Vorbereitende Untersuchungen nach §141 BauGB
mit integriertem städtebaulichem Entwicklungskonzept

Im Auftrag der Stadt FLENSBURG

IHR Sanierungsträger
Flensburger Gesellschaft für Stadterneuerung mbH
Am Pferdewasser 14 | 24937 Flensburg
Flensburg
**Hafen-Ost**
Vorbereitende Untersuchungen nach §141 BauGB
mit integriertem städtebaulichem Entwicklungskonzept

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

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

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

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

Inhaltsverzeichnis .......................................................................................................................... 3

1 Aufgabe, Anlass und Methodik ................................................................................................. 7
   1.1 Aufgabe und Anlass ............................................................................................................. 7
   1.2 Methodik, Verfahren und Prozessorganisation ..................................................................... 8
   1.3 Beteiligung .......................................................................................................................... 11

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

3. Öffentlichkeitsbeteiligung ........................................................................................................ 51
   3.1 Auftaktveranstaltungen am 12./13.10.2016 und am 16.03.2017 .............................................. 51
   3.2 Informationsveranstaltungen ............................................................................................... 54
   3.3 Internetplattform „Ideenmerker“ ......................................................................................... 55
   3.4 Stadtteilforen ..................................................................................................................... 56

4. Bestandsanalyse ....................................................................................................................... 57
   4.1 Städtebauliche Struktur ...................................................................................................... 57
      4.1.1 Denkmalschutz und Archäologie ............................................................................... 57
      4.1.2 Baustruktur und baulicher Zustand der Gebäude ....................................................... 63
      4.1.3 Energetischer Zustand der Gebäude ......................................................................... 65
      4.1.4 Barrierefreiheit .......................................................................................................... 66
   4.2 Nutzungsstruktur .............................................................................................................. 68
      4.2.1 Wohnen ...................................................................................................................... 70
      4.2.2 Hafenbezogenes Gewerbe ....................................................................................... 71
      4.2.3 Sonstiges (nicht-hafenbezogenes) Gewerbe ............................................................... 71
      4.2.4 Freizeit / Tourismus / Wassersport ........................................................................... 73
      4.2.5 Soziale Infrastruktur .................................................................................................. 74
      4.2.6 Kulturelle Einrichtungen .......................................................................................... 76
      4.2.7 Sport- und Freizeiteinrichtungen .............................................................................. 76
      4.2.8 Sonstige Nutzungen .................................................................................................. 76
      4.2.9 Leerstand / Brachflächen ......................................................................................... 77
      4.2.10 Wasserflächen ....................................................................................................... 77
   4.3 Grün- und Freiflächen ...................................................................................................... 79
      4.3.1 Öffentliche Grün- und Freiflächen ............................................................................ 79
      4.3.2 Private Grün- und Freiflächen ............................................................................... 82
      4.3.3 Baumbestand ............................................................................................................ 82
   4.4 Verkehrliche Erschließung und Mobilität .......................................................................... 84
      4.4.1 Fußgänger- und Radverkehr ..................................................................................... 84
      4.4.2 Straßen: Motorisierter Individualverkehr .................................................................... 86
      4.4.3 Straßenzustand .......................................................................................................... 88
      4.4.4 Parkplatz- und Stellplatzflächen ............................................................................... 90
      4.4.5 Öffentlicher Personennahverkehr ........................................................................... 91
      4.4.6 Schienenverkehr / Schienennetz ............................................................................ 92
      4.4.7 Fährverkehr ............................................................................................................. 93
      4.4.8 Ver- und Entsorgungsnetze ..................................................................................... 93
4.5 Wirtschaftshafen ................................................................. 96
4.5.1 Hafenflächen und Ausstattung (Infra- und Suprastruktur) .......... 96
4.5.3 Hafenumschlagsmengen .................................................. 100
4.6 Eigentumsstruktur und Grundstücksverfügbarkeit ......................... 104
4.7 Bevölkerungsdaten und Sozialstruktur .................................. 105
4.7.1 Bevölkerungsstruktur und -entwicklung ................................ 105
4.7.2 Arbeitsmarkt und Beschäftigung / Soziale Sicherung .................. 106
4.7.3 Wohnstruktur ................................................................. 107
4.7.4 Eigentümerbefragung ...................................................... 108
4.8 Wirtschaftsstruktur und Arbeitsplätze ..................................... 109
4.9 Umwelteinwirkungen .......................................................... 112
4.9.1 Schall ................................................................. 112
4.9.2 Luftbelastung durch Staub und Geruch ............................... 119
4.9.3 Boden / Bodenschutz .................................................. 123
4.9.4 Hochwasser .............................................................. 125
5. Zusammenfassende Bewertung .............................................. 128
5.1 Stärken und Potenziale ....................................................... 128
5.2 Substanz- und Funktionsmängel .......................................... 131
6. Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept für den Hafen-Ost (IEK) ........ 134
6.1 Ziele des gesamtstädtischen integrierten Stadtentwicklungs-konzepts (ISEK) .... 136
6.2 Leitbild und Leitlinien ....................................................... 136
6.3 Sanierungsziele .................................................................. 140
6.3.1 Handlungsfeld Stadtstruktur / Stadtbild ............................... 140
6.3.2 Handlungsfeld Nutzungsstruktur ...................................... 141
6.3.3 Handlungsfeld Umwelt / Klima / Grün / Freiraum .................. 142
6.3.4 Handlungsfeld Verkehr / Infrastruktur ................................ 142
7. Maßnahmen- und Zeitplan .................................................... 144
7.1 Maßnahmen der Vorbereitung (gemäß B.1.1 der StBauFR SH) .......... 144
7.2. Maßnahmen der Durchführung (gemäß B.2 der StBauFR SH) ........ 144
7.3 Maßnahmen der Abwicklung (gemäß B.3 der StBauFR SH) ............ 152
7.4 Zeitplan ........................................................................... 152
8. Kosten- und Finanzierungsplanung ........................................... 153
EXKURS: Andere Hafenstädte ..................................................... 157
9. Verfahrensrechtliche Abwägung .............................................. 158
9.1 Beurteilung der Sanierungsvoraussetzungen nach BauGB ............... 158
9.2 Abwägung und Empfehlung zur Anwendung eines Instrumentes des besonderen Städtebaurechts ................................................................. 163
9.3 Empfehlung zur Abgrenzung eines Sanierungsgebiets ......................................................... 167
10. Weiteres Verfahren ........................................................................................................................................................................ 169
Anhang ......................................................................................................................................................................................... 170
Abbildungsverzeichnis ................................................................................................................................................................... 172
Quellenverzeichnis ................................................................................................................................................................. 173
1 Aufgabe, Anlass und Methodik

1.1 Aufgabe und Anlass

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


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

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


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

In den vorbereitenden Untersuchungen ist ein für das Gebiet Hafen-Ost spezifisches integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept enthalten. Es umfasst die Erarbeitung eines Leitbilds, von Sanierungszielen und Maßnahmen, die Formulierung einer langfristigen Strategie und Empfehlungen zum Einsatz des besonderen Städtebaurechts.
Zeitlich parallel wurde von der Stadt Flensburg das "Integrierte Stadtentwicklungskonzept" (ISEK) für die Gesamtstadt erarbeitet und am 26.04.2018 (RV-35/2018) beschlossen. Die im ersten Teil "Ausbilgslage" werden die Abgabe und der Anlass sowie die Methodik, das Verfahren und die Ordnungsbehörden besprochen (Kapitel 1). Das Untersuchungsgebiet wird in Hinsicht auf die Lage und Funktion, die historische Entwicklung und die übergeordneten Planungsgrundlagen dargestellt (Kapitel 2).

Das Beteiligungsverfahren enthält sowohl formelle Beteiligungs- als auch darüber hinausgehende informelle Beteiligungsprozesse (Kapitel 3).

Der dritte Teil "Umsetzung" enthält die verfahrensrechtliche Abwägung (Kapitel 9). Es wird die Sanierungsvoraussetzungen nach BauGB beurteilt, die Instrumente des besonderen Städtebaurechts dargestellt und auf ihre Anwendbarkeit im Untersuchungsgebiet geprüft. Als Ergebnis wird eine Empfehlung zur Anwendung des besonderen Städtebaurechts und zur Abgrenzung eines Sanierungsgebietes ausgesprochen (Kapitel 10).
Internet-Seite der Stadt Flensburg entsprechend den Anforderungen des § 141 (4) BauGB ortsüblich bekannt gemacht.

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

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

**Beteiligung der Träger öffentlicher Belange**


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

**Satzungsbeschluss über das Sanierungsgebiet**

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

**Prozessorganisation**

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

In der **Projektgruppe** sind vertreten:

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

Abbildung 1 | Ablaufplan
1.3 Beteiligung

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

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


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

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

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


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

2.1 Die Stadt Flensburg

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

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

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

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

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

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

1 Aufgrund des laufenden Widerspruchsverfahrens der Stadt Flensburg gegen den Zensus-Bescheid 2011 sind die amtlich festgestellten Einwohnerzahlen für die Stadt Flensburg nicht gültig. Es werden daher Zahlen auf Basis des Einwohnermelderegisters der Stadt Flensburg veröffentlicht.
2.2 Lage, Größe und Bedeutung des Untersuchungsgebiets

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

Das Gebiet wird begrenzt durch

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

Abbildung 2 | Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

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

An das VU-Gebiet schließen an:

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

### 2.3 Naturräumliche Lage, Topographie und Geologie

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

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


Die Böden im Hafenbereich bestehen hauptsächlich aus oberflächennahen Auffüllungen aus fein- bis grobsandigen Mittel- und sandigen Anteilen, die vor allem im oberflächennahen Bereich Beimengungen von Bauschutt aufweisen. Die maximale Mächtigkeit der Auffüllungen beträgt 5 m. Darunter befinden sich Wechsellagerungen von Mudden, Sanden oder Torfen. Unterhalb der Wechsellagerungen (in ca. 6,5 bis 9 m unter Geländeebene) stehen gewachsene, wasser durchlässige, fein- bis grobsandige Mittel- und sandige Torfgebiete mit Findlingen und großen Steine an.
2.4 Historische Entwicklung

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

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


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


2.5 Übergeordnete Planungen

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

2.5.1 Landesentwicklungsplan

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


2.5.2 Regionalplan


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

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

2.5.3 Landschaftsrahmenplan

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

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

- Naturerlebnisräume und Grünzüge in Siedlungsnähe als ortsteilbezogene Erholungsstätten
Gesundes innerörtliches Lokalklima durch unversiegelte Flächen, begrünte Verkehrswege und Plätze, Freihaltung der Kaltluftschneisen (Niederungsgebiete) von Bebauung

Kulturhistorisch besondere Landschaftsausschnitte durch Erhaltung und Entwicklung des Knicksystems, der Kleingewässer und sonstiger kulturhistorisch bedeutsamer Objekte

Naturnahe Seen, Förden / Buchten und Fließgewässer

2.6 Geltendes Planrecht

2.6.1 Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)

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


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


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

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

**Handlungsansatz D1: Entwicklung lebendiger innerstädtischer Quartiere**
- Entwicklung / Konversion als Urbanes / Mischgebiet, ggf. mit Schwerpunktsetzung Dienstleistungen / IT, Kultur- / Kreativwirtschaftlicher bzw. freizeitbezogener / sportlicher Nutzung
- Entwicklung öffentlicher Plätze und Freiräume
- Denkmalschutz: Sanierung und Nachnutzung der Speicher
- Erhalt und Stärkung des maritimen Charakters

**Handlungsansatz D2: Umweltverbundförderndes Mobilitätskonzept für die Innenstadt**
- Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität: Verkehrsberuhigung im Hafenbereich, P+R an strategischen Punkten, Förderung der Erschließung für FußgängerInnen und FahrradfahrerInnen
- Nutzung des Wassers als Transportweg: Ergänzung des ÖPNV-Angebots durch eine Hafenfähre für Fußgänger, Fahrräder und Touristen zur Anbindung an die Erlebnisräume entlang des Wassers (Hafenspitze, Ostufer, Galwikpark, Sonwik, Ostseebad, Solitüde etc.)

**Handlungsansatz D3: Aufwertung der innerstädtischen Erlebnisräume**
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes
- Sanierung der stadtbildprägenden Gebäude wie z.B. den Hafenspeichern
- Markante Gestaltung der Übergänge zwischen den Quartieren und die Eingangssituation in die Innenstadt

**Handlungsansatz D4: Abbau stadträumlicher Barrieren**
- bessere Vernetzung der einzelnen Erlebnisräume (Übergang Fußgängerzone – Wasserkante, Übergänge östliche Altstadt – Hafen) und der Quartiere untereinander
- Rückgewinnung stadträumlicher Qualitäten durch Förderung nachhaltiger Mobilität (vor allem Fuß- und Radwege)

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

- Fehlende Flächenreserven für Wohnungsbau und strategische Gewerbeentwicklung
- Nutzungskonflikte in Gemengelagen
- Unterausnutzung / Leerstände im Gebäudebestand (insbesondere Gewerbeimmobilien)
- Sanierungsstau / Modernisierungsbedarf im Gebäudebestand

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

Der Hafen-Ost stellt im ISEK vor allem im Sektor „Lebens- und Erlebnisraum Flensburger Innenstadt“ einen wichtigen Teilbereich dar. Städtebauliche Ergänzungen finden perspekti-
visch u.a. im Hafen-Ost statt. Das Stadtzentrum bleibt Schwerpunkt der Sanierungstätigkei-

ten.

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

**Lebendige Quartiere der Innenstadt**

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

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

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

**Stärken**

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

**Potenziale**

- Hafen-Ost: Entwicklung als Urbanes Gebiet
- Fördeufer = öffentlicher Raum von gesamtstädtischer Bedeutung, Aufwertung der Er-
  lebnisräume, Freiraumgestaltung, Bewegungsangebote am Wasser
- Entwicklung in Richtung Qualifizierung des Freiraums und Tourismus
- Möglichkeiten der Einbindung „Wissenschaft“ bei der Entwicklung des Gebiets Kultur
  und Kreativwirtschaft als Impulsgeber für die Stadtentwicklung , z.B. Yachting Herita-
  ge Centre, Umnutzung Hafenspeicher
- Ansiedlung Dienstleistungen IT, Start-Ups ggf. durch Umnutzung von Gebäuden wie
  z.B. Hafenspeicher
- Transformation / Konversion gewerblicher Flächen in Wasserlage
Stadt am Wasser / Stadt in Bewegung – Stadträume am Wasser / Öffentliche Räume noch stärker betonen (Rahmenkonzept „Das blaue Band“)

Umnutzung Bahndamm / Hafenbahn als Rad- und Fußwegeverbindung zur hochattraktiven Erschließung der Innenstadt

Mängel und Missstände

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

Ziele

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

Erhöhung der Zugänglichkeit der Wasserkante, durchgehende Promenade

Umnutzung ehemaliger Bahndamm durch einen Fuß- und Radweg als zentrale Verbindung (Wasser - Innenstadt, Bahnhof, ggf. sogar in Richtung Stadtteil Weiche) mit hoher Aufenthaltsqualität

Entwicklungs- und Nutzungskonzepte für städtische Parks und Freiräume (z. B. Volkspark, Hafenspitze)

Weiterführung des Rahmenplans „Das blaue Band“ mit der stärkeren Verknüpfung von Innenstadt und Wasser und zusätzlichen Fährverbindungen

mögliche Erweiterung der Passagierschifffahrt nach Dänemark, Ausgangspunkt für die Fährschifffahrt könnte der Kreuzfahrtanleger auf der Hafen-Ostseite sein

Hauptstärke Flensburgs bei Image und Vermarktung liegt im Wassersport und dem maritimen Flair

Entwicklung von Brachflächen, Gemengelagen und Konversionsflächen mit geeigneten Instrumenten der Stadterneuerung

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

Maßnahmen

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

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

2.6.2 Flächennutzungsplan

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

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

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


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


2.6.3 Landschaftsplan


Eine öffentliche Grünfläche ist an der Ecke Ballastbrücke/Nordstraße dargestellt, die bis zur Straße Unterer Lautrupweg (in einer größeren Breite als vorhanden) führt. Zwei Grünflächen mit der Zweckbemessung Kleingartenanlage sind im hinteren Bereich der Gärten der Ballastbrücke dargestellt. Die Darstellung ist als Planung anzusehen, da sie bisher nicht vor-
handen ist. Das Grundstück des Pumpwerks / der Freiwilligen Feuerwehr Jürgensby ist als Gemeinbedarfsfläche gekennzeichnet.

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

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


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


2.6.4 Bebauungspläne

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

**Fluchtlinienpläne**

Die Fluchtlinienpläne wurden hauptsächlich für Straßenbaumaßnahmen aufgestellt.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Titel</th>
<th>Datum</th>
<th>Inhalt</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>85</td>
<td>Ballastbrücke</td>
<td>1909</td>
<td>Neubau und Verbreiterung der Straße Ballastbrücke ab Nr. 13 bis Harnis, neue Grundstückszuschnitte</td>
</tr>
<tr>
<td>87</td>
<td>Harnis und Kielseng</td>
<td>1924</td>
<td>Neubau Straße Kielseng</td>
</tr>
<tr>
<td>93</td>
<td>Ballastbrücke und Bismarckbrücke</td>
<td>1923</td>
<td>Neubau Straße Am Lautrupsweg von Ballastbrücke bis Bismarckbrücke, parallel zur Eisenbahnstrecke nach Kiel, Einschnitt in den Ballastberg</td>
</tr>
<tr>
<td>Nr.</td>
<td>Titel</td>
<td>Datum</td>
<td>Inhalt</td>
</tr>
<tr>
<td>------</td>
<td>------------------------</td>
<td>-------</td>
<td>------------------------------------------------------------------------</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Bebauungspläne**

**Nr. 209 „Harnis“ (im Verfahren)**


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

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

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

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

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

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

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

Aufgrund von Bedenken des LLUR wurden weitere Untersuchungen und Abstimmungen zum Schallschutz vorgenommen. Außerdem wurde ein Gutachten zu Staub- und Geruchsimmis-
sionen erarbeitet. Vor Erarbeitung einer Entwurfsvorschrift ist Ende 2010 die Verpachtung des Grundstücks an einen gewerblichen Nutzer – also mit anderer planungsrechtlicher Zielsetzung - erfolgt. Eine Einstellung des Bauleitplanverfahrens war mit diesem Beschluss aber nicht verbunden. Ein Einstellungsbeschluss wurde seitens der Verwaltung nicht vorgelegt, weil sich erste Zweifel an der Umsetzung des gewerblichen (High-Ship) -Projektes ergaben.

