutzungs- und Gestaltqualität dieses besonderen öffentlichen Raumes, der allen Flensburger*innen zur Verfügung stehen wird. Positiv hervorzuheben ist zudem, dass der gesamte Uferbereich öffentlich zugänglich ist. In diesem Szenario sind begrünte öffentliche Freiräume nicht ausreichend berücksichtigt; die Harniskaispitze als grüner Ort sollte durch weitere vegetationsgeprägte Bereiche ergänzt werden. Diese sollten sich nicht nur im Bereich des Hafensandes befinden, sondern im Gesamtgebiet.

Die **Nutzungsqualität** der Bau- und Freiraumstruktur ist hoch: Verschiedene Formen des Wohnens und Arbeitens (kleinteilig und großformatig) sind in den großen Baufeldern realisierbar. Das Verhältnis von Flächen für Wohnen, Arbeiten, Bildung/ Kultur/ Soziales/ Freizeit erscheint ausgewogen. Es wird eine Vielfalt an Nutzungsangeboten (quartiers- und stadtbezogen) sowohl im Freiraum als auch auf Gebäudeebene skizziert. In der Weiterentwicklung sollten auch „freie Räume“ für gemeinschaftliche, informelle und selbstorganisierte Nutzungen zur Verfügung stehen; diese Räume sind im Hafensand und auf der Harniskaispitze angedeutet, sollten jedoch im gesamten Quartier berücksichtigt werden.

Insgesamt ist die **Erschließungsqualität** gut und bietet das Potential zur weiteren Optimierung. Es werden diverse Optionen für eine autoarme, multimodale Mobilität aufgezeigt: Anschluss an das ÖPNV-Netz per Bus und Wasserbus, Organisation von Stellplätzen in Quartiersgaragen, Verbesserung des Rad- und Fußverkehrsnetzes, Leihstationen für PKW und Elektro-(Lasten)-Räder. Mobilitätsstationen und Bushaltestellen sind mit einem Einzugsradius von 300 m adäquat positioniert. Die Erreichbarkeit aller Baufelder ist über ein Netz an in Ausnahmefällen befahrbaren Wegen (Einsatzfahrzeuge, Müllfahrzeuge, mobilitätseingeschränkte Personen, Be- und Entladen etc.) sichergestellt. Die Trennwirkung von Ballastbrücke und Kielseng wird durch den zweistreifigen Umbau gemindert, die Gestaltqualität durch Baumsetzungen aufgewertet, die Flankierung mit einem Radschnellweg ist ein weiterer Baustein des multimodalen Mobilitätskonzeptes. Die Anbindung an den Volkspark ist in diesem Szenario noch nicht ausreichend berücksichtigt worden. Zwar stellt die Brücke im nördlichen Bereich einen wichtigen Baustein dar, aber das vorhandene Wegenetz in den Volkspark müsste besser an das Wegesystem des Quartiers Hafen-Ost angebunden und die Schnittstellen sichtbar gemacht und gestaltet werden. Die Klappbrücke am Freihafen ist hinsichtlich der Kosten-Nutzen-Rechnung in Frage zu stellen.

Für eine **Robustheit und Flexibilität sowie die Wirtschaftlichkeit und das Integrationspotential der Planung** sprechen die großen, flexibel teilbaren Baufeldzuschnitte, die weitgehende Berücksichtigung von Eigentümerverhältnissen bzw. die Integration bestehender Nutzungen sowie projektierte Vorhaben, die bestandsorientierte Erschließung (Am Industriehafen, Harniskai), der Umgang mit den Speichergebäuden und die Möglichkeit, das Hafensand schrittweise zu entwickeln: Mit der Harniskaispitze als Abschluss, der Marina am Werftkontor als Anfangsbereich und den „Pioniergebäuden Speicher“ als rhythmisierte Sequenz dazwischen sind Grundbausteine des Hafensandes umsetzbar; das prägende Element des Szenarios ist dann bereits in Grundzügen wahrnehmbar. Die erwartbare Baufläche ist vergleichbar mit dem Szenario „Grünes Rückgrat“ und etwas höher als im Szenario „Blaues Netz“.

Ideen, Prinzipien und Elemente, die weiterverfolgt werden sollen:

- abwechslungsreich ausgestaltetes Hafensand für unterschiedliche Nutzer*innengruppen (in der weiteren Bearbeitung sind vielfältige, adäquate Nutzungen zu planen und zu verorten sowie Bereiche für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen und zum Aufenthalt vorzusehen)
- Badestelle (in der weiteren Bearbeitung ist zu untersuchen, in welcher Form der Zugang zum Wasser erfolgen soll)

- Speichergebäude / Silhouette zur Förde
- Wasserbus (ÖPNV oder temporäres touristisches Angebot)
- Harniskaispitze mit multifunktionaler Platzfläche in Kombination mit grüner, kleinteilig strukturierter Uferzone
- Brücke zum Volkspark (zu untersuchen ist, ob der Anschluss vom Dach der Mobilitätsstation oder über ein freies Brückenbauwerk erfolgen sollte)