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


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

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

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

A 6 „Hafenspitze“ (1993)

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

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

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

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

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


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

VB Nr. 4 „Werftkontor“ (1999)

Der VB wurde aufgestellt, um aufgrund des rückläufigen Hafenbetriebes und der damit verbundenen Brachflächen dort eine neue Nutzung (Wohnen, Gewerbe, Dienstleistung, Handel, Sportboothafen) zu ermöglichen. Das Areal soll Bestandteil der „maritimen Erlebnisküste“ im Flensburger Innenfördebereich werden und u.a. mit einer öffentlichen Promenade und einem Busparkplatz dies unterstützen. Die Gleistrasse wurde planungsrechtlich gesichert, um sie
bei Bedarf zu einem späteren Zeitpunkt reaktivieren zu können. Die Straße Ballastkai soll nach Norden in Richtung Mischfutterwerk keine Durchfahrtsmöglichkeit mehr bieten, um eine zusätzliche Lärmbelastung der geplanten Wohnbebauung durch „Schleichverkehre“ zu vermeiden.

**VB Nr. 17 „Gaststätte Bellevue“ (2007)**
Gründe für die Planaufstellung waren die Erweiterung der Gaststätte „Bellevue“ und die städtebauliche Ordnung der damit verbundenen Auswirkungen auf die benachbarten Flächen. Es wurden u.a. öffentlich zugängliche Toiletten im privaten Gebäude festgesetzt. Entlang der Bahnanlagen liegt die Fernwärmeinfrastruktur Flensburg – Glücksort der Stadtwerke Flensburg, die z.T. mit Lagergebäuden überbaut werden. Vertraglich ist geregelt, dass die Stadtwerke kurzfristig und ohne eigene Kosten an ihre Leitungen gelangen können, d.h. die Kosten trägt der Nutzer.

**2.6.5 Weitere städtische Satzungen**
(s. Bestandsplan Nr. 5)

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

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

**Vorkaufsrechtssatzung „Innenstadt“ (2001)**
(Anmerkung: im Bereich von Bebauungsplänen gilt nach § 24 BauGB ein allgemeines Vor-
kaufsrecht für die Gemeinde für Flächen, die für öffentliche Zwecke festgelegt sind. Das ist in
B-Plan Nr A 6 die derzeitige private Stellplatzanlage, die für „Verkehrsanlagen besonderer
Zweckbestimmung – Parken“ festgelegt ist).

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

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

2.7 Städtische Planungen und Gutachten

2.7.1 Leitlinien zur Steuerung des Wohnungsbaus

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

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

- Schnelle Umsetzung neuer Wohnungbaumaßnahmen in hoher Qualität unter Be-
rücksichtigung der demographischen Veränderungen, der Wandel der Lebensweisen
und aller Nachfragegruppen, vor allem einkommensschwache Personen bzw. Fami-
lie
- Berücksichtigung einer guten Durchmischung mit gefördertem und nicht gefördertem
Wohnraum, Barrierefreiheit, gesundes Wohnumfeld, gesunde und ökologisch verträg-
liche Stadtentwicklung und Klimaschutz
- Anwendung geeigneter Verfahren wie z.B. städtebauliche und Investorenwettbewer-
be
- Verbesserung der Bestandsgebäude und neuer Geschosswohnungsbau für die Quar-
tiersbevölkerung und für neue Nachfragegruppen
- Entwicklung von Brachflächen, Gemengelagen und Konversionsflächen
2.7.2 Klimaschutzkonzept

Der Klimapakt Flensburg e.V. und die Stadt Flensburg als eines der Gründungsmitglieder haben sich das Ziel gesetzt, für Flensburg bis zum Jahr 2050 die CO²-Neutralität zu erlangen. Um dieses Ziel zu erreichen, ist es erforderlich, die Treibhausgasemissionen in allen Bereichen des öffentlichen und privaten Lebens kontinuierlich zu senken.

Abbildung 7 | Klimaschutz in Flensburg

Im integrierten Klimaschutzkonzept (2011) wurde ein Weg aufgezeigt, wie die CO²-Neutralität erreicht werden kann. In dem vierjährigen Projekt soll ein Konzept erarbeitet und die Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen koordiniert, begleitet und bewertet werden.

Der Weg wird durch folgende Hauptziele beschrieben:

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

Die Haushalte können dazu beitragen:

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

Verkehr sollte optimiert werden:

- Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)
- Ausbau des Rad- und Fußgängerverkehrsangebotes
- Einführung eines Carsharing-Service
- Elektrifizierung des ÖPNV und des Autoverkehrs
Verstärkte Nutzung von Bus & Fahrrad


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


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

- Verbesserung für die Verkehrsteilnehmer des Umweltverbundes (Fußgänger-, Radverkehr und ÖPNV): Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund als Voraussetzung für neue Siedlungen
- Parkraumbewirtschaftung
- Ausweitung der Vorrangschaltung für den ÖPNV
- Verbesserung der Fahrradinfrastruktur (Wege und Abstellanlagen)
- Ausbau der Uferpromenade durchgängig von Solitüde bis Ostseebad
- klimaschützender Umgang mit vorhandenen Gebäuden (Modernisierung, Sanierung, energetische Sanierung)
- Bei Brachflächen Chance der Neustrukturierung, Umsetzung der Stadt der kurzen Wege
- Mischnutzung bei Gebäudeneubauten: Anwendung von Klimaschutzstandards (u.a. Photovoltaik oder auch Solarthermie, wo keine Fernwärme verwendet wird)
- Klimaschützendes Freiraumkonzept, Entseelung von Flächen (außer bei Bodenschadstoffen), Auswahl der Bepflanzung
- Bei Straßenneubau: Vorrang von Fußgängern und Radfahrern, evtl. zusätzliche Bushaltestelle
- Nachhaltiges Energiekonzept (Niedrigenergie-Fernwärme, Photovoltaik, Solarthermie u.a.)

### 2.7.3 Einzelhandelskonzept


Das Einzelhandelskonzept unterscheidet zwischen:

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

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

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

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

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

2.7.4 Ehemaliges Sanierungsgebiet Östliche Altstadt

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


Maßnahmen und Ziele

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

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

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

Umgestaltung Unterer Lautrupweg Öffnung des Lautrupbaches

Hafenspitze Hafenpromenade Ost
Abbildung 9  |  Rahmenplan Fortschreibung 2004 „Östliche Altstadt – Achter de Möhl“
2.7.5 Stadtumbau West - Teilgebiet Hafen-Ost


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

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

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

Die Leitstrategien umfassten

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

Als Maßnahmen wurden

- die Aufwertung mindergenutzter oder brachgefallener Flächen an der Förde,
- die Entwicklung von Folgeprojekten zum Werftkontor im Rahmen eines Gesamtkonzeptes,
- die Verbesserung der verkehrlichen Anbindung des Hafengebietes,
- die fußläufige Verbindung vom Hafen bis nach Solitude,
- der Ausbau der Promenade an der Hafenostseite und des Ostseeküstenradwanderwegs und
- die Schaffung von Freizeit- und Spielflächen an der Förde aufgestellt.
Im besonderen Fokus der Planung stand die Harniskaispitze, auf der hochwertige Nutzungen und Bebauung umgesetzt werden sollten und das Freihafengebiet, das zum „Maritimen Dienstleistungs- und Gewerbezentrum (MDGZ) Industriehafen“ entwickelt werden sollte. Der Maßnahmenplan Hafen-Ost 2008/2009 stellt folgende Maßnahmen dar:

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


2.7.6 Masterplan Flensburger Hafen


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


Es kann festgehalten werden, dass das Ziel, einen Masterplan zu entwickeln, der von allen mitgetragen wird, nur in Teilbereichen, nicht aber im eigentlichen strittigen Bereich des aktuellen Wirtschaftshafens verwirklicht werden konnte. Hier trafen unverändert einerseits die Be-
fürworter des Wirtschaftshafens, die zukünftig wieder wachsende Umschlagzahlen und damit steigenden Flächenbedarf sehen und andererseits die Befürworter einer multifunktionalen Weiterentwicklung der freien, d.h. durch die Hafenwirtschaft nicht genutzten Flächen aufeinander.


2.7.7 Lärmaktionsplanung


Die 2. Stufe des Lärmaktionsplans wurde am 02.07.2015 von der Ratsversammlung der Stadt Flensburg beschlossen (Büro LärmConsult, Bargteheide).

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

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

2.7.8 Masterplan Mobilität


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


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

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

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

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


2.7.10 Regionaler Nahverkehrsplan


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

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Datum</th>
<th>Gutachten</th>
<th>Von</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>2008</td>
<td>Tourismuskonzept für Flensburg, Glücksburg und Harrislee</td>
<td>Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa GmbH (NIT), Kiel</td>
</tr>
<tr>
<td>2013</td>
<td>Tourismuskonzept flensburgfjord* Erweiterung und Kurzevaluation</td>
<td>Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa GmbH (NIT), Kiel</td>
</tr>
<tr>
<td>2016</td>
<td>Wirtschaftsfaktor Tourismus für die Stadt Flensburg</td>
<td>dwif consulting, München</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tourismuskonzept für Flensburg, Glücksburg und Harrislee (2008)

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


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

Tourismuskonzept flensburgfjord* Erweiterung und Kurzevaluation (2013)

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

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

**Wirtschaftsfaktor Tourismus für die Stadt Flensburg (2016)**


<table>
<thead>
<tr>
<th>Segment</th>
<th>Aufenthalts-</th>
<th>Tagesausgaben</th>
<th>Bruttoumsatz</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Privatvermieter (unter 10 Betten), Reise-</td>
<td>67.000</td>
<td>62,30 €</td>
<td>4,2 Mio €</td>
</tr>
<tr>
<td>mobilisten und Freizeitwohnsitze</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Gewerbliche Betriebe (über 10 Betten,</td>
<td>280.000</td>
<td>119,50 €</td>
<td>33,4 Mio €</td>
</tr>
<tr>
<td>ohne Camping)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Verwandten- / Bekanntenbesuche</td>
<td>190.000</td>
<td>29,00 €</td>
<td>5,5 Mio €</td>
</tr>
<tr>
<td>Tagesreisen</td>
<td>5.000.000</td>
<td>29,00 €</td>
<td>145,0 Mio €</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>GESAMT</strong></td>
<td><strong>5.537.000</strong></td>
<td><strong>-</strong></td>
<td><strong>188,10Mio €</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>

(Quelle: dwif 2016)

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


Für den Hafen-Ost kann festgehalten werden,

- dass Tourismus ein sehr hohes Potenzial für Flensburg insgesamt, besonders für die wasserseligen Flächen hat,
- Beispiele für potenzielle Erweiterung wären z.B.: Hotelunterkünfte, Ferienwohnungen, weitere Wassersportarten, Kunst- und Kulturanbieter.
2.7.12 Politische Beschlussslage zum Hafen-Ost (bis 1.1.2016)

RV 147/2014 vom 04.12.2014

Grundsatzbeschluss zur Weiterentwicklung des Hafen-Ostufers: Grundlagenermittlung, weiteres Verfahren und Bauleitplanung;
Antrag der Ratsfraktionen SPD, CDU, SSW und Bündnis 90/Die Grünen, FDP


RV-23/2015 vom 26.03.2015

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


Beschlossen wurden folgende Arbeitsaufträge:

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

- baulichem Zustand der Gebäude
- Fragen des Denkmalschutzes
- baulichem Zustand der Kaimauer, ggf. Kostenermittlung für Instandsetzungsmaßnahmen
- Grundstücksfragen (Grundstücksgrenzen und -zuschnitte, rechtssichere Klärung sämtlicher Erbbaurechtfragen, Eigentumsverhältnisse, Ausstiegsklauseln)
- Ermittlung der Restwerte der Gebäude sowie der Grundstückswerte
- verkehrlicher Erschließung
- Altlasten, Immissionen

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

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

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

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

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

**Verfahren für die langfristige Perspektive:**
Über das Regelverfahren der VU hinaus sind die nachfolgenden Punkte zu berücksichtigen: Folgende Aufgaben werden von der Projektgruppe entsprechend folgender zeitlicher Abfolge übernommen:
- Projektplanung einschließlich Zeitplan
- Beteiligungskonzept
- Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung
- Erarbeitung von Expertisen zum Wirtschaftshafen und Gleisanschluss.
- Vorbereitung von politischen Beschlüssen zum Wirtschaftshafen, Gleisanschluss
- Erarbeitung des Rahmenplans ggf. Auslobung eines Wettbewerbs für den Rahmenplan
- Vorbereitung von politischen Beschlüssen zum Rahmenplan und ggf. Festlegung des Sanierungsgebiets
- Begleitung der Umsetzung von Maßnahmen, die im Rahmenplan definiert wurden (Wettbewerbe, Bauleitplanung, Erschließung, etc.).

### 2.8 Sonstige Bindungen

Aus der frühzeitigen TÖB-Beteiligung:

**Höhe der Neubauten:**

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

**Bauen in Sichtweite von Schifffahrtsstraßen:**


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

**Unterwasserleitungen:**

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

### 2.9 Aktuelle Entwicklungen im Untersuchungsgebiet


**Bauliche Veränderungen**

- Zwischennutzung Harniskaispitze (temporär: Gastronomie und Veranstaltungen)
- Neunutzung der Alten Waage (Am Industriehafen 7): Gastronomie „Hafenjunge Pedro“
- Bau eines öffentlichen Sanitärhäuschens des Fischereihafen-Vereins (Am Kanalschuppen)

**Planungen und Konzepte**

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

**Politische Beschlüsse**

- Beschluss über die zukünftige Bahnstruktur, u.a. die Hafen-Bahndamm-Entwidmung (Ratsversammlung am 08.12.2016, RV 127/2016):
  Es wurde beschlossen, dass die Entwidmung der Hafengleise, beginnend ab ausgebauter Weiche Nikolaiallee, auf den Weg zu bringen ist und für frei werdende Flächen von der Stadt Flensburg die Eigentumsübernahme angestrebt und vorbereitet werden soll.

  Mit dem Beschluss wird die Verwaltung beauftragt, vorbereitende Planungen für die Einrichtung eines Fuß- und Radwegs auf der ehemaligen Innenstadt-Bahntrasse zu erstellen.

3. Öffentlichkeitsbeteiligung

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

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

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

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

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

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

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

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

Der Ideenfindungs- und Beteiligungsprozess fand jeweils in fünf Arbeitsgruppen / sogenannten Themen-Kojen statt – angelehnt an die Methode „World Café“. Die Gruppen wurden den Themen-Kojen zufällig zugelost und wechselten nach 15 Minuten an den jeweils nächsten Thementisch.
Die erarbeiteten Ideen und Lösungsvorschläge wurden von den Moderatorinnen und Moderatoren sowie den Teilnehmenden auf Plänen und Kärtchen festgehalten, anschließend an die Stellwände gehetzt und nach dem kreativen Teil in den Kojen vom Moderatorenteam im Plenum vorgestellt und diskutiert.

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

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

**B. Verkehr**
- Rückbau der Gleisanlagen und Entwidmung der Gleistrassen
- Erhalt der Gleistrasse als historisches Relikt des Hafenverkehrs mit Nachnutzung als Radwegverbindung von der Hafenspitze bis zum Wilhelminental (z.T. außerhalb VU-Gebiet)
- Verbesserung der Fuß- und Radwegebeziehungen, Bau eines Radschnellwegs entlang der K6
Schaffung mehrerer Querungsmöglichkeiten über die Straße Kielseng, Ballastbrücke und Hafendamm aus dem Volkspark und den Wohnquartieren zum Förde-Uferbereich für Fußgänger und Radfahrer („Gänge bis zum Hafen führen“)

Verbesserung bzw. Schaffung von Wegeverbindungen vom Hafen zum Volkspark

Schaffung eines „Brückenschlag“ von der Harniskaispitze nach Osten zur Sonwik-Promenade für Fuß- und Radverkehr

Konflikt: Erhalt der Vierspurigkeit von Kielseng und Ballastbrücke oder Rückbau auf zwei Fahrstreifen und eine Umgestaltung für den Radverkehr bzw. für flexible andere Verkehrsnutzungen (Bus / Parken)

C. Hafen und Gewerbe

Erhalt und Sicherung des Wirtschaftshafens, ggf. an einem anderen Standort Erhalt der vorhandenen Betriebe am Standort, Schaffung von Planungssicherheit für den Wirtschaftshafen (ggf. an anderem Standort) und die vorhandenen Gewerbebetriebe durch langfristige Pacht- und Mietverträge

Erhalt und z.T. Modernisierung des Freizeithafens mit Service- und Winterlager-Anlagen

Ansiedlung von maritimem, touristisch interessantem Gewerbe als Ergänzung zum neuen Robbe & Berking Yachting Heritage Center

D. Nutzungen

Entwicklung des Hafen-Osts in ein attraktives Mischgebiet / Urbanes Gebiet

Schaffung von Perspektiven für neue Nutzungen: z. B. Gastronomie, Kreativwirtschaft, maritimes Gewerbe / Handwerk sowie Wohnen

Verbesserung oder Verlagerung des Parkplatzes für Wohnmobile am Freihafen

„Wenn Wohnen, dann Wohnen für alle“ (alle Segmente des Wohnungsmarktes)

Umnutzung der identitätsstiftenden Speicher und Siloanlagen (z.B. Wohnen, Freizeit, Kultur, Veranstaltungen, Ankunftsort für Kreuzfahrer sowie sportliche Angebote)

Entwicklung des südlichen Bereichs (Stellplatzanlage „Festersen“) in Richtung Erholung / Tourismus, u.a. Wohnmobilplatz, Parkplatzanlage (Parkhaus), Hotel

E. Leben und Arbeiten

Erhalt und Erweiterung des maritimen Flairs

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

3.2 Informationsveranstaltungen


In der Veranstaltung wurden durch die abschließende Diskussion u.a. die Bedürfnisse der Segelvereine aufgegriffen und eine Koordination mit dem Flensburger Yachtservice initiiert,
um die unterschiedlichen Interessen zu vereinbaren und ein gemeinsames Konzept zu entwickeln, bzw. Synergieeffekte zu erzeugen.

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

### 3.3 Internetplattform „Ideenmerker“


Abbildung 12 | Ideenmerker
3.4 Stadtteilforen

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

Im Hafen-Ost-Gebiet gibt es vier Stadtteilforen:

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


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

4.1 Städtebauliche Struktur

4.1.1 Denkmalschutz und Archäologie

Denkmalschutz

(s. Bestandsplan Nr. 7 „Denkmale“)


<table>
<thead>
<tr>
<th>Stadt Flensburg, östliches Hafengebiet, Denkmalbewertungen</th>
<th>(von FGS z.T. ergänzt)</th>
<th>Stand 24.01.2017 Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Objektdresse, Ansprache</td>
<td>Denkmalliste</td>
<td>Baujahr</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Am Industriehafen</strong></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Nr. 7, ehem. Wiegehaus (Brücke Brücke)</td>
<td>Dil/Ez</td>
<td>1955</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Am Lautrupsbach</strong></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Sachgesamtheit Mühle am Lautrupsbach</td>
<td>Dil /GrA</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>o. Nr. Mühlenbach, Zulauf zur Mühle</td>
<td>Dil /ElEz</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Nr. 8, Speichergebäude der ehem. Lautrupsmühle</td>
<td>Dil /Ez</td>
<td>1904</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Ballastbrücke</strong></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Nr. 1, Pumpstation</td>
<td>Dil/Ez</td>
<td>1921</td>
</tr>
<tr>
<td>Nr. 1, Nebengebäude</td>
<td>Dil/Eiz</td>
<td>1923</td>
</tr>
<tr>
<td>Mehrheit baulicher Anlagen: Ballastbrücke Flensburg</td>
<td>Dil /GrA</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Nr. 5, Wohnhaus</td>
<td>Dil/kEz</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Nr. 6, Wohnhaus</td>
<td>Dil/kEz</td>
<td>1. H. 19.Jh</td>
</tr>
<tr>
<td>Nr. 7, Wohnhaus</td>
<td>Dil/kEz</td>
<td>?</td>
</tr>
<tr>
<td>Nr. 8, Wohnhaus</td>
<td>Dil/Ez</td>
<td>Um 1880</td>
</tr>
<tr>
<td>Nr. 9, Wohnhaus</td>
<td>Dil/Ez</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Nr. 10, Wohnhaus</td>
<td>Dil/kEz</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Nr. 11, ehem. Fischerhaus</td>
<td>Dil/Ez</td>
<td>1. H. 19.Jh</td>
</tr>
<tr>
<td>Nr. 12, Wohnhaus</td>
<td>Dil/Ez</td>
<td>1903</td>
</tr>
<tr>
<td>Nr. 13, Mietwohnungshaus</td>
<td>Dil/Ez</td>
<td>1901</td>
</tr>
<tr>
<td>Nr.</td>
<td>Objektadresse, Ansprache</td>
<td>Baujahr</td>
</tr>
<tr>
<td>-------</td>
<td>--------------------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>14</td>
<td>Mehrfamilienwohnhaus</td>
<td>1898</td>
</tr>
<tr>
<td>15</td>
<td>Mietwohnhaus</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>16</td>
<td>ehem. Kapitänshaus</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>17</td>
<td>Mietwohnhaus</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>18</td>
<td>Wohnhaus</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>19</td>
<td>Wohnhaus</td>
<td>1880er</td>
</tr>
<tr>
<td>19</td>
<td>Einfriedung</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>20</td>
<td>ehem. Rönnekamp-Stift</td>
<td>1856</td>
</tr>
<tr>
<td>22</td>
<td>Fabrikantenvilla</td>
<td>1901</td>
</tr>
<tr>
<td>23</td>
<td>Wohnhaus</td>
<td>1892</td>
</tr>
<tr>
<td>24</td>
<td>Wohnhaus</td>
<td>1744</td>
</tr>
<tr>
<td>10</td>
<td>Getreidespeicher</td>
<td>1936</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Hafendamm**

Mehrfach in den Anlagen:
Mietshausgruppe Unterer Lautrupweg/Hafendamm

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Objektadresse, Ansprache</th>
<th>Baujahr</th>
<th>Begründung/Schutzumfang</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>52</td>
<td>Mietwohnhaus</td>
<td>1887</td>
<td>Gesamtes Äußeres</td>
</tr>
<tr>
<td>53-54</td>
<td>Mietwohnhaus</td>
<td>1886/87 und 1893</td>
<td>Gesamtes Objekt</td>
</tr>
<tr>
<td>55</td>
<td>Mietwohnhaus</td>
<td>1893</td>
<td>Gesamtes Äußeres</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Harniskai**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Objektadresse, Ansprache</th>
<th>Baujahr</th>
<th>Begründung/Schutzumfang</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>4</td>
<td>ehem. Hübsch-Speicher</td>
<td>1939 und 1961-63</td>
<td>Gesamtes Objekt: Hoch-</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>speicher, Flachbau und Betonsilo</td>
</tr>
<tr>
<td>22</td>
<td>sog. Habro-Speicher</td>
<td>1923</td>
<td>Gesamtes Objekt</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Unterer Lautrupweg**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Objektadresse, Ansprache</th>
<th>Baujahr</th>
<th>Begründung/Schutzumfang</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>2</td>
<td>Mietwohnhaus</td>
<td>1893</td>
<td>Gesamtes Objekt</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>Mietwohnhaus</td>
<td>1894</td>
<td>Gesamtes Objekt</td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>Mietwohnhaus</td>
<td>1897</td>
<td>Gesamtes Äußeres</td>
</tr>
<tr>
<td>14</td>
<td>Wohnhaus</td>
<td>1888</td>
<td>Gesamtes Objekt</td>
</tr>
<tr>
<td>15</td>
<td>Mühlengebäude der ehem. Lautrupsmühle</td>
<td>1904</td>
<td>Gesamtes Objekt</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Abkürzungen (Denkmalliste):
- D: eingetragenes Kulturdenkmal
- Dil: Kulturdenkmal Ipsa-Lege, zur Eintragung vorgesehen
- Dv: bewertet, zur Eintragung vorgeschlagen
- Ez: Einzeldenkmal
- kEz: kein Einzeldenkmal (Ensembleschutz)
- El: Element/Bestandteil
- Gr-A: Gruppenanker (Ensembleschutz)
Im hafengewerblichen Bereich zeugen fünf Industriedenkmale von der Geschichte des Hafens:

**Harniskai 4 „Hübschspeicher“**


**Harniskai 22 „Stadtspeicher“**


**Ballastkai 10 „HaGe-Speicher“**


**Harniskai Kran „Kampnagel Vollportalkran“**

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

**Am Industriehafen 7 „Alte Waage“**

Lautrupsmühle (Am Lautrupsbach 8 / Unterer Lautrupweg 13)

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

Das Alte Pumpwerk (Ballastbrücke 1)

**Eisenbahn-Doppelbrücke am Hafendamm**


**Wohnhäuser Ballastbrücke / Hafendamm / Unterer Lautrupweg**

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

**Archäologie**

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

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

4.1.2 Baustruktur und baulicher Zustand der Gebäude
(vgl. Bestandsplan Nr. 18 „Mängel und Missstände an Gebäuden / Modernisierungsbedarf“)


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

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

Aus der Auswertung ergaben sich folgende Gebäudekategorien:

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

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

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

4.1.3 Energetischer Zustand der Gebäude
(vgl. Plan Nr. 18 „Mängel und Missstände an Gebäuden / Modernisierungsbedarf“)


Die Eigentümerbefragung ergab in Bezug auf die Heizungsanlage, dass überwiegend mit Fernwärme geheizt wird (83 %), dann folgt Ölheizung (15 %) und Nachtstromspeicher (2 %). Nur knapp 2 % der Eigentümer (einer von 40) gab an, dass die Heizungsanlage (in dem Fall Fernwärme) mit der Nutzung erneuerbarer Energien ergänzt wird. Es planen nur 3 von 43 Eigentümern (7 %) die Erneuerung der Heizungsanlage in den nächsten 5 bzw. 10 Jahren, trotz z.T. sehr hohem Alter der bestehenden Anlage (z.T. 37 Jahre alt). Die Warmwasserbe-
Die heutige Wärmeversorgung erfolgt zu 51 % über Durchlauferhitzer, zu 40 % über die zentrale Heizungsanlage und zu 9 % über Warmwasserspeicher / Boiler.

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

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

4.1.4 Barrierefreiheit

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


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


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

### SWOT-Analyse - Städtebauliche Struktur

<table>
<thead>
<tr>
<th>Stärken</th>
<th>Schwächen</th>
<th>Chancen</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Industriedenkmal / Hafenspeicher sind stadtbildprägend und haben einen hohen Identifikationswert / Alleinstellungsmerkmal</td>
<td>Sehr hoher Instandsetzungs- und Modernisierungsbedarf der ungenutzten Industriedenkmale / Hafenspeicher</td>
<td>Rückgewinnung als Stadtraum: Neunutzung der Brachflächen / Entwicklungsflächen und städtebauliche Aufwertung</td>
</tr>
<tr>
<td>Wohngebäude an der Ballastbrücke (Nr. 5 - 24) stellen ein wertvolles städtebauliches und denkmalgeschütztes Ensemble dar</td>
<td>Maßstabssprengende Silos des Gebäudekomplexes Ballastkai 10/10a mindern die Erlebbarkeit des Denkmals Ballastkai 10 und wirken sich aufgrund ihrer Massivität negativ auf das Stadtbild aus</td>
<td>Schaffung eines attraktiven Stadtbilds zur Wasserseite</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Verfallene Bauten haben starke negative Ausstrahlung auf das Stadtbild</td>
<td>Stärkung des maritimen Charakters</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Alle Wohngebäude, die vor dem Jahre 2000 errichtet wurden, weisen einen - an heutigen Ansprüchen gemessenen - schlechten energetischen Zustand auf und sind überwiegend nicht barrierefrei</td>
<td>Sanierung, Umbau und Umnutzung der denkmalgeschützten Hafenspeicher ermöglichen den Erhalt der identitätsstiftenden Hafengebäude und die Etablierung neuer Nutzungen im Hafen</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Eine Vielzahl an Wohngebäuden an der Ballastbrücke haben Substanzmängel / einen hohen Instandsetzungs- und Modernisierungsbedarf, Fenster, Türen, Fassaden und Dächer befinden sich überwiegend in einem älteren, nicht mehr zeitgemäßen Zustand; Heizungsanlagen sind oft veralten, Modernisierungsmaßnahmen mit energetischer Zielsetzung wurden bisher kaum durchgeführt</td>
<td>Anpassung des Gebäudebestandes an aktuelle und zukünftige Bedarfe durch Instandsetzung und Modernisierung</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Die Baustruktur im gewerblichen Hafenbereich und Harnis ist weitgehend ungeordnet und heterogen. Die sukzessiv entstandenen Bauten orientierten sich nur am jeweiligen Bedarf, weisen keinerlei Baufluchten o.ä. auf und ergeben ein negatives Stadtbild</td>
<td>Im nördlichen Abschnitt der Ballastbrücke fehlt die Straßenrandbebauung</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Risiken

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

4.2 Nutzungsstruktur

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

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

Grob unterscheiden kann man vor allem folgende fünf Zonen:

- den Wirtschaftshafen (im Plan blau) im mittleren und nördlichen Westen (die nicht mehr genutzten Hafenflächen sind hellblau dargestellt),
- die gemischt-gewerbliche Nutzung (dunkelgrau) im Nordosten,
- die Wohnbebauung (rot) im südlichen und mittleren Osten,
- den gemischtgenutzten Hafen (gelb) aus Wohnen, Gewerbe und Freizeit/Tourismus im mittleren westlichen Bereich und
- den touristisch- und freizeitgenutzten Hafen (grün) im Süden.
Abbildung 13 | Nutzungszonierung (Bestand)
4.2.1 Wohnen

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


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


Lebensmitteleinzelhandel und Nahversorgung

4.2.2 Hafenbezogenes Gewerbe

Umschlag


Werftbau


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

Wassersport

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

4.2.3 Sonstiges (nicht-hafenbezogenes) Gewerbe

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

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

Im Hafenbereich haben sich einige nichthafenbezogene Betriebe als Folge ehemaligen Hafen-Leerstands angesiedelt. So ist z.B. im Gebäude Harniskai 4 (Hübschspeicher) im Erdgeschoss die Tischler-Werkstattgemeinschaft „Hafenwerk“ ansässig.


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

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

### Gastronomie

<table>
<thead>
<tr>
<th>Name</th>
<th>Standort</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Hafenliebe (ehem. Fördekieker, Imbiss)</td>
<td>Am Kanalschuppen 2</td>
</tr>
<tr>
<td>Heimathafen (ehem. Bellevue)</td>
<td>Am Kanalschuppen 4</td>
</tr>
<tr>
<td>Backbord (ehem. Eastside)</td>
<td>Am Kanalschuppen 6</td>
</tr>
<tr>
<td>Fischperle Jessen</td>
<td>Ballastkai 3</td>
</tr>
<tr>
<td>Mäders Restauration</td>
<td>Ballastkai 9</td>
</tr>
<tr>
<td>Marien-Café</td>
<td>Ballastbrücke 22</td>
</tr>
<tr>
<td>Ristorante Italia Il Porto</td>
<td>Am Industriehafen 5</td>
</tr>
<tr>
<td>Bistro Hafenjunge Pedro</td>
<td>Am Industriehafen 7</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Zudem wurde an der Harniskaipinzte 2017 und 2018 als Zwischennutzung (s. Kap. 3.3) temporär für jeweils drei Monate die Gastronomie „Piratenest“ aufgebaut, die für 2019 ebenfalls dort geplant ist.
4.2.4 Freizeit / Tourismus / Wassersport

Freizeit / Erholung / Promenade


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

Wassersport


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

Anzahl der Wasserliegeplätze im Hafen-Ost:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Name</th>
<th>Anzahl</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Marina Werftkontor</td>
<td>52</td>
</tr>
<tr>
<td>FYS</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>I.M. Jaich</td>
<td>168</td>
</tr>
<tr>
<td>Robbe &amp; Berking Werft</td>
<td>12</td>
</tr>
<tr>
<td>WSF</td>
<td>135</td>
</tr>
<tr>
<td>Flensburger Fischereiverein</td>
<td>56</td>
</tr>
<tr>
<td>Gesamt</td>
<td>427</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Winterliegeplätze werden zum einen bei beiden Wassersport-Vereinen als Freilager in Hallen angeboten, zum anderen von gewerblichen Anbietern in Hallen: FYS (Am Industriehafen 4 und Kielseng 7-9) und Robbe & Berking Yachts (Am Industriehafen 5).

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

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

Soziale Einrichtungen (Fürsorge-Dienstleistungen / Betreuung)
Im Untersuchungsgebiet befinden sich folgende Einrichtungen:

- eine stationäre Pflegeeinrichtung (74 Plätze) und
- ein Tagespflegeangebot für SeniorInnen mit und ohne Pflegebedarf (16 Plätze)
  (Träger: Deutsches Rotes Kreuz Kreisverband Flensburg-Stadt (Am Lautrupsbach 2-10))
- Wohnheim für Menschen mit Behinderung
  (Träger: Mürwiker Werkstätten (Ballastbrücke 20)).

Kindergärten

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

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

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

**Allgemeinbildende Schulen**

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

**Hochschule Flensburg und Fachschule für Seefahrt**


**Kreishandwerkerschaft Flensburg**


**Sonstige Gemeinbedarfseinrichtungen**

Die Freiwillige Feuerwehr Jürgensby ist auf dem Grundstück Ballastbrücke 1 untergebracht. In einem eingeschossigen Gebäude sind Büro, Sanitärr- und Unterrichtsraum vorhanden. Die Fahrzeuge sind allerdings räumlich getrennt: Sie sind auf einem Grundstück an der Glücksburger Straße untergebracht. Sinnvoller und effektiver wäre eine gemeinsame Unterbringung auf einem Gelände und dies entspricht auch dem Wunsch der Feuerwehr. Es wird derzeit geprüft, ob bei einem Neubau der Feuerwache der Berufsfeuerwehr am Munketoft / Bahnhofsstraße die Freiwillige Feuerwehr Jürgensby dort ebenfalls ihren (Komplett-) Standort
einnehmen könnte. Nach erfolgter Verlagerung wird der komplette südliche Bereich des Grundstücks Ballastbrücke 1 für eine Neunutzung zur Verfügung stehen.

4.2.6 Kulturelle Einrichtungen

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

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


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

4.2.7 Sport- und Freizeiteinrichtungen


4.2.8 Sonstige Nutzungen

Öffentliche Ver- und Entsorgungseinrichtungen

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

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

Bundesämter

In Kielseng 2 ist ein Standort des Zollamts Flensburg untergebracht (der Hauptstandort ist in der Waldstraße). Eine weitere vom Zoll genutzte Immobilie (Grundstückseigentümerin: Stadt Flensburg) ist das Zollhaus Harniskai 2 mit der Wasserstegenanlage für das Anlegen von Schiffen. Die Zollbehörde hat geplant, das Gebäude in Kürze zu sanieren und ergänzen oder zu
ersetzen und die Steganlage zu vergrößern (Stand: Juli 2018), um das Zollboot von der West- auf die Ostseite zu verlagern und die notwendigen Funktionsbereiche in einem größeren Gebäude unterzubringen.

4.2.9 Leerstand / Brachflächen


Folgende Gebäude stehen leer bzw. werden nicht genutzt:
- Ballastkai 10 und 10a
- Harniskai 3
- Harniskai 5
- Harniskai 4 (außer EG)
- Bunker Kielseng, Flurstück 40

Folgende Flächen liegen brach bzw. werden nicht genutzt:
- Harniskai 1
- Flächen um die Gebäude Ballastkai 10 und 10a
- Fläche südlich der Europawiese
- Am Lautrupsbach 5 (östlicher Teil)
- Ballastbrücke 28

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

4.2.10 Wasserflächen


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

An der Hafenspitze befindet sich der Einmündungsort des verrohten Mühlenstroms, der für den größten Zufluss an Süßwasser in das Hafenbecken sorgt. Auf die Wasserfläche ist eine Holzplattform mit Sitzstufen gebaut, die touristisch und freizeitlich genutzt wird. Die Gaststätte „Gosch“ (ehemals „Bellevue“) hat eine ca. 300 m² große Holzplattform als Außenterrasse, die über eine Holzbrücke erschlossen ist.

Nördlich daran anschließend sind 168 Liegeplätze an Holzstegen für Freizeitboote des Gastssegelhafens I.M. Jaich zu finden. Zwei Stege im mittleren Teil der Anlage werden vom Fischereihafen-Verein genutzt (56 Liegeplätze). Vor den Gebäuden Ballastkai 1-2 besteht eine Anlege-
möglichkeit für Schiffe (vom Hafenkapitän der Stadt Flensburg verwaltet). Hier mündet auch der Lautrupsbach, der verrohrt unter dem Gebäude Ballastkai 1-2 („Klarschiff“) verläuft. Vor den Gebäuden Ballastkai 5-9 („Werftkontor“) befinden sich die Steganlagen der Marina Werftkontor mit 52 Liegeplätzen.