.... die nicht weiterverfolgt werden sollen:

- Klappbrücke

Zielkonflikte

- Anbindungsqualität Harniskaihalbinsel mit öffentlich zugänglichem Gebäude bei Entfall der Klappbrücke
- Effizienz und Wirtschaftlichkeit der Quartiersgaragen vs. Größe und Maßstab der Gebäude
- Harniskaihalbinsel als Ort für Segelsport vs. genügend Raum für andere, auch öffentliche Nutzungen sowie gute Durchwegungsmöglichkeiten zwischen Freihafen und Förde
- Anlegestelle für größere Schiffe (Hafencharakter) vs. infrastruktureller Aufwand und Verkehrsbelastung
- urbane, befestigte Promenade vs. genügend unversiegelte, grüne Bereiche sowie Anteil bebaute vs. unbebaute Fläche entlang der Uferkante
- abgetrennter Wasserbereich für Wassersport und Schwimmen vs. Schiffsverkehr im Hafen

5. Szenario 2 "Grünes Rückgrat"



Strukturplan Grünes Rückgrat

5.1 Beschreibung

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

Die **Baustruktur** ist durch eine baulich-räumliche Fassung des Parks und Akzentuierung des Parkrandes charakterisiert. Es entsteht eine Vielfalt an Baufeldgrößen und attraktiven Lagen an Förde und Park. Offene Baustrukturen gruppieren sich um Nachbarschaftshöfe und bilden ein feines Netz an halböffentlichen Grünräumen. Die drei denkmalgeschützten Speichergebäude stehen auch in diesem Szenario als Landmarken am Wasser und werden mit begrünten Platzsituationen kombiniert, die teils in den Verlauf des Grünen Rückgrates eingebettet sind. Die Baufelder sind nutzungsgemischt konzipiert, wo möglich (vgl. Restriktionen) sollen Wohnnutzungen vorgesehen werden. Öffentliche und/oder gemeinschaftliche Erdgeschossnutzungen sollen zur Belebung des Quartiers beitragen.

Hauptelement des **Freiraums** ist der zentral verlaufende Park mit unterschiedlichen Nutzungsbereichen für Sport, Spiel, Treffen, Erholung, gärtnerische Angebote etc. Der Park beginnt am südlichen Ende des Sanierungsgebietes, verschwenkt am HaGe-Speicher zum Flensburger Hafen, wird dann mittig durch das Quartier bis zum Freihafen und schließlich als grüner Uferpark nach Norden geführt. Am Flensburger Hafen ist eine begrünte Promenade mit Plätzen an den Speicher-Gebäuden vorgesehen. So entsteht ein großzügiger öffentlicher, begrünter Raum im Hafen-Ost.

Ballastbrücke und Kielseng sind zweistreifig umgebaut mit einem flankierenden Radschnellweg. Die **Straßenführung** weicht in diesem Szenario am stärksten vom Bestand ab: Durch die Einbindung der Straße Harnis in die Hauptverkehrserschließung wird die Übererschließung durch Ballastbrücke und Harnis reduziert, der Verkehrsfluss entschleunigt und der Quartiersentwicklung im Hafen-Ost mehr Raum gegeben. Zudem kann der zentral verlaufende Park eine angemessene Größe erhalten. Das Gebiet ist autoarm konzipiert. Die quartiersinterne MIV-Erschließung erfolgt über eine Ringschließung entlang der Straße Am Industriehafen und einen neuen Anschluss an die Straße Kielseng/Harnis. Ein feingliedriges Wegenetz ermöglicht die Erschließung für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen. Entlang der Uferkante vom Flensburger Hafen und Freihafen besteht eine durchgängige öffentliche Promenade. Die ÖPNV-Anbindung erfolgt per Bus über die bestehende Linie an Ballastbrücke und Kielseng, die über die neue Quartiersstraße durch das Quartier geführt wird. An den Haltestellen sind jeweils Mobilitätsstationen verortet, die das schnelle und komfortable Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern fördern. Ein Wasserbus ergänzt das ÖPNV-Netz und verbindet den Hafen-Ost mit dem Westufer. Sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder befinden sich dezentral verteilt im gesamten Quartier. Um den öffentlichen Raum möglichst autofrei zu gestalten, werden Kraftfahrzeuge zentral in den Quartiersgaragen der Mobilitätsstationen geparkt (Einzugsbereich ca. 300m). Die Harniskaihalbinsel ist über eine autonom fahrende Personenfähre an das Ostufer des Freihafens angebunden.

Der stark begrünte Freiraum, besonders der zentrale Park, bietet Möglichkeiten für **Klimaanpassungsmaßnahmen** und trägt zur Kühlung und Lüftung des Quartiers bei. Das Regenwasser kann in den Grünflächen sowie in multifunktionalen, überflutbaren Platzflächen zwischengespeichert und verdunstet werden.

Im **Süden** des Gebietes entsteht ein grüner Eingang in den Hafen-Ost und ein Baumhain am südlichen Ballastkai. Die zweistreifige Ballastbrücke mit Radschnellweg und Grünstreifen sorgt hier ebenfalls für mehr Aufenthaltsqualität. Die denkmalgeschützten Gebäudeteile des HaGe-Speichers sollen erhalten

und für öffentliche Angebote umgenutzt werden. Der angelagerte Platz bzw. die Uferzone ist grün und naturnah gestaltet.

In der **Mitte** des Gebietes steht als weit sichtbares Wahrzeichen der umgenutzte Stadtspeicher mit einem südlich vorgelagerten grünen Platz. Eine grüne Sichtachsen verläuft von hier bis zum Harnis und bildet so eine starke Verbindung von der Wasserkante bis zum Volkspark. Die Mitte ist durch kulturelle, soziale und Versorgungseinrichtungen (z. B. Markt, Quartierstreff, Kita), die entlang des Parks verortet werden sowie durch Bestandsnutzungen wie z. B. das Robbe & Berking Yachting Heritage Centre oder das Bürogebäude von Jacob Cement geprägt. In Verlängerung der Straße Am Industriehafen liegt die Wasserbus-Station.

Im **Norden** befindet sich das Maritime Zentrum am Freihafen mit Liegeplätzen für Segelboote, maritimem Gewerbe (z.B. Yacht-Service) und einer Anlegestelle für größere Schiffe auf der Hafenseite. Weitere maritime Nutzungen, Büros, kleine Betriebe, Handwerk, offene Werkstätten und kulturelle Einrichtungen können den Nutzungsmix ergänzen. Der Hübsch-Speicher (Harniskai 4) ist hier das weit sichtbare Wahrzeichen, umgenutzt als Kletterzentrum und Hostel mit einem Gastro-Pavillon an der Förde. Die Straße Harniskai dient der Erschließung der Harniskaihalbinsel und soll als Shared-Space ausgebildet und begrünt werden. Läden, Gastronomie u. a. in den Erdgeschossen sollen hier für eine Belebung sorgen. Die Winterlagerhallen der Segelvereine und des Flensburger-Yacht-Service können in diesen neuen Nutzungsmix integriert werden. Eine Nutzung der großen Dachflächen für Gewächshäuser, PV-Anlagen und Begrünung ist vorgesehen. Das Freihafen-Westufer soll öffentlich zugänglich sein; die bestehende private Fläche Industriekai der Stadt Flensburg soll als öffentliche Straße gewidmet werden und hauptsächlich für Fahrradverkehr und Fußgänger*innen zur Verfügung stehen.

Die **Harniskaispitze** ist als Aneignungsraum für alle Flensburger*innen konzipiert und soll von ihnen bewirtschaftet werden. Dafür könnten Parkparzellen in unterschiedlichen Größen angeboten werden, so dass eine Mischung aus festen und temporären und wechselnden Nutzungen entsteht. Es sind unterschiedliche Angebote von oder Gärten über Spiel und Sport bis hin zu Kunst oder Veranstaltungen (klein wie Kindergeburtstag oder groß wie Konzerte) denkbar, die in Zusammenhang mit dem Programm des öffentlichen Gebäudes (z. B. Kultur- und Bildungshaus) stehen können, das den südlichen Abschluss der Harniskaispitze im Übergang zum Maritimen Zentrum bildet.

Eine autonom fahrende **Personenfähre** für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen stellt eine direkte Anbindung der Harniskai-Halbinsel über den Freihafen an das Ostufer her; gleichzeitig kann die Einfahrt in den Freihafen für Boote und Yachten erhalten werden.

Auf der **Ostseite** des Freihafens sind Flächen für Wohnen, Gewerbe, Forschung, die Hochschule und eine Mobilitätsstation vorgesehen. Das Szenario sieht die Anbindung an den Volkspark durch mehrere Fußgängerübergänge auf Straßenniveau vor.

5.2 Evaluation

Das Szenario „Grünes Rückgrat“ versucht im Hinblick auf den **Kontextbezug und die Passgenauigkeit** für das Quartier Hafen-Ost den Hafenscharakter mit einer grünen Prägung zu verbinden: Die intensive Begrünung und das Anlegen eines zentralen Parks werden zum entwurfsleitenden Thema gemacht, um eine neue Qualität im Hafen-Ost zu schaffen. Gleichzeitig soll auch die Lage am Flensburger Hafen inszeniert werden, z. B. durch den Schwenk des Parks an die Wasserkante und vermehrt begrünte Uferbereiche. Diese Grundkonzeption kann nicht in Gänze überzeugen; Park und Promenade stehen in Konkurrenz zueinander, zudem ist der Bezug zum Flensburger Hafen als zentraler Anziehungspunkt für viele Flensburger*innen und Besucher*innen nicht ausreichend und der maritime Charakter kann nicht angemessen wahrgenommen werden.