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


---

**SWOT-Analyse - Nutzungsstruktur**

**Stärken**

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

**Schwächen**

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

**Chancen**

- Verlagerung des Wirtschaftshafens auf das Gelände der Stadtwerke ermöglicht eine Neuanschließung der freierwarenden Flächen im Hafen-Ost-Gebiet zu einem urbanen Stadtquartier
- Ausbau kultureller Angebote (Ausstellungen, Veranstaltungen etc.)
• Stärkere Nutzung der Standortpotenziale für attraktives Wohnen am Wasser mit den notwendigen Gemeinbedarfseinrichtungen (KiTa, Begegnungszentrum)

• Schaffung gemischtgenutzter Quartiere (Wohnen und Arbeiten) / Umsetzung der Stadt der kurzen Wege

• Stärkere Nutzung des touristischen Potenzials am Wasser

**Risiken**

• Mögliche Nutzungskonflikte Wohnen – Gewerbe und Wohnen – Tourismus / Veranstaltungen

• Nicht ausreichende Flächenpotenziale im Stadtgebiet (außerhalb des VU-Gebiets) für den Umzug von Betrieben

4.3 Grün- und Freiflächen

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


4.3.1 Öffentliche Grün- und Freiflächen

Öffentlich nutzbare gestaltete Freiflächen sind

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

Am östlichen Rand des VU-Gebiets liegen zwei Landschaftsschutzgebiete:

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

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

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


Spielplätze


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

4.3.2 Private Grün- und Freiflächen

Private Freiräume


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

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

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

Kleingärten


4.3.3 Baumbestand

Straßenbäume als Baumreihen:

- Die Hauptverkehrsstraßen haben abschnittsweise einen Bestand an Straßenbäumen: Hafendamm (nur Westseite, fehlend auf der Ostseite), Ballastbrücke (beidseitig im südlichen, fehlend im mittleren Abschnitt und auf der östlichen Seite im nördlichen Straßenabschnitt) und Nordstraße (nur Südseite). Kielseng hat keine Straßenbäume,
obwohl der Straßenraum sehr breit ist, grenzt aber mit der Ostseite an den Volkspark (Waldbäume). An der Straße Harnis befinden sich Straßenbäume an der östlichen Seite des nördlichen Straßenabschnitts.

- Entlang des Werftkontors am Ballastkai werden die Parkplatzflächen von zahlreichen Bäumen gegliedert.
- Auf der Hafenspitze und entlang der Hafenostpromenade sind bahndammbegleitend Bäume.
- Die öffentliche Parkplatzfläche am südlichen Hafendamm ist von Bäumen eingeführt.
- Um den öffentlichen Platz neben der Nordstraße 1 sind Bäume angepflanzt.


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

Prägend für das Stadtbild sind folgende private Baumbestände an Pioniergehölzen:

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

Der Baumbestand in der Stadt Flensburg ist per Satzung unter Schutz gestellt.
Luftbild mit Hafenspitze, grünem Bahndamm und Alleebaumreihe entlang der Ballastbrücke

<table>
<thead>
<tr>
<th>SWOT-Analyse - Grün- und Freiflächen</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Stärken</strong></td>
</tr>
<tr>
<td>• Baumreihen an Hafendamm und (einei-</td>
</tr>
<tr>
<td>seitig) an der Ballastbrücke sind stad-</td>
</tr>
<tr>
<td>tgebäudeprägend, gliedern den Straßen-</td>
</tr>
<tr>
<td>raum und tragen zur Erhöhung der Aufenthalt-</td>
</tr>
<tr>
<td>qualität bei</td>
</tr>
<tr>
<td>• Hafenspitze mit Spielplatz, Uferpromenade und begrünten Bahndämmen</td>
</tr>
<tr>
<td>• Sicht- und erlebbarer Lautrupsbach mit begleitenden Grünflächen in der Straße Unterer Lautrupweg</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Schwächen</strong></td>
</tr>
<tr>
<td>• Negative Ausstrahlung auf die Aufenthaltsqualität durch den hohen Grad an Versiegelung im VU-Gebiet</td>
</tr>
<tr>
<td>• Eingeschränkte Erlebbarkeit und Nutzbarkeit der vorhandenen öffentlichen Grünflächen (Volkspark, Hafenspitze, Spielplatz, Uferpromenade) durch die Bewohner der Ballastbrücke und der östlichen Altstadt aufgrund starker städtebaulicher Barrieren (Hafendamm, Ballastbrücke, Kielseng) und fehlender Wegeverbindungen</td>
</tr>
<tr>
<td>• Mangelfhafte Gestalt- und Aufenthaltsqualität der Straßenräume u.a. durch fehlende Grünelemente / Straßenbäume</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Chancen</strong></td>
</tr>
<tr>
<td>• Schaffung attraktiver Grün- und Freiflächen am Wasser für Bewohner und Besucher, Weiterführung der Uferpromenade</td>
</tr>
<tr>
<td>• Schaffung von Grün- und Spielflächen am Wasser / in der Nähe der Wohngebiete</td>
</tr>
<tr>
<td>• Komplettierung der Baumreihen entlang der (Hauptverkehrs-) Straßen zur Attraktivitätssteigerung und Gliederung des öffentlichen Raums</td>
</tr>
</tbody>
</table>

4.4 Verkehrliche Erschließung und Mobilität

4.4.1 Fußgänger- und Radverkehr

**Radverkehr:**

(s. Bestandsplan Nr. 13 „Radverkehr“)


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


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

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


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

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

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

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

Entlang des Hafendammes ist auf der Ostseite ein 2 m breiter Fußweg vorhanden, der im Bereich der Nordstraße ab Friedastraße in einen gemeinsamen Rad- und Fußweg übergeht. Entlang der Westseite ist ein gemeinsamer Fuß- und Radweg in nur 2,00 m Breite vorhanden, d.h. die Breiten sind nicht ausreichend.
In der Ballastbrücke sind die Wege durchgehend entweder zu schmal (1,00 - 1,50 m), sind als gemeinsamer (aber zu schmaler) Fuß- und Radweg ausgebildet oder fehlen. Vor allem vor der Gebäudezeile Nr. 5 – 13 macht sich ein Fehlen des Fußwegs negativ bemerkbar. Dort wäre vom Charakter her ein Wohnweg angebracht, der in der Realität aber aus Fahr- bahn mit Parkstreifen besteht. Aufgrund fehlender Vorgärten ist keine Pufferzone zwischen Straße und Hauskante vorhanden.

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

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

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


4.4.2 Straßen: Motorisierter Individualverkehr

(s. Bestandsplan Nr. 12 „Straßennetz“)

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

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

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


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


**Zulässige Höchstgeschwindigkeiten**

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

**Verkehrsmengen**


Abnahme der Verkehrsmengen von 2010 zu 2016:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Straße</th>
<th>Mengen 2010</th>
<th>% Abnahme</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Hafendamm</td>
<td>5.200 Kfz/24 h</td>
<td>(-16,5 %)</td>
</tr>
<tr>
<td>Ballastbrücke (Süd)</td>
<td>300</td>
<td>(-1,8 %)</td>
</tr>
<tr>
<td>Ballastbrücke (Nord)</td>
<td>4.400</td>
<td>(-26,8 %)</td>
</tr>
<tr>
<td>Kielseng</td>
<td>4.000</td>
<td>(-28,4 %)</td>
</tr>
<tr>
<td>Nordstraße</td>
<td>700</td>
<td>(-4,9 %)</td>
</tr>
<tr>
<td>Am Lautrupsbach</td>
<td>1.600</td>
<td>(-31,4 %)</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

Motorisierungsgrad:


4.4.3 Straßenzustand

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Straße</th>
<th>Fußweg</th>
<th>Radweg</th>
<th>Fahrbahn</th>
<th>Sonstiges</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Am Industriehafen</td>
<td>F: Südlicher Fußweg fehlt</td>
<td>F: Radwege fehlen</td>
<td>i.O.</td>
<td>F: schmaler Straßenquerschnitt</td>
</tr>
<tr>
<td>Am Lautrupsbach (tw.)</td>
<td>F: Fehlender Fußweg auf der Nordseite, südlicher gemeinsamer Fuß- und Radweg zu</td>
<td>F: Fehlender Fußweg auf der Nordseite, südlicher gemeinsamer Fuß- und Radweg zu</td>
<td>(Oberflächensanierung ist in 2019 vom Straßenbaulastträger geplant)</td>
<td>Mängel setzen sich ostwärts außerhalb des VU-Gebiets fort</td>
</tr>
</tbody>
</table>

HAFEN-OST VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN 88
<table>
<thead>
<tr>
<th>Straße</th>
<th>Fußweg</th>
<th>Radweg</th>
<th>Fahrbahn</th>
<th>Sonstiges</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Ballastbrücke (K6)</td>
<td>schmal</td>
<td>schmal</td>
<td>F: Vierspurigkeit überdimensioniert, aufgrund der Verkehrs mengen reicht Zweispurigkeit</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Fußweg</td>
<td>S: Sanierungsbe dürftige Oberflächen</td>
<td>S: Sanierungsbe dürftige Oberflächen</td>
<td>F: Fehlender Radweg</td>
<td>F: Fehlende Radabstellmöglichkeiten, zu wenige Parkplätze, vor allem für Bewohner</td>
</tr>
<tr>
<td>Ballastbrücke (Abschnitt direkt vor den Gebäuden Nr. 1-22)</td>
<td>S: Sanierungsbe dürftige Oberflächen (Seitenstreifen)</td>
<td>S: Sanierungsbe dürftige Oberflächen (Fahrbahn)</td>
<td>S: Oberflächenbe läge sanierungs bedürftig, tiefe offene Entwässerungs rinne in der Fahrbahn</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Ballastkai</td>
<td>(Mischverkehrs-fläche) i.O.</td>
<td>(Mischverkehrs-fläche) i.O.</td>
<td>(Mischverkehrs-fläche) i.O.</td>
<td>Öffentliche bewirtschaftete Parkplätze werden trotz hohem Parkdruck kaum angenommen</td>
</tr>
<tr>
<td>Hafendamm (K28)</td>
<td>F: Zu schmaler gemeinsamer Rad- und Fußweg</td>
<td>F: Zu schmaler gemeinsamer Rad- und Fußweg</td>
<td>(Oberflächensanierung ist in 2019 vom Straßenbaulastträger geplant)</td>
<td>F: Fehlende Radabstellmöglichkeiten</td>
</tr>
<tr>
<td>Harniskai</td>
<td>F: Fußweg fehlt (Konflikte mit / Sicherheitsdefizit aufgrund Schwerlast-Verkehr)</td>
<td>F: Radweg fehlt, bzw. gemeinsam genutzte Verkehrsfläche zu schmal</td>
<td>S: verschiedene Oberflächenbeläge, stark sanierungsbedürftig, vor allem bei Kopfsteinplaster (Asphalt i.O.)</td>
<td>Keine Straßenverkehrsfläche, sondern Privatstrasse der Stadt Flensburg, Hafengebiet</td>
</tr>
<tr>
<td>Kielseng (tw.) (K6)</td>
<td>F: Ostlischer Fußweg zu schmal (unter 1 m)</td>
<td>F: Ostlicher Radweg zu schmal</td>
<td>F: Vierspurigkeit überdimensioniert, aufgrund der Verkehr-</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
### 4.4.4 Parkplatz- und Stellplatzflächen


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

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

Die bewirtschafteten öffentlichen Plätze am Ballastkai werden zu keiner Zeit voll ausgenutzt, hier herrscht ein Überangebot, bzw. Parksuchende weichen auf die (nichtbewirtschafteten) Flächen im Hafen-Ost (Höhe HaGe-Speicher) und die Ballastbrücke aus. Andererseits ist ein Mangel an Park- / Stellplätzen vor allem im Bereich der historischen Wohngebäude an der
Ballastbrücke zu verzeichnen. Die Stadt erwägt für den Bereich der Ballastbrücke die Einführung einer Anwohnerparkregelung und Kurzzeitparken (bis 4 Stunden).


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


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


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

4.4.6 Schienenverkehr / Schienennetz
(s. Bestandsplan Nr. 12 „Straßennetz“)


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

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

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Name der Fähre</th>
<th>Fahrtroute</th>
<th>Saison</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Flora II</td>
<td>Fördebrücke - Sonwik - Fördebrücke</td>
<td>November - Mai Wochenende, Juni - Oktober täglich</td>
</tr>
<tr>
<td>Viking</td>
<td>Schiffbrücke - Glückburg - Ochseninseln (ohne Anlegen) - Schiffbrücke</td>
<td>April – Oktober (fast) täglich, 4 Fahrten / Tag</td>
</tr>
<tr>
<td>Möwe</td>
<td>Schiffbrücke - Ochseninseln (ohne Anlegen) - Schiffbrücke</td>
<td>April und Oktober Wochenende, Mai-September täglich, 5 Fahrten / Tag</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

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

4.4.8 Ver- und Entsorgungsnetze


Fernwärme

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

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

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

Regenentwässerung

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


Aus VB 12 Sonwik:
„Das gesammelte Oberflächenwasser soll, sofern es nicht im Plangebiet versickert werden kann, wie bisher auch in die Flensburger Förde (Gewässer I. Ordnung) eingeleitet werden. ...“

Schmutzwasserentwässerung

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


Wasserversorgung


In der Ballastbrücke parallel zur Straße Harnis liegen keine Wasserleitungen, sondern in der Straße Harnis.
Die Leitungen im Wirtschaftshafenbereich sind den jeweiligen baulichen Anforderungen angepasst und verlaufen oftmals nicht unter oder entlang der Wege, sondern quer zu ihnen oder über inzwischen privatisierte Grundstücke wie z.B. Am Industriehafen 7.

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

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

**Straßenbeleuchtung**

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

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

---

### SWOT-Analyse - Verkehrliche Erschließung und Mobilität

<table>
<thead>
<tr>
<th>Stärken</th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>• Gute Erreichbarkeit</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>• Attraktive Uferpromenade im Süden des VU-Gebiets</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

Z.T. zu große Entfernungen zwischen den Bushaltestellen

Barrierewirkung der Wasserfläche zwischen den Stadtteilen / Funktionsbereichen westlich und östlich der Förde

Fehlende Fernwärmeversorgung des gesamten Wirtschaftshafenbereiches und Kielseng (im Gegensatz zu 98% Fernwärmeversorgung im gesamten Stadtgebiet)

Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen auf privatem Grund erschweren eine bauliche Nutzung der Grundstücke

Chancen

Städtebauliche Aufwertung durch die Neuordnung und Umgestaltung der breiten Straßenräume Kiefseng / Ballastbrücke / nördlicher Hafendamm mit ausreichenden Flächen für Fuß- und Radverkehr und Begrünung

Durchgängige Uferpromenade / Fußläufige Verbindung der Innenstadt mit Sonwik / Mürwik

Förderung der klimagerechten und gesunden Stadt durch Stärkung des Fuß-, Rad- und Busverkehrs und Schaffung fußläufig erreichbarer Grünflächen

Bessere Verknüpfung der Stadtteile des östlichen und westlichen Fördeufers durch einen zusätzlichen Fähranleger für Hafen-/Fördefähren an der Harniskaispitze, Belebung der Fördeschifffahrt

Risiken

Erhöhte Aufwendungen für Infrastruktur (Strassen, Ver- und Entsorgungssysteme etc.) bei einer zukünftigen Umnutzung und Bebauung von Flächen im Hafengebiet

Hoher Investitionsbedarf für die Neuordnung und Aufwertung der Straßenräume

4.5 Wirtschaftshafen

4.5.1 Hafenflächen und Ausstattung (Infra- und Suprastruktur)


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

Europawiese

**Wirtschaftshafen: Infrastruktur (Quelle: Flensburger Hafen GmbH)**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Kaianlage Ostseite</th>
<th>Breite 14m / 10m</th>
<th>Wassertiefe Kai-Nahbereich NN - 6,50m / 7,00m</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Kaioberkante NN + 2,50m</td>
<td>2 Lagerschuppen: B&amp;C, D&amp;E</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>3 Silogebäude: Kapazität 44.650 t</td>
<td>1 Schüttrohr: Ladeleistung 170 t / Stunde</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>3 Lagerschuppen: Lagerfläche 7.110 qm</td>
<td>Offene Lagerfläche A: 43 x 38 = 1.634 qm</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Offene Lagerfläche B: 100 x 28 = 2.800 qm</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Hafen Umschlagsmaschine: Mantsinen RHC 60</strong></td>
<td><strong>Kran 1 (Denkmalschutz)</strong></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Tragfähigkeit ca. 7 t bei 16m</td>
<td>Tragfähigkeit: ca. 5 t bei 8m - 20m</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Reichweite: ca. 21m</td>
<td>Hubhöhe: 15m</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Löscheleistung: 250 t / Stunde</td>
<td>Löscheleistung: max. 200 t / Stunde</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Kaianlage Ostseite</th>
<th>Breite 17m</th>
<th>Wassertiefe Kai-Nahbereich NN - 8,00m / 9,00m</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Kaioberkante NN + 2,50m</td>
<td>Offene Lagerfläche C: 210 x 30 = 6.300 qm</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Hafen Umschlagsmaschine: Mantsinen RHC 60</strong></td>
<td><strong>Kran 4</strong></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Tragfähigkeit ca. 7 t bei 16m</td>
<td>Tragfähigkeit: 10 t bei 6m - 15m; 7t bei 15m - 22m</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Reichweite: ca. 21m</td>
<td>Hubhöhe: 23m</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Löscheleistung: 250 t / Stunde</td>
<td>Löscheleistung: 220 t / Stunde</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kranbahn: Länge 140m</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Kaianlage Westseite</th>
<th>Breite 22m</th>
<th>Wassertiefe Kai-Nahbereich NN - 9,00m / 10,00m</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Kaioberkante NN + 1,50m</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Kran 5</strong></td>
<td><strong>Schiffsentlader</strong></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Tragfähigkeit: 12,5 t - 16 t bei 6,5m - 27m</td>
<td>Löscheleistung: ca. 370 t - 600 t / Stunde</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Tragfähigkeit: 28 t - 37 t bei 6,5m - 17m</td>
<td>Kranbahn: Länge 140m</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Löscheleistung: ca. 330 t - 400 t / Stunde</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
Kaianlagen / Uferbefestigung:

Arten der Uferbefestigung


Eigentümer

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

Zustand

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

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


4.5.3 Hafenumschlagmengen


<table>
<thead>
<tr>
<th>Jahr</th>
<th>Umschlag in t</th>
<th>Umschlag in t</th>
<th>Umschlag in t</th>
<th>Gesamt Umschlag in t</th>
<th>% Umschlag Vorjahr</th>
<th>% Differenz Vorjahr</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>2004</td>
<td>Ost Eingang</td>
<td>153.966</td>
<td>20.311</td>
<td>517.065</td>
<td>100,00</td>
<td>+10,91</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>West Eingang</td>
<td>342.788</td>
<td>10.647</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2005</td>
<td>Ost Eingang</td>
<td>215.890</td>
<td>59.938</td>
<td>563.903</td>
<td>100,00</td>
<td>+10,91</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>West Eingang</td>
<td>337.366</td>
<td>59.83</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2006</td>
<td>Ost Eingang</td>
<td>218.766</td>
<td>44.98</td>
<td>499.182</td>
<td>100,00</td>
<td>-11,48</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>West Eingang</td>
<td>274.661</td>
<td>55.02</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2007</td>
<td>Ost Eingang</td>
<td>225.518</td>
<td>48.14</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>West Eingang</td>
<td>250.536</td>
<td>51.86</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2008</td>
<td>Ost Eingang</td>
<td>274.731</td>
<td>48.25</td>
<td>581.576</td>
<td>100,00</td>
<td>+20,39</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>West Eingang</td>
<td>300.997</td>
<td>51.75</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2009</td>
<td>Ost Eingang</td>
<td>256.456</td>
<td>52.88</td>
<td>488.886</td>
<td>100,00</td>
<td>-15,94</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>West Eingang</td>
<td>230.343</td>
<td>47.12</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2010</td>
<td>Ost Eingang</td>
<td>277.716</td>
<td>56.62</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>West Eingang</td>
<td>213.107</td>
<td>43.38</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2011</td>
<td>Ost Eingang</td>
<td>265.056</td>
<td>52.77</td>
<td>491.252</td>
<td>100,00</td>
<td>+0,49</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>West Eingang</td>
<td>237.243</td>
<td>47.23</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2012</td>
<td>Ost Eingang</td>
<td>228.739</td>
<td>49.03</td>
<td>502.299</td>
<td>100,00</td>
<td>+2,25</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>West Eingang</td>
<td>237.762</td>
<td>50.97</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2013</td>
<td>Ost Eingang</td>
<td>142.600</td>
<td>35.81</td>
<td>466.501</td>
<td>100,00</td>
<td>-7,23</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>West Eingang</td>
<td>255.629</td>
<td>64.19</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2014</td>
<td>Ost Eingang</td>
<td>128.523</td>
<td>34.94</td>
<td>398.229</td>
<td>100,00</td>
<td>-14,64</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>West Eingang</td>
<td>239.360</td>
<td>65,06</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2015</td>
<td>Ost Eingang</td>
<td>99.516</td>
<td>29,60</td>
<td>367.883</td>
<td>100,00</td>
<td>-7,62</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>West Eingang</td>
<td>7.252</td>
<td>70.40</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2016</td>
<td>Ost Eingang</td>
<td>79.158</td>
<td>25.85</td>
<td>360.734</td>
<td>100,00</td>
<td>-1,95</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>West Eingang</td>
<td>227.017</td>
<td>74.15</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2017</td>
<td>Ost Eingang</td>
<td>109.132</td>
<td>51.54</td>
<td>306.175</td>
<td>100,00</td>
<td>-15,12</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>West Eingang</td>
<td>102.636</td>
<td>48.46</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Abbildung 15 | Tabelle 3 Hafenumschlag: Gesamt
Quelle: Flensburger Hafen GmbH
<table>
<thead>
<tr>
<th>Jahr</th>
<th>Umschlag in t</th>
<th>Futtermittel</th>
<th>Splitt</th>
<th>Schrott</th>
<th>Düngemittel</th>
<th>Zellulose</th>
<th>Getreide</th>
<th>Holz</th>
<th>Sonstiges</th>
<th>Asphalt</th>
<th>Gesamt</th>
<th>% Differenz Vorjahr</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Ausgang</td>
<td>7.136</td>
<td></td>
<td></td>
<td>13.175</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>20.311</td>
</tr>
<tr>
<td>2005</td>
<td>Eingang</td>
<td>64.069</td>
<td>47.573</td>
<td>1.901</td>
<td>63.371</td>
<td>23.680</td>
<td>8.346</td>
<td>6.950</td>
<td></td>
<td></td>
<td>215.890</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Ausgang</td>
<td>2.968</td>
<td></td>
<td></td>
<td>4.079</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>10.647</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2006</td>
<td>Eingang</td>
<td>81.525</td>
<td>45.821</td>
<td>1.443</td>
<td>67.711</td>
<td>21.826</td>
<td>6.38</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>218.766</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Ausgang</td>
<td>4.376</td>
<td></td>
<td></td>
<td>1.380</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>5.78</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2007</td>
<td>Eingang</td>
<td>102.283</td>
<td>20.619</td>
<td>1.000</td>
<td>63.611</td>
<td>25.710</td>
<td>10.905</td>
<td>1.390</td>
<td></td>
<td></td>
<td>225.618</td>
<td>-1.00</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Ausgang</td>
<td>2.496</td>
<td></td>
<td></td>
<td>4.523</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>7.019</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2008</td>
<td>Eingang</td>
<td>122.981</td>
<td>25.852</td>
<td>64.929</td>
<td>25.302</td>
<td>32.287</td>
<td>3.380</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>274.731</td>
<td>+3.57</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Ausgang</td>
<td>3.348</td>
<td></td>
<td></td>
<td>2.500</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>5.848</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2009</td>
<td>Eingang</td>
<td>124.846</td>
<td>19.863</td>
<td>70.604</td>
<td>26.022</td>
<td>15.121</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>256.456</td>
<td>+20.66</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Ausgang</td>
<td>2.087</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>2.087</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Ausgang</td>
<td>439</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>439</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2011</td>
<td>Eingang</td>
<td>136.438</td>
<td>36.105</td>
<td>60.093</td>
<td>25.056</td>
<td>1.020</td>
<td>2.500</td>
<td>3.844</td>
<td></td>
<td></td>
<td>265.056</td>
<td>+7.42</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Ausgang</td>
<td>0</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>0</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2012</td>
<td>Eingang</td>
<td>120.209</td>
<td>25.501</td>
<td>57.536</td>
<td>14.184</td>
<td>11.309</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>228.739</td>
<td>-4.71</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Ausgang</td>
<td>0</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>0</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2013</td>
<td>Eingang</td>
<td>35.485</td>
<td>15.787</td>
<td>58.537</td>
<td>20.698</td>
<td>11.505</td>
<td>588</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>142.600</td>
<td>-13.70</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Ausgang</td>
<td>0</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>0</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Ausgang</td>
<td>0</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>0</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Ausgang</td>
<td>7.234</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>7.252</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Ausgang</td>
<td>0</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>0</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Ausgang</td>
<td>0</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>0</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Abbildung 16  | Tabelle 3 Hafenumschlag: Harniskai (Ostseite)  Quelle: Flensburger Hafen GmbH

Abbildung 17  | Tabelle 2 Hafenumschlag: Ostseite  Quelle: Flensburger Hafen GmbH
Kreuzfahrtschiffe

Kreuzfahrtschiffe, die Flensburg besuchen, legen am Harniskai an:

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

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

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

**SWOT-Analyse - Wirtschaftshafen**

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

**Schwächen**
- Starker Bedeutungsverlust der Hafenwirtschaft: Der Hafenumschlag an der Hafen-Ostseite ist mit einigen Schwankungen kontinuierlich zurückgegangen von 450.000 t Ende der achtziger Jahre auf inzwischen knapp über 100.000 t im Jahr 2017
- Die Erträge der städtischen Flensburger Hafen GmbH sinken aufgrund zurückgehender Umschlagszahlen und verursachen im städtischen Haushalt bei den Stadtwerken Flensburg hohe Verlustausgleichszahlungen
Der Wirtschaftshafen belegt bei sinkenden Umschlagszahlen mit seinen Schüttgütern wertvolle Flächenpotenziale, beeinträchtigt mit seinen Immissionen von Staub und Lärm das weitere Umfeld und verhindert die Ansiedlung von anderen Betrieben.

**Chancen**

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

**Risiken**

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

### 4.6 Eigentumsstruktur und Grundstücksverfügbarkeit

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

Ausnahmen bilden die folgenden Grundstücke:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Grundstück / Gebäude</th>
<th>Nutzung / Bezeichnung</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Am Industriehafen 1, 2 und 3</td>
<td>Baustoffhandel</td>
</tr>
<tr>
<td>Am Industriehafen 5 und 7</td>
<td>Werft und Yachtmuseum</td>
</tr>
<tr>
<td>Ballastkai 1</td>
<td>Klarschiff</td>
</tr>
<tr>
<td>Ballastkai 3</td>
<td>Fischmarkt und Fischrestaurant</td>
</tr>
<tr>
<td>Ballastkai 5-9</td>
<td>Werftkontor</td>
</tr>
<tr>
<td>Hafendamm 1 / Parkplatz</td>
<td>Stellplatzanlage</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Grundstück / Gebäude</th>
<th>Nutzung / Bezeichnung</th>
<th>Laufzeitende</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Ballastbrücke 10a</td>
<td>Bürogebäude</td>
<td>2032</td>
</tr>
<tr>
<td>Ballastbrücke 10</td>
<td>Silogebäude</td>
<td>2034</td>
</tr>
<tr>
<td>Harniskai 22 („Stadtspeicher“)</td>
<td>Silogebäude</td>
<td>2031</td>
</tr>
<tr>
<td>Am Industriehafen 4</td>
<td>Yachtbetrieb</td>
<td>2023</td>
</tr>
<tr>
<td>Kielseng 7-9</td>
<td>Yachtbetrieb</td>
<td>2023</td>
</tr>
<tr>
<td>Kielseng 5 Rückseite</td>
<td>Yachtbetrieb</td>
<td>2023</td>
</tr>
<tr>
<td>Kielseng 5</td>
<td>Yachtbetrieb</td>
<td>2042</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

Im Gebiet östlich der Hauptverkehrsstraßen sind die Grundstücke überwiegend in privater Hand. Ausnahmen bilden hier die Fläche des neuen und ehemaligen Pumpwerks (Ballastbrücke 1), und die an den Volkspark grenzenden Grundstücke Am Lautrupsbach 5 und Kielseng vor und hinter dem Bunkergrundstück.
Beim Umgang mit städtischen Grundstücken im VU-Gebiet in Bezug auf Verkauf ist der Beschluss des Hauptausschusses vom 1.7.2014 (mdl. Ergänzung zur HA-16/2014) zu berücksichtigen, in dem festgelegt wurde, dass die Zuständigkeitsordnung dahingehend ergänzt wird, dass bei Grundstücksverkäufen innerhalb der durch die beigefügte Liegenschaftskarte definierten Bereiche in jedem Fall der Rat entscheidet. Alle städtischen Töchter müssen bei Grundstücksverkäufen innerhalb dieses Bereiches in jedem Fall die Zustimmung des Gesellschafters einholen.

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

4.7 Bevölkerungsdaten und Sozialstruktur


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

4.7.1 Bevölkerungsstruktur und -entwicklung


Im VU-Gebiet wohnten zum Stichtag 31.12.2017 insgesamt 709 Einwohner mit ihrem Erstwohnsitz. Bezogen auf eine Landfläche von ca. 47,5 ha ergibt sich eine Dichte von ca. 15 Einwohnern pro Hektar. Verglichen mit einer Einwohnerdichte von ca. 19,5 Einwohnern pro Hektar in der Gesamtstadt (bei 95.469 Einwohnern auf ca. 4.900,4 ha Fläche) ist dies eine
relativ niedrige Einwohnerdichte trotz innenstadtnaher Lage. Dies erklärt sich aus der Vielzahl an Hafengewerbeflächen im Untersuchungsgebiet.

**Altersstruktur und Bevölkerungsentwicklung**

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


**Ausländische Bevölkerung**


**Geschlechterverteilung**


**4.7.2 Arbeitsmarkt und Beschäftigung / Soziale Sicherung**

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


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

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

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

Ergebnisse der Sozialstruktur:

- Das Untersuchungsgebiet hat einen niedrigen Anteil an Kindern und Jugendlichen und einen hohen Anteil an 18-30-Jährigen.
- Menschen von 65-75 Jahren sind unterrepräsentiert.
- Es wohnen fast dreimal so viele über 85-Jährige im Untersuchungsgebiet wie in der Gesamtstadt.
- Es wohnen überdurchschnittlich viele Ausländer im Untersuchungsgebiet, die hauptsächlich in Flüchtlingsunterkünften leben.
- Es gibt insgesamt eine relativ ausgewogene Geschlechterverteilung.
- Ausländische Männer sind überrepräsentiert in den Altersgruppen von 18-60 Jahren.
- Im Untersuchungsgebiet überwiegen Mehrfamilienhäuser mit 3-12 Wohnungen.
• Es sind nur wenige Ein- und Zweifamilienhäuser vorhanden.
• Die Wohnbebauung stammt überwiegend aus der Zeit vor 1919.
• Es überwiegen die Haushalte mit einer Person. Es wohnen relativ wenige Einwohner in Mehrpersonenhaushalten mit oder ohne Kinder im Untersuchungsgebiet.

4.7.4 Eigentümerbefragung

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

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

In Bezug auf die Zufriedenheit mit dem Umfeld ihrer Immobilie erklärten sich 15 % als sehr zufrieden, 58 % als zufrieden, 25 % als unzufrieden und 2 % (1 Person) als sehr unzufrieden, d.h. ca. ¼ aller Eigentümer sind zufrieden und ¼ unzufrieden.

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

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

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

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

Negativ wurde vor allem der Verfall der Speicher mit 40 % aller mehrfach genannten Aspekte beurteilt. Die hohen Gebäude im Hafen empfinden 12 % und den Wertverlust der eigenen Gebäude aufgrund der hohen Gebäude im Hafen 9 % als negativ. 9 % beurteilen die Brachflächen im Hafen und 7 % die Vierspurigkeit der Hauptstraßen negativ. Jeweils 5 % gaben die Größe bzw. den Zuschnitt des VU-Gebiets („zu groß“) und das hohe Verkehrsaufkommen als negativ an.
Bei der Frage, was im Untersuchungsgebiet fehlt, nannten jeweils 17 % Grün- / Freizeitflächen und Einzelhandelsgeschäfte, gefolgt von 7 % für „mehr Wohnungen“. Jeweils 5 % stimmten für eine durchgehende Promenade, Park-/Stellplätze und kleine maritime Gewerbeeinheiten.

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

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

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

4.8 Wirtschaftsstruktur und Arbeitsplätze


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


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


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

Auch im Untersuchungsgebiet wird die Wirtschaftsstruktur durch einen hohen Anteil von Arbeitsplätzen im Handels- und Dienstleistungsbereich bestimmt. Hierbei sind die Betriebe der Jacob Cement AG, in deren Eigentum sich Grundstücke von ca. 40.000 qm befinden und auf denen ca. 100 Beschäftigte arbeiten sowie die Flensburger Dragee-Fabrik auf einer Grundstücksfläche von ca. 12.000 qm und einer Beschäftigtenzahl von ca. 100 Personen bestimmend.
Die folgende Tabelle basiert auf den in der städtischen Ordnungs- und Gewerbeverwaltung geführten Gewerbeanmeldungen sowie einer von der WiREG geführten gewerblichen Bestandsliste:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Branchen</th>
<th>Anzahl der Betriebe</th>
<th>Anzahl der Beschäftigten</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>unter 10</td>
</tr>
<tr>
<td>Gastronomische Betriebe</td>
<td>7</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>Maritime Dienstleistungen</td>
<td>8</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>Andere Dienstleistungen</td>
<td>11</td>
<td>11</td>
</tr>
<tr>
<td>Auto / Verkehr</td>
<td>8</td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>Hafenumschlag</td>
<td>3</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Planungsbüros</td>
<td>3</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Gesundheitswesen</td>
<td>6</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Versicherungen</td>
<td>3</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Aus- und Weiterbildung</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Handwerksbetriebe</td>
<td>12</td>
<td>10</td>
</tr>
<tr>
<td>Handelsbetriebe</td>
<td>8</td>
<td>5</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

Abbildung 19  | Wirtschaftsbestand (ISEK 2018)
SWOT-Analyse - Wirtschaftsstruktur und Arbeitsplätze

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

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

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

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

4.9 Umwelteinwirkungen

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

4.9.1 Schall

Bestehende Gutachten im Untersuchungsbereich

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Lärmkontor GmbH LK 2007.029</td>
<td>15.05.2007</td>
<td>Schalltechnische Untersuchung zum Hafen-Ost „Harniskai“ in Flensburg</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

Das Gutachten vom 25.07.2006 enthält die Beurteilung der Ist-Situation (Bestand nach Planungsrecht) für die Quellen Gewerbe und Straßenverkehr und gibt eine erste Einschätzung...
zum lärmbedingten Konfliktpotential in Hinblick auf eine Ausweisung als Wohn- und Mischgebiet für den Bereich der Harniskaispitze. Es handelt sich um ein Berechnungsmodell ohne Erhebung von eigenen Messdaten.


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


### Gutachten im Zuge der VU-Bearbeitung

<table>
<thead>
<tr>
<th>Gutachten</th>
<th>Datum 1</th>
<th>Datum 2</th>
<th>Beschreibung</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>TÜV Nord Umweltschutz 117SST014</td>
<td>22.02.2017</td>
<td>Schalltechnische Untersuchung zur VU für das Gebiet Hafen-Ost in der Stadt Flensburg</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>TÜV Nord Umweltschutz 117SST057</td>
<td>14.06.2017</td>
<td>Schalltechnische Untersuchung zur VU für das Gebiet Hafen-Ost in der Stadt Flensburg, hier: Straßenverkehrs-lärmuntersuchung</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>TÜV Nord Umweltschutz 118SST018</td>
<td>31.05.2018</td>
<td>VU für das Gebiet Hafen-Ost in der Stadt Flensburg, hier: Untersuchung tieffrequenter Schalleinflüsse auf das Plangebiet</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>TÜV Nord Umweltschutz 118SST018-R1</td>
<td>19.06.2018</td>
<td>Schallimmissionsprognose zur VU für</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

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

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

Aktive Maßnahmen zum Schallschutz könnten z.B. sein:

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


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

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

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

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

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

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

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

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


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

- Ohne Betrieb der Prüfstände werden die Richtwerte eingehalten und es sind keine Maßnahmen erforderlich.
Mit dem Betrieb von Prüfstand 1 werden die Richtwerte um 2 dB(A) und unter Beachtung der im Gebiet zu berücksichtigenden Vorbelastung um 8 dB(A) überschritten.