Im Hinblick auf die **städtebauliche Qualität** ist positiv zu bewerten, dass der Park freiräumliche Qualitäten in die Tiefe des Quartiers bringt und unterschiedliche Lagequalitäten (Lage am Wasser, Lage am Park) erzeugt. Der Park schafft eine klare Gliederung des Quartiers, die zu einer guten Orientierung beiträgt. Die Baufelder erlauben eine flexible, robuste Bebauung mit einer Vielfalt an Gebäudetypen. Entlang des Flensburger Hafens ist die Baustruktur mit (zu) vielen Grünräumlichkeiten durchsetzt; dies könnte zu einer Fragmentierung der Silhouette und einer fehlenden baulichen Integration der denkmalgeschützten Speichergebäude führen.

Gleichzeitig kann festgehalten werden, dass es in Bezug auf die **freiräumliche Qualität** richtig ist, das bestehende Defizit an vegetationsgeprägten Freiräumen im Gebiet zukünftig auszugleichen: Der Park wirkt sich positiv auf das Mikroklima, die Ökologie und menschliche Gesundheit aus und würde als wohnungsnaher Grünraum insbesondere für die zukünftigen Bewohner*innen des Quartiers eine wichtige Alternative zur urbanen Promenade (mit ggf. auch touristischer, teils wohnstörender Frequentierung) darstellen. Die Gestaltung der Uferzone am Flensburger Hafen könnte demgegenüber in diesem Szenario „zu grün“ ausfallen: Der robuste, raue (Hafen-) Charakter sollte nicht in Gänze überformt werden. Hier muss eine Balance zwischen grünen und befestigten Bereichen gefunden werden. Der „Südeingang“ des Gebietes Hafen-Ost wird durch den Park gebildet und inszeniert. Es kann in Frage gestellt werden, ob dies angemessen ist und auch hier die Lage am Hafen nicht mehr inszeniert werden müsste. Positiv hervorzuheben ist der verstärkte Bezug zum Volkspark durch die begrünte „Stadtspeicher-Diagonale“ und einige weitere grüne Fugen im nord-östlichen Bereich am Freihafen. Zudem ist der gesamte Uferbereich öffentlich zugänglich geplant. Halböffentliche Freiräume sind innerhalb der Baufelder in ausreichendem Maß entwickelbar („Nachbarschaftshöfe“) und sorgen für guten Luftaustausch; die Durchlässigkeit der Baufelder kann jedoch die Privatsphäre der Bewohnenden beeinträchtigen.

Die Nutzungsqualität der **Bau- und Freiraumstruktur** ist hoch: Verschiedene Formen des Wohnens und Arbeitens (kleinteilig und großformatig) sind in den großen Baufeldern realisierbar. Das Verhältnis von Flächen für Wohnen, Arbeiten, Bildung/ Kultur/ Soziales/ Freizeit erscheint ausgewogen. Es wird eine Vielfalt an Nutzungsangeboten (quartiers- und stadtbezogen) sowohl im Freiraum als auch auf Gebäudeebene skizziert. Der großzügige Park bietet in Kombination mit der Harniskaispitze ausreichend Räume für gemeinschaftliche, informelle und selbstorganisierte Nutzungen, für die auch in der angrenzenden Gebäudestruktur Potentiale geschaffen werden können.

Insgesamt ist die **Erschließungsqualität** gut und bietet das Potential zur weiteren Optimierung. Das Szenario sieht aber auch die größten Veränderungen zur Bestandssituation vor. Es werden diverse Optionen für eine autoarme, multimodale **Mobilität** aufgezeigt: Anschluss an das ÖPNV-Netz per Bus (und evtl. Wasserbus), Organisation von Stellplätzen in Quartiersgaragen, Verbesserung des Rad- und Fußverkehrswegenetzes, Leihstationen für PKW und Elektro-(Lasten)-Räder. Mobilitätsstationen und fünf Bushaltestellen sind mit einem Einzugsradius von 300 m feinmaschig positioniert. Der Schwenk des Busses in das Quartier sowie die Position der Mobilitätsstation südwestlichen des Freihafens haben sowohl positive als auch negative Aspekte: Einerseits wird mehr Verkehr in das Quartier gezogen, andererseits werden Entfernungen reduziert, was zu einer besseren Nutzung von ÖPNV und Mobilitätsstation beitragen kann. Im Hinblick auf die Neuorganisation der Straßen Ballastbrücke – Harnis – Kielseng kann festgehalten werden, dass diese Verkehrsführung eine größere Effizienz bedeutet und der versetzte Straßenverlauf an Harnis und Kielseng den Verkehr entschleunigt. Die Erreichbarkeit aller Baufelder ist über ein Netz an in Ausnahmefällen befahrbaren Wegen (Einsatzfahrzeuge, Müllfahrzeuge, mobilitätseingeschränkte Personen, Be- und Entladen etc.) sichergestellt. Allerdings ist zu beachten, dass mehrere dieser Wege auch den Park queren und damit die Sicherheit insbesondere von im Park spielenden Kindern eingeschränkt wird. Die Trennwirkung von Ballastbrücke und Kielseng wird durch den zweistreifigen Umbau gemindert, die Gestaltqualität durch Baumsetzungen aufgewertet. Die Flankierung mit einem Radschnellweg ist ein weiterer Baustein des