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

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

Für die Gewerbeflächen innerhalb des Plangebiets ergeben sich folgende Lärmemissionen:

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

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

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

a.) Umsetzung von Maßnahmen bei der FFG zur Erlangung des erhöhten schalltechnischen Minderungspotentials; hier: Einbau von Schalldämpfern an den Kaminmündungen der Motorenprüfstände, des Getriebeprüfstandes und des Standlaufplatzes, die die Schallleistungen um 10 dB(A) bzw. 15 dB(A) mindern können.


c.) In einem 2. Schritt kann die Verlagerung aller Betriebe im Bereich Kielseng 3 - 9 stattfinden.

Im südlichen und nordöstlichen Bereich des Plangebiets (Rasterlärmkarte zukünftige Entwicklung nachts – grün eingefärbt) ist eine Wohnnutzung mit der Einstufung als Urbanes
Gebiet bei Umsetzung der beschriebenen Schallminderungsmaßnahmen und der Verlagerung der angegebenen Betriebe (7) möglich.

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

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

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

Im Nachtzeitraum liegen die Beurteilungspegel im 3. OG zwischen 37 und 58 dB(A). Ab einer Entfernung von ca. 60 m zur Straßenmitte Kielseng / Ballastbrücke werden die Orientierungswerte für Mischgebiete (50 dB(A) nachts) im Untersuchungsgebiet eingehalten. Im straßennahen Bereich werden die Orientierungswerte um bis zu 8 dB(A) überschritten. Die Berechnungen zeigten, dass bezogen auf das gesamte Untersuchungsgebiet das 3. OG maßgeblich ist. Lediglich im straßennahen Bereich (ca. 20 m bis zur Straßenmitte Kielseng /
Ballastbrücke) ergeben sich um ca. 2 dB(A) erhöhte Außenlärmpegel für die unteren Geschossebenen.

Zur Realisierung zukünftiger Bebauung ergeben sich folgende Möglichkeiten:

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

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

**4.9.2 Luftbelastung durch Staub und Geruch**


**Staub**


Als Empfehlung für die Bauleitplanung ergibt sich: Aus gutachterlicher Sicht sind für bestehende Gemengelagen PM10-Jahresmittelwerte bis 30 µg/m³ tolerabel. Dies ist in den Bereichen außerhalb der in Plan Nr. 16 „Umwelteinwirkungen“ orange gekennzeichneten Fläche der Fall. Für die Schauffung neuer Nachbarschaften sollten nur Bereiche außerhalb der in Abbildung 2 gelb gekennzeichneten Fläche in Betracht gezogen werden, in denen die jahresmittlere Belastung weniger als 28 µg/m³ beträgt und keine Überschreitung der Anforderungen an den Tagesmittelwert zu erwarten ist.
Hinsichtlich der Geruchsimmissionen wurden als mögliche Geruchsemittenten das kommunale Klärwerk Kielsg nordöstlich der Harniskaispitze (außerhalb des VU Gebiets), die ab 2008 errichtete Werft Robbe & Berking im mittleren Teil und die Flensburger-Dragee-Fabrik (FDF) im südlichen Teil des Untersuchungsgebietes identifiziert.


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

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

1. Durch die Einhausung der offenen Bereiche der Schlammverladung mit Absaugung und Behandlung dieser Abluft sowie der Abluft des Trübwasserspeichers in einem Biofilter mit Kosten von ca. 330.000 EUR brutto

2. Die Ableitung der Abluft der Tropfkörper über einen Schornstein verringert die Geruchsbelastung sowohl im Nordostteil als auch im Nordwestteil des Plangebiets mit Kosten von ca. 250.000 EUR brutto

3. Die Kombination der Maßnahmen 1 und 2 mit Kosten von ca. 580.000 EUR brutto

4. Die Reinigung sowohl der Abluft der Schlammbehandlung als auch des Vorreinigungsgebäudes in einem Biofilter mit Kosten von ca. mind. 650.000 EUR brutto

Im Ergebnis zeigt sich, dass durch die untersuchten Maßnahmen zur Verringerung der Geruchsbelastung nur äußerst geringe Reduktionen im Plangebiet erreichbar wären.
Geruchsimmissionen durch Robbe & Berking-Werft und Drageefabrik:

Zusammenfassung Geruchsemissionen


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

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

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

4.9.3 Boden / Bodenschutz

Geologie / Bodenentwicklung


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

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

Altlasten und schädliche Bodenveränderungen


Generell gilt, dass im weiteren Planungsverlauf bei Umnutzungen, Neubauten bzw. Bodeneingriffen weitere Bodenuntersuchungen erforderlich sind. Es muss grundsätzlich im gesam-
ten VU-Gebiet damit gerechnet werden, dass aufgrund der Auffüllungen erhöhte Kosten für Gutachten, Entsorgung oder Sicherung entstehen können.

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


**Kampfmittelfreiheit**


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


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

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

Hochwasserschutzmaßnahmen einzelner baulicher Anlagen können durch die Bauausführung (z. B. hoch gelegene Gebäude) oder hochwasserangepasste Nutzung im unteren Gebäudebereich (z. B. Garage statt Wohnraum) geschaffen werden.
Der behördlicherseits zu fordernde Hochwasserschutz für Bauwerke und Nutzungen orientiert sich am Referenzwasserstand HW200, der für den Bereich des Flensburger Hafens zurzeit bei NHN + 2,45 m liegt. Dies bedeutet, dass für Gewerbenutzung und Fluchtwegen mindestens eine Höhe von NHN + 2,45 m einzuhalten ist, für Wohnraumnutzung und die Lagerung wassergefährdender Stoffe eine Höhe von mindestens NHN + 2,95 m (Referenzwasserstand + Sicherheitszuschlag von 0,50 m). (Zur Erläuterung: Das Land Schleswig-Holstein schlägt für seine Küstenschutzmaßnahmen noch einen Klimazuschlag von 0,50 m auf, um der wasserwirtschaftlichen Entwicklung Rechnung zu tragen und vorausschauend zu planen.)

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

- **Schallemissionen**
  Im Untersuchungsgebiet besteht tagsüber keine Einschränkungen für die Ausweisung eines Urbanen Gebietes / die Richtwerte der TA Lärm für Wohngebiete von tagsüber 55 dB(A) werden eingehalten.
  Einschränkungen erfährt das Untersuchungsgebiet hingegen nachts durch die Überschreitung der Richtwerte (die Richtwerte der TA Lärm für Wohngebiete von nachts 45 dB(A) werden mit Beurteilungsposten von 45 bis 56 dB(A) deutlich überschritten).
  Die Schallemissionsquellen sind auf der Hafen-Westseite die FFG, die Stadtwerke Flensburg GmbH und die FSG. Nur durch den Einsatz von Schallminderungsmaßnahmen bei der FFG (Schalldämpfer) und der Verlagerung der auf der Hafen-Ost-Seite emittierenden Betriebe (Wirtschaftshafen, Jacob Cement AG und Betriebe im Bereich Kielseeng 1-9) wird es möglich, im südlichen und nordöstlichen Bereich des Plangebiotes eine Wohnnutzung mit der Einstufung als Urbanes Gebiet zu erreichen.

- **Geruchsimmissionen**
  Geruchsimmissionen werden durch das kommunale Klärwerk Kielseeng nördlich der Harniskeispitze (außerhalb des VU-Gebiets), die in 2008 errichtete Robbe & Berking Werft im mittleren Teil und die Flensburger-Dragee-Fabrik im südlichen Teil des Untersuchungsgebietes hervorgerufen.

- **Staubimmissionen**
  Im Untersuchungsgebiet werden durch den Massengutumschlag der Flensburger Hafen GmbH erzeugt. Der auf das Jahr bezogene Grenzwert (für PM10 von 40 µg/m³ und für PM2,5 von 25 µg/m³) wird im Nahbereich um die Flächen mit Massengutumschlag und am Schuppen DE überschritten. Der für die bestehende Gemengelage kritische Tagesmittelwert (TMW von 30 µg/m³) wird auf den orange gekennzeichneten Flächen überschritten. Für die Schaffung neuer Nachbarschaften sollten nur Bereiche außerhalb der gelb gekennzeichneten Fläche in Betracht gezogen werden, in denen die jahresmittlere Belastung weniger als 28 µg/m³ beträgt und keine Überschreitungen der Anforderungen an den TMW zu erwarten ist.

- **Bodenschutz**
  Bodenschutz: Im Untersuchungsgebiet befinden sich auf Grund langjähriger gewerblicher Nutzung eine Vielzahl von altlastverdächtigen Flächen sowie Altablagerungen und einige Bereiche mit schädlichen Bodenveränderungen, so dass bei Eingriffen in den Boden oder Umnutzungen die Untere Bodenschutzbehörde einzubeziehen ist.
  Es muss grundsätzlich im gesamten VU-Gebiet damit gerechnet werden, dass aufgrund der Bodenauffüllungen erhöhte Kosten für Gutachten, Entsorgung oder Sicherung entstehen können.

- **Hochwasser**
  Das VU-Gebiet wird im südlichen Bereich und teilweise an der Westseite der Hafenfläche von Hochwasser gefährdet, so dass z.T. in den Erdgeschossen keine Wohnnutzung möglich ist und für Gewerbenutzung Fluchtwege vorgehalten werden müssen.
5. Zusammenfassende Bewertung


5.1 Stärken und Potenziale

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


### Stärken

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

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

**Umwelt / Klima / Grün**
- Nähe zu hochwertigen Grünanlage (Volkspark und Lautrupsbachtal)
- Begrünter Bahndamm
- Stadt- und Straßenbild prägende Baumreihen am Hafen damm und der Ballastbrücke

**Verkehr / Infrastruktur**
- Gute Erreichbarkeit
- Attraktive Hafenpromenade im Süden des VU-Gebiets

**Potenziale**

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

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

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

**Verkehr / Infrastruktur**
- Städtebauliche Aufwertung durch die Neuordnung und Umgestaltung des (breiten) Straßenraums
- Durchgängige Uferpromenade / Fußläufige Verbindung der Innenstadt mit Sonwik / Mürwik
- Förderung der klimagerechten und gesunden Stadt durch Stärkung des Fuß-, Rad- und Busverkehrs und Schaffung fußläufig erreichbarer Grünflächen
- Verbindung des Hafens mit dem Volkspark, dem Lautrupsbachtal und St. Jürgen / der Östlichen Altstadt, Straßenquerungen Kielseng, Ballastbrücke, Hafendamm für Fußgänger und Radfahrer
- Bessere Verknüpfung der Stadtteile des östlichen und westlichen Fördeufers durch einen zusätzlichen Fähranleger für Hafen-/Fördefähren an der Harniskaispitze, Belebung der Fordechiffahrt

5.2 Substanz- und Funktionsmängel


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

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

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

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

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


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

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

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

Verkehr / Infrastruktur

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

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


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

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

6.1 Ziele des gesamtstädtischen integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK)

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

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

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

6.2 Leitbild und Leitlinien

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

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

Darauf aufbauend werden die folgenden Leitlinien formuliert:

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

Die einzelnen Cluster im neuen Stadtquartier


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


**Identität bewahren und Neues schaffen**


**Hafen für alle Flensburger und ihre Gäste**


**Hafen-Ost bietet eine attraktive Stadtsilhouette**


**Gut eingebunden und gut angebunden**


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

Öffentliches Grün, Freizeit und Erholung

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


Die Zukunft des Handelshafens


Weiteres Vorgehen

Durch die Darstellung der Ziele zur Entwicklung des Untersuchungsgebiets wird eine grundlegende Orientierung für die Aufstellung eines städtebaulichen Rahmenplans bzw. die Auslobung eines städtebaulichen Wettbewerbs gegeben, die bei der Beurteilung von Projekten als Maßstab dienen sollen.

Dabei sollte das Gebiet innerhalb des Sanierungszeitraums von 15 Jahren langsam wachsen dürfen. Der grobmaschige Rahmen soll mittels städtebaulichen Rahmenplans, der in einem Wettbewerbsverfahren ermittelt wird, festgelegt werden und im Weiteren sukzessive durch weitere Detailplanungen konkretisiert werden.
6.3 Sanierungsziele

Das übergeordnete Ziel der Stadtsanierung ist die Behebung städtebaulicher Missstände. Die Entwicklungsziele leiten sich aus dem Ziel der Beseitigung der in Kapitel 5.2 festgestellten Mängel und Missstände ab.

Die Gesamtbewertung im Kapitel 5 verdeutlicht, dass trotz der Mängel und Missstände auch Stärken und Potenziale bestehen, um den Stadtteil städtebaulich, funktional, in seiner baulichen Substanz und in seiner Identität einerseits zu stärken und andererseits dort, wo Funktionsverluste bestehen, zu erneuern.


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

6.3.1 Handlungsfeld Stadtstruktur / Stadtbild

<table>
<thead>
<tr>
<th>Mängel und Missstände</th>
<th>Ziele</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Modernisierungsbedürftige Wohngebäude</td>
<td>Modernisierung und Instandsetzung der Wohngebäude</td>
</tr>
<tr>
<td>Beeinträchtigung der Wohnnutzung Hafendamm / Ballastbrücke durch Verkehrslärm</td>
<td>Verkehrsberuhigung und Umgestaltung durch Rückbau der Fahrbahnen von Vier- auf Zwei-Spurigkeit (Ballastbrücke / nördlicher Hafendamm (ab Nordstraße))</td>
</tr>
<tr>
<td>Ungenutzte denkmalgeschützte Hafenspeicher mit erheblichem Modernisierungs- / Instandsetzungsbedarf</td>
<td>Modernisierung / Instandsetzung, Umbau und Umnutzung der Hafenspeicher (z.B. Museum, Kultur, Kunst, Hotel, Gastronomie, Büros, Sport (Klettern))</td>
</tr>
<tr>
<td>Fehlende Durchgängigkeit der Hafenpromenade / Fehlende Zugänglichkeit der Kai- kante (Absperrung des ISPS-Bereichs)</td>
<td>Schaffung einer durchgängigen Uferpromenade von der Hafenspitze bis Sonwik</td>
</tr>
<tr>
<td>Barrierewirkung der Haupt- erschließungsstraßen (Hafendamm, Ballastbrücke, Kiels eng, Nordstraße)</td>
<td>Bau einer (Dreh-, Klapp- oder Hub-) Fußgänger- und Radfahrer-Brücke über den Freihafen</td>
</tr>
<tr>
<td>Isolierte Lage, fehlende Verknüpfung mit den benachbarten Stadtteilen</td>
<td>Rückbau und Umgestaltung überdimensionierter Fahrbahnen, Bau von Querungshilfen</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Schaffung / Verbesserung von Wegeverbindungen, Fähranleger Harniskaispitze / nördlicher Harniskai, Barrierefreie Brücke vom Hafen zum Volkspark</td>
</tr>
<tr>
<td>Mängel und Missstände</td>
<td>Ziele</td>
</tr>
<tr>
<td>--------------------------------------------------------------------------------------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>Mangelhafte Gestaltung des Stadtbildes (Ufersilhouette, Straßen)</td>
<td>Hochwertige Gestaltung der öffentlichen Freiräume, Straßen und Hochbauten (Qualitätssicherung durch Wettbewerbe und Aufstellung von Freianlagen-Leitlinien)</td>
</tr>
<tr>
<td>Ungeordnete Baustruktur mit negativer Ausstrahlung auf das Stadtbild im Gebiet Harnis</td>
<td>Erhalt der Betriebe und Ergänzung der Nutzungen (u.a. mit Wohnen), städtebauliche Aufwertung, Erhöhung der Gebäude-Nutzflächen und stärkere Ausrichtung auf die Ballastbrücke</td>
</tr>
</tbody>
</table>

6.3.2 Handlungsfeld Nutzungsstruktur

<table>
<thead>
<tr>
<th>Mängel und Missstände</th>
<th>Ziele</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Brachflächen, mindergenutzte Flächen</td>
<td>Revitalisierung brachgefallener (Hafen-) Flächen</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Entwicklung eines gemischten genutzten Gebiets mit verschiedenen Schwerpunkten wie Kultur/Freizeit/Sport, Maritimes Zentrum, Büros/Dienstleistungen/sonst. Gewerbe und Wohnen</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Entwicklung der Harniskaispitze zu einem öffentlichen Platz/ Park mit einem städtebaulich markanten Gebäude für die Gemeinbedarfsnutzung und / oder kulturelle Nutzung</td>
</tr>
<tr>
<td>Belegung zahlreicher Hafenflächen mit Nutzungen ohne Wasserbezug</td>
<td>Städtebauliche Neuordnung mit dem Schwerpunkt wasserbezogener Nutzungen, Wohnen, Dienstleistungen und Gewerbe</td>
</tr>
<tr>
<td>Fehlende soziale Infrastruktur</td>
<td>Planung und Bau von sozialen Einrichtungen bei einer steigenden Anzahl an BewohnerInnen aufgrund neuer Wohngebäude im Hafen (z.B. Kindertagesstätte, Begegnungszentrum)</td>
</tr>
<tr>
<td>Fehlende Erweiterungsmöglichkeiten und unzureichende Erschließung des Gewerbegebietes Harnishof</td>
<td>Langfristiges Ziel der Entwicklung eines Wohngebietes im Harnishof als Ergänzung des Wohngebietes Ballastbrücke</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### 6.3.3 Handlungsfeld Umwelt / Klima / Grün / Freiraum

<table>
<thead>
<tr>
<th>Mängel und Missstände</th>
<th>Ziele</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Hoher Grad an Versiegelung</td>
<td>Entseiegelungen von Oberflächen, Schaffung von Grünflächen</td>
</tr>
<tr>
<td>Mangel an öffentlichen Grünflächen und Freiräumen</td>
<td>Neuer öffentlicher Platz / Park Harniskaispitze</td>
</tr>
<tr>
<td>Eingeschränkte Erlebbarkeit und Nutzbarkeit der Grünflächen / Landschaftsschutzgebiete (Volkspark, Lautrupsbachortal) durch mangelhafte Erreichbarkeit</td>
<td>Schaffung / Verbesserung von Wegeverbindungen, bessere und einheitliche Beschilderung</td>
</tr>
<tr>
<td>Emissionen durch Gewerbe- und Verkehrslärm, Staub und Geruch</td>
<td>Reduzierung der Immissionen</td>
</tr>
<tr>
<td>Schwieriger Baugrund (aufgeschütteter Boden, Bodenschadstoffe)</td>
<td>Neubauten mit besonderem Gründungsaufwand</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### 6.3.4 Handlungsfeld Verkehr / Infrastruktur