multimodalen Mobilitätskonzeptes. Die autonom fahrende Fähre ist als Innovationsprojekt interessant und würde einen wirtschaftlichen, da bedarfsorientierten Betrieb ermöglichen. Es ist zu prüfen, ob die Kapazität ausreicht, um die Harniskaihalbinsel mit dem öffentlichen zugänglichen, multifunktionalen Gebäude und dem Hübsch-Speicher (Harniskai 4) zu erschließen. Die Anbindung an den Volkspark sollte weiter ausgebaut werden, insbesondere bezüglich der Überwindung des Höhenunterschieds bietet das Szenario bisher keine Lösung an.

In Bezug auf die **Robustheit und Flexibilität, die Wirtschaftlichkeit und das Integrationspotential der Planung** entstehen durch die Überbauung der Straße Ballastbrücke und dem Rückbau aller Bestandsgebäude in diesem Bereich größere Nachteile, ggf. sogar Entwicklungshemmnisse. Die Eigentumsverhältnisse können in diesem Bereich nicht berücksichtigt werden, die Umsetzung ist nur bei Erwerb aller betroffenen Grundstücke durch die Stadt Flensburg möglich. Weiterhin ist kritisch zu reflektieren, dass der Park grundlegend neu angelegt werden muss, es stehen keine/wenige integrierbaren Freiräume zur Verfügung, was einer schrittweisen und wirtschaftlichen Entwicklung entgegensteht. Das Potential der drei denkmalgeschützten Speichergebäude als „Pioniergebäude“ der Entwicklung wird zu wenig ausgeschöpft. Positiv zu bewerten sind die flexibel teilbaren Baufeldzuschnitte und die Integration bestehender Nutzungen sowie projektierte Vorhaben. Die erwartbare Baufeldfläche ist vergleichbar mit dem Szenario „Hafenband“ und etwas höher als im Szenario „Blaues Netz“.

Ideen, Prinzipien und Elemente, die weiterverfolgt werden sollen:

- größere, vegetationsgeprägte Freiräume, die nicht in Konkurrenz zur Promenade an der Förde stehen
- Harniskaispitze als Aneignungsort für u. a. Sub- und Bewegungskultur
- autonom fahrende Personenfähre im Freihafen, ggf. als Testphase für Wasserbus

.... die nicht weiterverfolgt bzw. überarbeitet werden müssen:

- Überbauung der Ballastbrücke, Veränderung des Straßenverlaufs der Hauptverkehrsstraßen Ballastbrücke und Kielseng
- zu starke Begrünung der Uferbereiche an der Förde (Hafencharakter darf nicht verloren gehen)
- kleinteilige Aneignungsfelder Harniskaispitze

Zielkonflikte

- Anbindungsqualität Harniskaihalbinsel mit öffentlich zugänglichem Gebäude bei Anbindung per Fähre (Kapazitätsfrage)
- Effizienz und Wirtschaftlichkeit der Quartiersgaragen vs. Größe und Maßstab der Gebäude
- Erreichbarkeit Mobilitätsstationen (südwestlich des Freihafens) vs. mehr Kfz-Verkehr im Quartier
- Harniskaihalbinsel als Ort für Segelsport vs. genügend Raum für andere, auch öffentliche Nutzungen sowie gute Durchwegungsmöglichkeiten zwischen Freihafen und Förde
- Anlegestelle für größere Schiffe (Hafencharakter) vs. infrastruktureller Aufwand/ Verkehrsbelastung
- Durchlässigkeit der Baufelder mit halböffentlichen Freiräumen vs. Privatsphäre für Bewohnende
- grünes Ostufer Freihafen vs. Nutzbarkeit für Yacht-/ Bootsverkehr (Liegeplätze, Zugänglichkeit)

6. Szenario 3 "Blaues Netz"



Strukturplan Blaues Netz

6.1 Beschreibung

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

Das Gesamtgebiet ist durch eine klare Ost-West-Ausrichtung gegliedert. Die **Baustruktur** ist durch kompakte Baufelder mit vielfältigen Gebäudetypen geprägt. In dieser Struktur fungieren die Speichergebäude als klare Hochpunkte in einer feingliedrigen, flächigen Bebauung. Die Baufelder sind Nutzungsgemischt konzipiert, wo möglich (vgl. Restriktionen) sollen Wohnnutzungen vorgesehen werden. Öffentliche und/oder gemeinschaftliche Erdgeschossnutzungen sollen zur Belebung des Quartiers beitragen.