<table>
<thead>
<tr>
<th>Mängel und Missstände</th>
<th>Ziele</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Überdimensionierte Hauptstraßen (Hafendamm, Ballastbrücke, Kielseng)</td>
<td>Rückbau überdimensionierter Fahrbahnen, Straßenumgestaltung, Neuaufteilung des Straßenquerschnitts zugunsten des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV)</td>
</tr>
<tr>
<td>Fehlende Querungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr</td>
<td>Schaffung von Querungshilfen (im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Straßen)</td>
</tr>
<tr>
<td>Fehlende Durchgängigkeit der Hafenpromenade</td>
<td>Schaffung einer durchgängigen Uferpromenade von der Hafenspitze bis Sonwik</td>
</tr>
<tr>
<td>Fehlende Fuß- und Radwegeverbindungen Harniskaispitze – Sonwikpromenade</td>
<td>Bau einer (Dreh, Zug- oder Hub-) Fußgänger- und Fahrradbrücke über den Freihafen</td>
</tr>
<tr>
<td>Mangelhafte oder fehlende Fuß- und Radwege, vor allem in Hinblick auf den Ostseeküstenradwanderweg</td>
<td>Vorhandene Rad- und Fußwege regelgerecht ausbauen, Optimierung der Wegeführung und Ausbau des Ostseeküstenradwanderwegs</td>
</tr>
<tr>
<td>Fehlende Fuß- und Radwegeverbindungen vom Hafen zum Volkspark und zum Lautrupsbachtal</td>
<td>Veloroute Bahndamm – Ballastbrücke – Kielseng</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Ergänzung des vorhandenen Rad- und Fußwegnetzes</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Barrierefreie Brücke vom Hafen zum Volkspark</td>
</tr>
<tr>
<td>Fehlende Ausschilderung der Fuß- und Radwegeverbindungen</td>
<td>Leitsystem mit einheitlicher Beschilderung</td>
</tr>
<tr>
<td>Lange Distanzen zwischen den Bushaltestellen</td>
<td>Bei einer höheren Nutzerfrequenz: Bau einer zusätzlichen Bushaltestelle an der mittleren Ballastbrücke / Ecke Harnishof oder Verlagerung einer Bushaltestelle</td>
</tr>
<tr>
<td>Mangelnde Bushaltestellenausstattung</td>
<td>Verbesserung der Bushaltestellenausstattung und -ausgestaltung</td>
</tr>
<tr>
<td>Fehlende öffentliche Straßen (und Ver- und Entsorgungsleitungen) im Wirtschaftshafenbereich</td>
<td>Neubau von Straßen (und Ver- und Entsorgungsleitungen) nach Rahmenplan und städtebaulichem Entwurf</td>
</tr>
<tr>
<td>Fehlende Fährverbindung, fehlender Fähranleger</td>
<td>Bau eines Fähranlegers am nördlichen Harniskai / an der Harniskaispitze</td>
</tr>
<tr>
<td>Fehlender Standort für Wohnmobile zur Erholungsnutzung</td>
<td>Festlegung eines Standortes für Wohnmobile</td>
</tr>
<tr>
<td>Zunehmender Parkdruck (bei neuen Nutzungen wie Robbe &amp; Berking-Zentrum, Marien-Café, aber auch Jacob Cement)</td>
<td>Schaffung neuer Parkmöglichkeiten unter Beachtung des Mobilitätskonzepts (z.B. Sammel-Parkhaus)</td>
</tr>
</tbody>
</table>
7. Maßnahmen- und Zeitplan
(s. Konzeptplan Nr. 2 „Maßnahmen“)


7.1 Maßnahmen der Vorbereitung (gemäß B.1.1 der StBauFR SH)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Maßnahmenplanung Hafen-Ost // Verkehrspplanung</th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Maßnahmennummer</td>
<td>01</td>
</tr>
<tr>
<td>Maßnahmenzuordnung</td>
<td>Maßnahmen der Vorbereitung B 1.1 Maßnahmen nach § 140 BauGB</td>
</tr>
<tr>
<td>Maßnahmenbeschreibung</td>
<td>Vorbereitung und Durchführung der Bauleitplanung und der Verkehrsplanung</td>
</tr>
<tr>
<td>Akteur / Federführung</td>
<td>Stadt Flensburg</td>
</tr>
<tr>
<td>Kosten</td>
<td>320.000 EUR</td>
</tr>
<tr>
<td>Umsetzung</td>
<td>2019 - 2020</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Städtebaulicher Wettbewerb (Rahmenplan), Objekplanungs-Wettbewerbe</th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Maßnahmennummer</td>
<td>02</td>
</tr>
<tr>
<td>Maßnahmenzuordnung</td>
<td>Maßnahmen der Vorbereitung B 1.1 Maßnahmen nach § 140 BauGB</td>
</tr>
<tr>
<td>Akteur / Federführung</td>
<td>Stadt Flensburg</td>
</tr>
<tr>
<td>Kosten</td>
<td>210.000 EUR</td>
</tr>
<tr>
<td>Umsetzung</td>
<td>2019 - 2022</td>
</tr>
</tbody>
</table>

7.2. Maßnahmen der Durchführung (gemäß B.2 der StBauFR SH)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Erwerb von Grundstücken Kielseng 1 und 3, Am Industriehafen 2</th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Maßnahmennummer</td>
<td>03</td>
</tr>
<tr>
<td>Maßnahmenzuordnung</td>
<td>Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen B 2.1.1 Erwerb von Grundstücken</td>
</tr>
<tr>
<td>Maßnahmenbeschreibung</td>
<td>Der Erwerb der Grundstücke ist notwendig, um die Entwicklung zu einem urbanen Quartier mit dem Schwerpunkt Wohnen steuern zu können.</td>
</tr>
<tr>
<td>Akteur / Federführung</td>
<td>Stadt Flensburg</td>
</tr>
<tr>
<td>Kosten</td>
<td>300.000 EUR</td>
</tr>
<tr>
<td>Umsetzung</td>
<td>2020 - 2022</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Umzug von Bewohnern/innen und Betrieben

<table>
<thead>
<tr>
<th>Maßnahmennummer</th>
<th>04</th>
</tr>
</thead>
</table>
| Maßnahmenzuordnung | Maßnahmen der Durchführung  
B 2.1 Ordnungsmaßnahmen  
B 2.1.3 Umzug von Bewohnern/innen und Betrieben |
| Maßnahmenbeschreibung | Umzug von Bewohnern/innen und Betrieben aus den mit Funktionsmängeln belasteten Gebieten, um die Ziele des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes umsetzen zu können. |
| Akteur / Federführung | Stadt Flensburg |
| Kosten | 2.200.000 EUR |
| Umsetzung | 2020 - 2022 |

### Freilegung von Grundstücken // Ballastkai 10 (ohne Denkmal)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Maßnahmennummer</th>
<th>05</th>
</tr>
</thead>
</table>
| Maßnahmenzuordnung | Maßnahmen der Durchführung  
B 2.1 Ordnungsmaßnahmen  
B 2.1.4 Freilegung von Grundstücken |
| Maßnahmenbeschreibung | Abbruch der vorhandenen Silogebäude (ohne Denkmal) am Ballastkai 10, um Raum für die Entwicklung eines urbanen Quartiers mit dem Schwerpunkt Wohnen zu schaffen. |
| Akteur / Federführung | Stadt Flensburg |
| Kosten | 3.400.000 EUR |
| Umsetzung | 2020 - 2022 |

### Freilegung von Grundstücken // Harniskai 8-10

<table>
<thead>
<tr>
<th>Maßnahmennummer</th>
<th>06</th>
</tr>
</thead>
</table>
| Maßnahmenzuordnung | Maßnahmen der Durchführung  
B 2.1 Ordnungsmaßnahmen  
B 2.1.4 Freilegung von Grundstücken |
| Maßnahmenbeschreibung | Abbruch der Lagerhalle am Harniskai 8-10, um Raum für die Entwicklung eines urbanen Quartiers mit dem Schwerpunkt Kultur, Freizeit und Sport zu schaffen. |
| Akteur / Federführung | Stadt Flensburg |
| Kosten | 80.000 EUR |
| Umsetzung | 2020 - 2022 |

### Freilegung von Grundstücken // Am Industriehafen 3

<table>
<thead>
<tr>
<th>Maßnahmennummer</th>
<th>07</th>
</tr>
</thead>
</table>
| Maßnahmenzuordnung | Maßnahmen der Durchführung  
B 2.1 Ordnungsmaßnahmen  
B 2.1.4 Freilegung von Grundstücken |
| Maßnahmenbeschreibung | Abbruch der Gebäude auf dem Grundstück Am Industriehafen 3 (Baustoffhandel), um Raum für die Entwicklung eines urbanen Quartiers mit dem Schwerpunkt Wohnen schaffen zu können. |
| Akteur / Federführung | Stadt Flensburg |
| Kosten | 2.300.000 EUR |
| Umsetzung | 2020 - 2022 |
### Freilegung von Grundstücken // Harniskai / Industriekai / Kielseng 5-9

<table>
<thead>
<tr>
<th>Maßnahmennummer</th>
<th>08</th>
</tr>
</thead>
</table>
| Maßnahmenzuordnung | Maßnahmen der Durchführung  
B 2.1 Ordnungsmaßnahmen  
B 2.1.4 Freilegung von Grundstücken |
| Maßnahmenbeschreibung | Abbruch der Gebäude am Harniskai 1-9, Industriekai und Kielseng 5-9, um Raum für die Entwicklung zu einem urbanen Quartier mit dem Schwerpunkt Büros und Dienstleistungen bzw. Maritimes Zentrum zu schaffen. |
| Akteur / Federführung | Stadt Flensburg |
| Kosten | 3.200.000 EUR |
| Umsetzung | 2020 - 2022 |

### Freilegung von Grundstücken // Am Industriehafen 4

<table>
<thead>
<tr>
<th>Maßnahmennummer</th>
<th>09</th>
</tr>
</thead>
</table>
| Maßnahmenzuordnung | Maßnahmen der Durchführung  
B 2.1 Ordnungsmaßnahmen  
B 2.1.4 Freilegung von Grundstücken |
| Maßnahmenbeschreibung | Abbruch des Gebäudes Am Industriehafen 4, um die Fortführung der Uferpromenade zu ermöglichen und den bisher versperrten Blick auf den Freihafen freizugeben. |
| Akteur / Federführung | Stadt Flensburg |
| Kosten | 20.000 EUR |
| Umsetzung | 2020 - 2022 |

### Freilegung von Grundstücken // Nordöstlicher Bereich (Kielseng, Harnis, Harnishof)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Maßnahmennummer</th>
<th>10</th>
</tr>
</thead>
</table>
| Maßnahmenzuordnung | Maßnahmen der Durchführung  
B 2.1 Ordnungsmaßnahmen  
B 2.1.4 Freilegung von Grundstücken |
| Maßnahmenbeschreibung | Abbruch der Gebäude im nordöstlichen Bereich Kielseng 1 und 3, Harnis 2, 4, 9, 11, 13, 15, 16, 20 und 26 und Harnishof 5, um Raum für die Entwicklung zu einem neuen urbanen Quartier mit den Schwerpunkten Büros und Dienstleistungen sowie Wohnen schaffen zu können. |
| Akteur / Federführung | Stadt Flensburg |
| Kosten | 3.200.000 EUR |
| Umsetzung | 2020 - 2022 |
### Freilegung von Ballastbrücke (1 Nebengebäude, 22 Hinterhaus, 26, 27, 30 und 31)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Maßnahmennummer</th>
<th>11</th>
</tr>
</thead>
</table>
| Maßnahmenzuordnung | **Maßnahmen der Durchführung**  
B 2.1 Ordnungsmaßnahmen  
B 2.1.4 Freilegung von Grundstücken |
| Maßnahmenbeschreibung | Abbruch im Bereich der Ballastbrücke mit den Nummern 1 Nebengebäude, 22 Hinterhaus, 26, 27, 30 und 31, um Raum für die Entwicklung in einem bestehenden Mischgebiet bzw. neu zu schaffenden Wohngebiet schaffen zu können. |
| Akteur / Federführung | Stadt Flensburg |
| Kosten | 225.000 EUR |
| Umsetzung | 2020 - 2028 |

### Freilegung von Am Lautrupsbach 5

<table>
<thead>
<tr>
<th>Maßnahmennummer</th>
<th>12</th>
</tr>
</thead>
</table>
| Maßnahmenzuordnung | **Maßnahmen der Durchführung**  
B 2.1 Ordnungsmaßnahmen  
B 2.1.4 Freilegung von Grundstücken |
| Maßnahmenbeschreibung | Abbruch der Gebäude Am Lautrupsbach 5, um Raum für eine arrondierende Wohnbauerwicklung des bestehenden Wohngebietes Ballastbrücke zu schaffen. |
| Akteur / Federführung | Stadt Flensburg |
| Kosten | 35.000 EUR |
| Umsetzung | 2020 - 2022 |

### Freilegung von Unterer Lautrupweg 12

<table>
<thead>
<tr>
<th>Maßnahmennummer</th>
<th>13</th>
</tr>
</thead>
</table>
| Maßnahmenzuordnung | **Maßnahmen der Durchführung**  
B 2.1 Ordnungsmaßnahmen  
B 2.1.4 Freilegung von Grundstücken |
| Maßnahmenbeschreibung | Abbruch der Gebäude Unterer Lautrupweg 12 und deren Nebengebäude, um Raum für eine Wohnbauerwicklung innerhalb eines bestehenden Wohngebietes zu schaffen. |
| Akteur / Federführung | Stadt Flensburg |
| Kosten | 110.000 EUR |
| Umsetzung | 2020 - 2022 |

### Uferpromenade

<table>
<thead>
<tr>
<th>Maßnahmennummer</th>
<th>14</th>
</tr>
</thead>
</table>
| Maßnahmenzuordnung | **Maßnahmen der Durchführung**  
B 2.1 Ordnungsmaßnahmen  
B 2.1.6 Herstellung u. Änderung von Erschließungsanlagen |
| Maßnahmenbeschreibung | Errichtung einer durchgängigen Uferpromenade |
| Akteur / Federführung | Stadt Flensburg |
| Kosten | 8.310.000 EUR |
| Umsetzung | 2020 - 2028 |
### Klappbrücke über den Freihafen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Maßnahmennummer</th>
<th>Maßnahmenzuordnung</th>
<th>Maßnahmenbeschreibung</th>
<th>Akteur / Federführung</th>
<th>Kosten</th>
<th>Umsetzung</th>
</tr>
</thead>
</table>

### Brücke zum Volkspark

<table>
<thead>
<tr>
<th>Maßnahmennummer</th>
<th>Maßnahmenzuordnung</th>
<th>Maßnahmenbeschreibung</th>
<th>Akteur / Federführung</th>
<th>Kosten</th>
<th>Umsetzung</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>16</td>
<td>B 2.1 Ordnungsmaßnahmen, B 2.1.6 Herstellung u. Änderung von Erschließungsanlagen</td>
<td>Errichtung einer Brücke für Fußgänger und Radfahrer zum Volkspark, die die Anbindung der Stadtteile Hafen-Ost und Frerlund ermöglicht und die Straßenbarriere Kielseng überwinden soll.</td>
<td>Stadt Flensburg</td>
<td>9.000.000 EUR</td>
<td>2026 - 2028</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Veloroute (Kielseng, Ballastbrücke, Hafendamm und Bahndamm)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Maßnahmennummer</th>
<th>Maßnahmenzuordnung</th>
<th>Maßnahmenbeschreibung</th>
<th>Akteur / Federführung</th>
<th>Kosten</th>
<th>Umsetzung</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>17</td>
<td>B 2.1 Ordnungsmaßnahmen, B 2.1.6 Herstellung u. Änderung von Erschließungsanlagen</td>
<td>Errichtung einer Veloroute (Kielseng, Ballastbrücke, Hafendamm und Bahndamm), die den Fahrradverkehr innerhalb des Zielgebietes bündeln und konzentrieren soll.</td>
<td>Stadt Flensburg</td>
<td>950.000 EUR</td>
<td>2026 - 2028</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Straßenumbau südlicher Bereich (Ballastbrücke, nördlicher Hafendamm)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Maßnahmennummer</th>
<th>Maßnahmenzuordnung</th>
<th>Maßnahmenbeschreibung</th>
<th>Akteur / Federführung</th>
<th>Kosten</th>
<th>Umsetzung</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>18</td>
<td>B 2.1 Ordnungsmaßnahmen, B 2.1.6 Herstellung u. Änderung von Erschließungsanlagen</td>
<td>Straßenumbau des südlichen Bereichs (Ballastbrücke, nördlicher Hafendamm), um die Reduzierung des Straßenverkehrsraums zugunsten anderer Verkehrs teilnehmer bzw. Anwohner erreichen zu können.</td>
<td>Stadt Flensburg</td>
<td>1.650.000 EUR</td>
<td>2026 - 2028</td>
</tr>
<tr>
<td>Straßenneubau mittlerer Bereich (Ballastkai, Harniskai)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>---</td>
<td>---</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Maßnahmennummer</td>
<td>19</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
| Maßnahmenzuordnung | Maßnahmen der Durchführung  
B 2.1 Ordnungsmaßnahmen  
B 2.1.6 Herstellung u. Änderung von Erschließungsanlagen |
| Maßnahmenbeschreibung | Straßenneubauten im mittleren Bereich (Ballastkai, Harniskai), um die Erschließung für die Entwicklung eines urbanen Hafenquartiers mit dem Schwerpunkt Wohnen darstellen zu können. |
| Akteur / Federführung | Stadt Flensburg |
| Kosten | 2.550.000 EUR |
| Umsetzung | 2026 - 2028 |