Der **Freiraum** bildet einen starken Bezug zum Wasser, welcher auch in den Freiraum- „Fugen“ zum Volkspark wesentlicher Bestandteil der Gestaltung ist. Die Promenade ist durch die Kanäle in eine Abfolge unterschiedlich gestalteter Ufersequenzen unterteilt. Die Harniskaihalbinsel wird in diesem Szenario zur eigenständigen "Grünen Insel" entwickelt.

Ballastbrücke und Kielseng sind zweistreifig umgebaut mit einem flankierenden Radschnellweg. Das Gebiet ist autoarm konzipiert und verfügt im Wesentlichen über eine bestandsorientierte **Erschließungsstruktur**. Im Bereich der Harniskaihalbinsel ist die Straße Harniskai überbaut, das Gebiet wird über die Straße Industriekai erschlossen und so eine Neuordnung der Halbinsel für das Maritime Gewerbe ermöglicht. Die ÖPNV-Anbindung erfolgt per Bus (bestehende Linie an Ballastbrücke und Kielseng); an den Haltestellen sind jeweils Mobilitätsstationen verortet, die das schnelle und komfortable Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern fördern. Ein Wasserbus ergänzt das ÖPNV-Netz und verbindet den Hafen-Ost mit dem Westufer. Sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder befinden sich dezentral verteilt im gesamten Quartier. Um den öffentlichen Raum möglichst autofrei zu gestalten, werden Kraftfahrzeuge zentral in den Quartiersgaragen der Mobilitätsstationen geparkt (Einzugsbereich ca. 300m). Die Gesamtstruktur erzeugt zudem ein feinmaschiges Wege- und Erschließungsnetz für den Fuß- und Radverkehr sowie die untergeordnete MIV-Erschließung.

Die Bau- und Freiraumstruktur bietet sehr großes Potential für **Klimaanpassungsmaßnahmen**. Die Ost-West-Ausrichtung lässt eine gute Durchlüftung zu. Durch die erweiterten Wasserflächen in Form der Kanäle und Retentionsbereiche wird zusätzlich eine Kühlwirkung auf mikroklimatischer Ebene erreicht und Raum für Wasser bei Starkregenereignissen und Hochwasser geschaffen.

Im **Süden** des Gebietes entsteht auf Höhe des Lautrupsbachs der Auftakt in den Hafen-Ost. Die umgestaltete Ballastbrücke wird baulich gefasst und begrünt. Kleinere Parks entlang der Ballastbrücke markieren Eingänge zum Volkspark. Am umgenutzten HaGe-Speicher schafft ein Wasserplatz Raum für Aufenthalt, Erholung, Spiel und Sport. Entlang der Uferpromenade sind Hausboote für studentisches / temporäres Wohnen vorgesehen.

In der **Mitte** des Quartiers Hafen-Ost steht als weit sichtbares Wahrzeichen der umgenutzte Stadtspeicher (Harniskai 22). Zwei Kanäle in Verlängerung blau-grüner Freiräume zum Volkspark gliedern die Mitte. An diesen sind öffentlichwirksame Nutzungen vorgesehen. Die Mitte wird durch neue kulturelle, soziale und Versorgungseinrichtungen sowie durch Bestandsnutzungen wie z. B. das Robbe & Berking Yachting Heritage Centre oder das Bürogebäude von Jacob Cement geprägt. Ein „Grüner Balkon“ am Ufer lädt zum Verweilen ein und schafft einen Zugang zum Wasser. In Verlängerung der Straße Am Industriehafen liegt die Wasserbus-Station.

Im **Norden** befindet sich das Maritime Zentrum am Freihafen mit Liegeplätzen für Segelboote, maritimem Gewerbe (z. B. Yacht-Service) und einer Anlegestelle für größere Schiffe (Hafenseite) in Verbindung mit einer multifunktionalen Platzfläche am Wasser. Der Hübsch-Speicher (Harniskai 4) ist das weit sichtbare Wahrzeichen, umgenutzt als Kletterzentrum und Hostel mit Gastro-Pavillon an oder im Flensburger Hafen. Weitere maritime Nutzungen, Büros, kleine Betriebe, Handwerk, offene Werkstätten und kulturelle Einrichtungen können den Nutzungsmix ergänzen. Die Erschließung der Harniskaihalbinsel erfolgt über die Straße Industriekai als Shared-Space und ermöglicht eine flexible Aufteilung der Baufelder und die Integration der Winterlagerhallen der Segelvereine und des Flensburger-Yacht-Service; eine Nutzung der großen Dachflächen für PV-Anlagen und mit begrünter Aufenthaltsqualität ist vorgesehen. Ein öffentliches, multifunktionales Gebäude (z. B. Kultur- und Bildungshaus) liegt in Verlängerung der Straße Am Industriehafen direkt an der Förde und an der multifunktionalen Platzfläche. Eine Mobilitätsstation bündelt den Stellplatzbedarf im Maritimen Zentrum und gewährt eine gute Erreichbarkeit aller Nutzungsbausteine.

Die **Harniskaispitze** wird in diesem Szenario zur "Insel". Durch eine behutsame Weiterentwicklung und Minimierung der intensiven Freiraumnutzungen entsteht ein Ruheort für Mensch und Tier. Die Harniskai-Insel dient der Erholung und Entspannung für Flensburger*innen. Durch Sukzessionsflächen und nicht zugängliche Uferbereiche entsteht aber auch ein Rückzugsort für Tiere und Pflanzen. Die Harniskai-Insel ist charakterisiert durch eine möglichst minimale Versiegelung und temporär überflutbare Flächen. Auf eine zusätzliche Anbindung der Harniskaispitze/-halbinsel über den Freihafen wird verzichtet.

Auf der **Ostseite** des Freihafens ist eine blau-grüne Melange aus Flächen für Wohnen, Gewerbe, Forschung und Hochschule sowie Freiräumen zwischen Volkspark und Freihafen vorgesehen. Die Mobilitätsstation ist in die Baustruktur integriert. Über eine markante Brückenkonstruktion besteht südlich des Klärwerks eine Anbindung für den Rad- und Fußverkehr zur Sonnenwendwiese im Volkspark.

6.2 Evaluation

Das Szenario „Blaues Netz“ ist in Bezug auf den **Kontextbezug und die Passgenauigkeit** für den Hafen-Ost als positiv zu bewerten: Das Szenario schafft es, die Einzigartigkeit der Lage zwischen Wasser und Volkspark zu verknüpfen und im Quartier erlebbar zu machen. Der vielseitige Bezug zum Wasser kann auch hinsichtlich des maritimen Charakters überzeugen und entwickelt diesen zeitgemäß weiter, sodass der Hafen-Ost in Zukunft für viele Flensburger*innen zu einem attraktiven Ort werden kann.

Die **städtebauliche Qualität** ist durch den vielseitigen Bezug zum Wasser und die kleinteilige, aber dichte Struktur als charakterstark und "flensburgtypisch" zu bewerten. Die drei denkmalgeschützten Speicher werden in das Gesamtkonzept integriert und als architektonische Zeitzeugen gewürdigt. In ihrer städtebaulichen Positionierung nehmen sie - jeweils an Kanälen oder öffentlichen Plätzen gelegen - eine besondere Rolle im räumlichen Gefüge ein. Es entstehen spannende Räume mit maritimem Charakter aus Vorhandenem und Neuem in einem menschlichen Maßstab.

Die **Freiraumqualität** im Szenario "Blaues Netz" liegt in den Ost-West-ausgerichteten grün-blauen Freiräumen, in denen sich die Kanäle und Retentionsflächen befinden. Die Qualität der Kanäle wird kritisch gesehen. Sie werden als zu schmal beurteilt, um eine geeignete Nutzung zu etablieren. Außerdem bieten das Hafenbecken und das Freihafenbecken schon ausreichend Wasserfläche. Der Höhenunterschied zwischen Wasserspiegel (ca. 0 m) und Oberkante Gelände (3-4 m) verhindert zudem eine adäquate Erlebbarkeit und Nutzbarkeit der Kanäle. Generell wird die Ost-West-Ausrichtung positiv bewertet: So werden die wasserbezogenen Qualitäten bis an den Volkspark herangetragen und

das Quartier kleinklimatisch gut be-/durchlüftet. Mögliche negative Auswirkungen der vorherrschenden Ost-West-Windrichtung auf die Aufenthaltsqualitäten sollten im Weiteren geprüft werden. Im Gesamtgebiet fehlt es an größeren öffentlichen Frei- und Platzflächen sowie zentralen Orten, die sowohl zum Zusammenkommen als auch zur Aneignung und Bewegung genutzt werden könnten. Der Multifunktionsplatz am Anleger wird positiv bewertet. Die exakt benötigten Flächengrößen sollten für eine potenzielle Nutzung als Anlegestelle für große Schiffe geprüft werden. Die Abtrennung Harniskaispitze zu einer naturnahen Insel wird negativ bewertet. Auf dieser Fläche wird zukünftig hoher Nutzungsdruck erwartet. Eine rein naturnahe Gestaltung wird diesem Bedarf nicht gerecht. Stattdessen sollte die Harniskaispitze stärker gestaltet und für eine Naturnähe eine gute Anbindung zum Volkspark, wo bereits heute viele naturnahe Nutzungen zu finden sind, hergestellt werden.

Die **Nutzungsqualität** der Bau- und Freiraumstruktur ist als flexibel und anpassungsfähig zu bewerten. Verschiedene Formen des Wohnens und Arbeitens scheinen möglich, wobei die Baufelder in ihrer Größe eine nicht ganz so große Bandbreite wie in den anderen Szenarien aufweisen. Die Anzahl an Baufeldern mit direkter Lage zum Wasser wird maximiert und das Verhältnis von Flächen für Wohnen, Arbeiten, Bildung/ Kultur/ Soziales/ Freizeit erscheint ausgewogen. Es wird eine Vielfalt an Nutzungsangeboten (quartiers- und stadtbezogen) sowohl im Freiraum als auch auf Gebäudeebene skizziert. Die Flächen für private Freiflächen und Höfe fallen in diesem Szenario verhältnismäßig gering aus. Das aktive Zusammenleben findet in dem engmaschigen Netz aus öffentlichen Räumen und blau-grünen „Fugen“ statt. In der Weiterentwicklung ist sicherzustellen, dass ausreichend „freie Räume“ für gemeinschaftliche, informelle und selbstorganisierte Nutzungen zur Verfügung stehen. Die Baustruktur und Erschließung der Harniskaihalbinsel ist hinsichtlich der Funktionalität des maritimen Gewerbes negativ zu bewerten.

Die **Erschließungsqualität des Quartiers** ist gut und relativ kleinteilig konzipiert. Insbesondere die Anbindung an den Volkspark und die quartiersinterne Vernetzung ist aufgrund der baulichen Struktur im Szenario „Blaues Netz“ gegeben. Es werden diverse Optionen für eine autoarme, multimodale **Mobilität** aufgezeigt: Anschluss an das ÖPNV-Netz per Bus und Wasserbus, Organisation von Stellplätzen in Quartiersgaragen, Verbesserung des Rad- und Fußverkehrswegenetzes, Leihstationen für PKW und Elektro-(Lasten)-Räder. Mobilitätsstationen und Bushaltestellen sind mit einem Einzugsradius von 300 m adäquat positioniert. Die Erreichbarkeit aller Baufelder ist über ein Netz an in Ausnahmefällen befahrbaren Wegen (Einsatzfahrzeuge, Müllfahrzeuge, mobilitätseingeschränkte Personen, Be- und Entladen etc.) sichergestellt. Die Trennwirkung von Ballastbrücke und Kielseng wird durch den zweistreifigen Umbau gemindert, die Gestaltungsqualität u. a. durch Baumpflanzungen aufgewertet. Die Flankierung mit einem Radschnellweg ist ein weiterer Baustein des multimodalen Mobilitätskonzeptes. Die Brücke zum Volkspark schafft eine barrierefreie und direkte Anbindung mit Nutzungspotenzial für viele Flensburger*innen. Zu prüfen ist, wie der große Höhenunterschied überwunden werden kann, ohne zu viel Fläche für das Brückenbauwerk in Anspruch zu nehmen.

Die **Robustheit und Flexibilität sowie die Wirtschaftlichkeit und das Integrationspotential der Planung** des Szenarios wurden umfangreich diskutiert und hinsichtlich des Eingriffs und des Aufwandes der Errichtung der Kanäle und neuer Wasserflächen in Bezug auf die infrastrukturbezogenen Maßnahmen kritisch betrachtet. Durch die kleinteilige Baufeldstruktur des Szenarios fällt die bebaubare Fläche etwas geringer als in Szenario 1 und Szenario 2 aus. Gleichzeitig entstehen besondere Qualitäten auch in der zweiten Reihe. Eine schrittweise Entwicklung unter Berücksichtigung der bestehenden Eigentumsverhältnisse scheint möglich.

Ideen, Prinzipien und Elemente, die weiterverfolgt werden sollen:

- städtebauliche Körnung/Struktur - Menschlicher Maßstab/Kleinteiligkeit
- Freiräume mit Wasserbezug/Wasserelementen für Aufenthalt und Klimaanpassungsmaßnahmen
- Vernetzung zum Volkspark / Anbindung
- Brücke zum Volkspark (zu untersuchen ist, ob der Anschluss vom Dach der Mobilitätsstation oder über ein freies Brückenbauwerk erfolgen sollte)
- multifunktionale Platzfläche an der Förde
- (temporäres/studentisches) Wohnen auf dem Wasser

.... die nicht weiterverfolgt werden sollen:

- Kanäle und zusätzliche, in der Errichtung und Erhaltung aufwendige Wasserflächen
- Charakter der Harniskaispitze als "Grüne Oase" mit großen Sukzessionsflächen und geringer Nutzungsintensität

Zielkonflikte:

- Anbindungsqualität Harniskaihalbinsel mit öffentlich zugänglichem Gebäude mit mehr als 500m Fußweg zur nächsten Bushaltestelle
- Harniskaihalbinsel als Ort für Segelsport vs. genügend Raum für andere, auch öffentliche Nutzungen sowie gute Durchwegungsmöglichkeiten zwischen Freihafen und Förde
- Effizienz und Wirtschaftlichkeit der Quartiersgaragen vs. Größe und Maßstab der Gebäude
- Anlegestelle für größere Schiffe (Hafencharakter) vs. infrastruktureller Aufwand und Verkehrsbelastung
- Ost-West-Ausrichtung verbindet Förde mit Volkspark vs. negative Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität der vorherrschenden Windrichtung vs. angenehme Durchwegung Nord-Süd