<table>
<thead>
<tr>
<th>Straßenumbau nördlicher Bereich (Kielseng, Harnis)</th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Maßnahmennummer</td>
<td>20</td>
</tr>
</tbody>
</table>
| Maßnahmenzuordnung | Maßnahmen der Durchführung  
B 2.1 Ordnungsmaßnahmen  
B 2.1.6 Herstellung u. Änderung von Erschließungsanlagen |
| Maßnahmenbeschreibung | Straßenumbau des nördlichen Bereichs (Kielseng, Harnis), um die Reduzierung des Straßenverkehrsraums zugunsten anderer Verkehrsteilnehmer bzw. Anwohner erreichen zu können. |
| Akteur / Federführung | Stadt Flensburg |
| Kosten | 2.550.000 EUR |
| Umsetzung | 2026 - 2028 |

<table>
<thead>
<tr>
<th>Wegeverbindungen Hafen – Volkspark und Lautrupsbach</th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Maßnahmennummer</td>
<td>21</td>
</tr>
</tbody>
</table>
| Maßnahmenzuordnung | Maßnahmen der Durchführung  
B 2.1 Ordnungsmaßnahmen  
B 2.1.6 Herstellung u. Änderung von Erschließungsanlagen |
| Akteur / Federführung | Stadt Flensburg |
| Kosten | 440.000 EUR |
| Umsetzung | 2026 - 2028 |

<table>
<thead>
<tr>
<th>Grünfläche und Kinderspielplatz Harniskaispitze</th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Maßnahmennummer</td>
<td>22</td>
</tr>
</tbody>
</table>
| Maßnahmenzuordnung | Maßnahmen der Durchführung  
B 2.1 Ordnungsmaßnahmen  
B 2.1.6 Herstellung u. Änderung von Erschließungsanlagen |
| Maßnahmenbeschreibung | Errichtung einer öffentlichen Grünfläche und eines Kinderspielplatzes an der Harniskaispitze. |
| Akteur / Federführung | Stadt Flensburg |
| Kosten | 1.000.000 EUR |
| Umsetzung | 2026 - 2028 |
### Neubau öffentlicher Plätze (an der Uferpromenade)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Maßnahmennummer</th>
<th>23</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Maßnahmenzuordnung</td>
<td>Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen B 2.1.6 Herstellung u. Änderung von Erschließungsanlagen</td>
</tr>
<tr>
<td>Maßnahmenbeschreibung</td>
<td>Entlang der Uferpromenade sollen mehrere neue öffentliche Plätze errichtet werden, um die Aufenthaltsqualität für BewohnerInnen und BesucherInnen zu schaffen und die Nutzungsvielfalt am Wasser zu erhöhen.</td>
</tr>
<tr>
<td>Akteur / Federführung</td>
<td>Stadt Flensburg</td>
</tr>
<tr>
<td>Kosten</td>
<td>600.000 EUR</td>
</tr>
<tr>
<td>Umsetzung</td>
<td>2026 - 2028</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Modernisierung und Instandsetzung von privaten baulichen Anlagen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Maßnahmennummer</th>
<th>24</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Maßnahmenzuordnung</td>
<td>Maßnahmen der Durchführung B 2.2 Baumaßnahmen B 2.2.1 Modernisierung u. Instandsetzung baulicher Anlagen Dritter</td>
</tr>
<tr>
<td>Maßnahmenbeschreibung</td>
<td>Im Zuge der vorbereitenden Untersuchungen wurden bei der Inaugenscheinnahme Gebäude Ballastbrücke 10, 16, 17, 18, 19, 20, 23 und 24, Hafendamm 52, Harnis 2 und 12, Unterer Lautrupweg 6, 14, 16 und 20) identifiziert, die einen hohen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf aufweisen. Den Eigentümern dieser Gebäude sollte die Möglichkeit gegeben werden Städtebauförderungsmittel für die Sanierung in Anspruch zu nehmen, sofern die Maßnahmen eine Unrentierlichkeit aufweisen und keine anderen Förderungen in Frage kommen.</td>
</tr>
<tr>
<td>Akteur / Federführung</td>
<td>Stadt Flensburg</td>
</tr>
<tr>
<td>Kosten</td>
<td>4.100.000 EUR</td>
</tr>
<tr>
<td>Umsetzung</td>
<td>2026 - 2028</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen der Gemeinde

<table>
<thead>
<tr>
<th>Maßnahmennummer</th>
<th>25</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Maßnahmenzuordnung</td>
<td>Maßnahmen der Durchführung B 2.2 Baumaßnahmen B 2.2.2 Modernisierung u. Instandsetzung baulicher Anlagen der Gemeinde</td>
</tr>
<tr>
<td>Maßnahmenbeschreibung</td>
<td>Im Zuge der Vorbereitenden Untersuchungen wurden Gebäude der Gemeinde (Ballastbrücke 1, Ballastkai 10, Harniskai 4 und 22) identifiziert, die einen hohen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf aufweisen.</td>
</tr>
<tr>
<td>Akteur / Federführung</td>
<td>Stadt Flensburg</td>
</tr>
<tr>
<td>Kosten</td>
<td>1.300.000 EUR</td>
</tr>
<tr>
<td>Umsetzung</td>
<td>2026 - 2028</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Kindertagesstätte und Begegnungszentrum

<table>
<thead>
<tr>
<th>Maßnahmennummer</th>
<th>26</th>
</tr>
</thead>
</table>
| Maßnahmenzuordnung | Maßnahmen der Durchführung  
B 2.2 Baumaßnahmen  
B 2.2.5 Errichtung und Änderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen |
| Maßnahmenbeschreibung | Errichtung einer Kindertagesstätte und eines Begegnungszentrums, die überwiegend der Versorgung der Bevölkerung im Fördergebiet dienen. |
| Akteur / Federführung | Stadt Flensburg |
| Kosten | 4.000.000 EUR |
| Umsetzung | 2026 - 2028 |

### Bewirtschaftung von Grundstücken

<table>
<thead>
<tr>
<th>Maßnahmennummer</th>
<th>27</th>
</tr>
</thead>
</table>
| Maßnahmenzuordnung | Maßnahmen der Durchführung  
B 2.3 Sonstige Maßnahmen der Durchführung  
B 2.3.3 Bewirtschaftung von Grundstücken |
| Maßnahmenbeschreibung | Die zum Erwerb vorgesehenen Grundstücke des städtebaulichen Sondervermögens (s. Maßnahme Nr. 03) sollen bewirtschaftet werden. |
| Akteur / Federführung | Stadt Flensburg |
| Kosten | 1.000 EUR |
| Umsetzung | 2020 - 2028 |

### Verfügungsfonds

<table>
<thead>
<tr>
<th>Maßnahmennummer</th>
<th>28</th>
</tr>
</thead>
</table>
| Maßnahmenzuordnung | Maßnahmen der Durchführung  
B 2.3 Sonstige Maßnahmen der Durchführung  
B 2.3.4 Verfügungsfonds |
| Maßnahmenbeschreibung | Unkomplizierte Umsetzung kleinerer Maßnahmen, die den Zielen des integrierten städtebaulichen Entwicklungs- konzepts entsprechen. |
| Akteur / Federführung | Stadt Flensburg |
| Kosten | 150.000 EUR (maximal 30.000 EUR jährlich; bis zu 50% Fördergelder und mind. 50% privater Anteil) |
| Umsetzung | 2020 - 2028 |
### 7.3 Maßnahmen der Abwicklung (gemäß B.3 der StBauFR SH)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Sanierungs- und Entwicklungsträger</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Maßnahmennummer</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Maßnahmenzuordnung</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Maßnahmenbeschreibung</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Akteur / Federführung</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Kosten</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Umsetzung</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Öffentlichkeitsarbeit</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Maßnahmennummer</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Maßnahmenzuordnung</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Maßnahmenbeschreibung</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Akteur / Federführung</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Kosten</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Umsetzung</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>

### 7.4 Zeitplan


Bevor Umzüge von Betrieben durchgeführt werden können, sind neue Gewerbeflächenangebote, möglichst auf Stadtgebiet oder in Kooperation mit den Nachbargemeinden (wie z.B. gemeinsames Gewerbegebiet Wees oder Handewitt) notwendig. Diese werden aktuell von der Stadt, Fachbereich Stadtentwicklung und Klimaschutz, vorbereitet. Bei den Straßenbau- 

---

HAFEN-OST VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN 152
nördlicher Hafendamm umgesetzt werden. Die Umgestaltung der Straße Harnis sowie die Neuanlage von Straßen im derzeitigen Wirtschaftshafen und im Harnishof für die neuen Urbanen Gebiete können erst in Angriff genommen werden, wenn die entsprechenden Teilgebiete entwickelt werden.

Es wird davon ausgegangen, dass die Durchführung der Sanierung in einer Frist von 15 Jahren möglich ist. Diese Frist sollte in der Sanierungssatzung festgelegt werden.

8. Kosten- und Finanzierungsplanung


Die nach heutigen Preisen geschätzten Gesamtkosten der Maßnahme betragen bei einer Umsetzungsdauer von 15 Jahren voraussichtlich knapp 70 Mio €. Finanzierungsmittel werden voraussichtlich in Höhe von knapp 70 Mio € zur Verfügung stehen.

Die Kosten- und Finanzierungsplanung wird in den folgenden Tabellen dargestellt.
<table>
<thead>
<tr>
<th>Art</th>
<th>Ausgaben</th>
<th>Nr.</th>
<th>EUR</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>B 1</td>
<td>Maßnahmen der Vorbereitung</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B 1.1</td>
<td>Maßnahmen nach § 140 BauGB (Ohne vorgezogene Maßnahmen)</td>
<td></td>
<td>530.000</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Bauleitplanung Hafen-Ost, Verkehrsplanung</td>
<td>01</td>
<td>320.000</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Städtebaulicher Wettbewerb (Rahmenplan), Objekplanungs-Wettbewerbe</td>
<td>02</td>
<td>210.000</td>
</tr>
<tr>
<td>B 1.2</td>
<td>Übergeordnete Konzepte</td>
<td></td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>B 2</td>
<td>Maßnahmen der Durchführung</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B 2.1</td>
<td>Ordnungsmaßnahmen</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B 2.1.1</td>
<td>Erwerb von Grundstücken</td>
<td>03</td>
<td>300.000</td>
</tr>
<tr>
<td>B 2.1.2</td>
<td>Sonstige Maßnahmen der Bodenordnung</td>
<td></td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>B 2.1.3</td>
<td>Umzug von Bewohnerinnen, Bewohnern und Betrieben</td>
<td>04</td>
<td>2.200.000</td>
</tr>
<tr>
<td>B 2.1.4</td>
<td>Freilegung von Grundstücken</td>
<td>05</td>
<td>3.400.000</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Freilegung Ballastkai 10 (ohne Denkmal) (HaGe)</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Freilegung Harniskai 8-10 (Lagerhalle Stadtwerke)</td>
<td>06</td>
<td>80.000</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Freilegung Am Industriehafen 3 (Baustoffhandel)</td>
<td>07</td>
<td>2.300.000</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Freilegung Harniskai/Industriekai/Kielseng 5-9 (Winterlager)</td>
<td>08</td>
<td>3.200.000</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Freilegung Am Industriehafen 4</td>
<td>09</td>
<td>20.000</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Freilegung Nordöstlicher Bereich (Kielseng 1-3, Harnis div., Harnishof 5)</td>
<td>10</td>
<td>3.200.000</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Freilegung Ballastbrücke (1 Nebengebäude, 22 Hinterhaus, 26, 27, 30 und 31)</td>
<td>11</td>
<td>225.000</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Freilegung Am Lautrupsbach 5</td>
<td>12</td>
<td>35.000</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Freilegung Unterer Lautrupweg 12</td>
<td>13</td>
<td>110.000</td>
</tr>
<tr>
<td>B 2.1.5</td>
<td>Gebäuderestwertentschädigung bei der Freilegung von Grundstücken</td>
<td></td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>B 2.1.6</td>
<td>Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen</td>
<td>14</td>
<td>8.310.000</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Uferpromenade</td>
<td>15</td>
<td>13.200.000</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Brücke zum Volkspark</td>
<td>16</td>
<td>9.000.000</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Veloroute (Kielseng, Ballastbrücke, Hafendamm, Bahndamm)</td>
<td>17</td>
<td>950.000</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Straßenumbau südlicher Bereich (Ballastbrücke, nördlicher Hafendamm)</td>
<td>18</td>
<td>1.650.000</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Straßenneubau mittlerer Bereich (Ballastkai, Harniskai)</td>
<td>19</td>
<td>2.550.000</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Straßenumbau nördlicher Bereich (Kielseng, Harnis)</td>
<td>20</td>
<td>3.650.000</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Wegeverbindungen Hafen – Volkspark und Lautrupsbach</td>
<td>21</td>
<td>440.000</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Grünfläche und Kinderspielplatz Harniskaispitze</td>
<td>22</td>
<td>1.000.000</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Neubau öffentlicher Plätze (an der Uferpromenade)</td>
<td>23</td>
<td>600.000</td>
</tr>
<tr>
<td>B 2.1.7</td>
<td>Änderung von öffentlichen Versorgungseinrichtungen</td>
<td></td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>B 2.1.8</td>
<td>Sonstige Ordnungsmaßnahmen</td>
<td></td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>B 2.1.9</td>
<td>Maßnahmen zum Ausgleich</td>
<td></td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>B 2.2</td>
<td>Baumaßnahmen</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B 2.2.1</td>
<td>Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen</td>
<td>24</td>
<td>4.100.000</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Ballastbrücke 10</td>
<td></td>
<td>300.000</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Ballastbrücke 16</td>
<td></td>
<td>300.000</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Ballastbrücke 17</td>
<td></td>
<td>300.000</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Ballastbrücke 18</td>
<td></td>
<td>300.000</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Ballastbrücke 19</td>
<td></td>
<td>300.000</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Ballastbrücke 20</td>
<td></td>
<td>300.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Art</td>
<td>Ausgaben</td>
<td>Nr.</td>
<td>EUR</td>
</tr>
<tr>
<td>----------------------------------------------------------------</td>
<td>-------------------------------</td>
<td>-----</td>
<td>-------</td>
</tr>
<tr>
<td>Ballastbrücke 23</td>
<td></td>
<td></td>
<td>300.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Ballastbrücke 24</td>
<td></td>
<td></td>
<td>300.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Hafendamm 52</td>
<td></td>
<td></td>
<td>300.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Harnis 2</td>
<td></td>
<td></td>
<td>100.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Harnis 12</td>
<td></td>
<td></td>
<td>100.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Unterer Lautrupweg 6</td>
<td></td>
<td></td>
<td>300.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Unterer Lautrupweg 14</td>
<td></td>
<td></td>
<td>300.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Unterer Lautrupweg 16</td>
<td></td>
<td></td>
<td>300.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Unterer Lautrupweg 20</td>
<td></td>
<td></td>
<td>300.000</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>B 2.2.2 Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen der Gemeinde</strong></td>
<td></td>
<td>25</td>
<td>1.300.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Ballastbrücke 1</td>
<td></td>
<td></td>
<td>325.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Ballastkai 10</td>
<td></td>
<td></td>
<td>325.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Harniskai 4</td>
<td></td>
<td></td>
<td>325.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Harniskai 22</td>
<td></td>
<td></td>
<td>325.000</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>B 2.2.3 Neubebauung und Ersatzbauten der Gemeinde</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>B 2.2.4 Neubau von Ersatzwohnungen und sonstiger Wohnungen Dritter</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>B 2.2.5 Errichtung und Änderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen: Kindertagesstätte und Begegnungszentrum</strong></td>
<td></td>
<td>26</td>
<td>4.000.000</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>B 2.2.6 Verlagerung und Änderung von Betrieben</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>B 2.3 Sonstige Maßnahmen der Durchführung</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>B 2.3.1 Maßnahmenbedingte Rechtsansprüche Dritter</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>B 2.3.2 Härteausgleich</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>B 2.3.3 Bewirtschaftung von Grundstücken</strong></td>
<td></td>
<td>27</td>
<td>1.000</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>B 2.3.4 Verfügungs fonds</strong></td>
<td></td>
<td>28</td>
<td>150.000</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>B 2.3.5 Kunst im öffentlichen Raum</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>B 3 Maßnahmen der Abwicklung</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>B 3.1 Sanierungs- und Entwicklungsträgerinnen und -träger</strong></td>
<td></td>
<td>29</td>
<td>3.500.000</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>B 3.2 Programmspezifisches Management</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>B 3.3 Private Sachverständige für gutachterliche Wertermittlung</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>B 3.4 Sonstige Beauftragte</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>B 3.5 Öffentlichkeitsarbeit</strong></td>
<td></td>
<td>30</td>
<td>34.000</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>B 3.6 Aufgegebene Ordnungs- und Baumaßnahmen</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>B 3.7 Sonstige Maßnahmen der Abwicklung</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Gesamtsumme</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td>69.985.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Art</td>
<td>Einnahmen</td>
<td>EUR</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>-----</td>
<td>-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------</td>
<td>----------</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 6.2.5 (2) Nr. 1</td>
<td>Ausgleichsbeiträge gemäß § 154 BauGB sowie entsprechende Wertsteigerungen für nicht mit Städtebauförderungsmitteln erworbene privat nutzbare Grundstücke der Gemeinde gemäß C 8.5 Absatz 6</td>
<td>45.000.000</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 6.2.5 (2) Nr. r</td>
<td>Im Zuge der Gesamtmaßnahme aufgrund von Bundes- und Landesgesetzen erzielte Einnahmen, soweit sie nicht als Einzelmaßnahme als rentierliche Kostenanteile zugeordnet sind (z.B. Ablösebeiträge gemäß § 50 LBO)</td>
<td>0</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 6.2.5 (2) Nr. 3</td>
<td>Erlöse aus der Veräußerung von Grundstücken des städtebaulichen Sondervermögens gemäß A 7.5 Absatz 1 und anderen Vermögensgegenständen des städtebaulichen Sondervermögens sowie Wertausgleichszahlungen der Gemeinde bei einer vorzeitigen Überführung von Grundstücken des städtebaulichen Sondervermögens gemäß A 7.5 Absatz 1 in das gemeindliche Liegenschaftsvermögen (A 7.5 Absatz 6)</td>
<td>0</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 6.2.5 (2) Nr. 4</td>
<td>Erlöse aus der Veräußerung baulicher Anlagen im Zusammenhang mit der Bestellung von Erbbaurechten für Grundstücke des städtebaulichen Sondervermögens gemäß A 7.5 Absatz 1</td>
<td>0</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 6.2.5 (2) Nr. 5</td>
<td>Überschüsse aus Umlegungen im Gebiet der städtebaulichen Gesamtmaßnahme</td>
<td>0</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 6.2.5 (2) Nr. 6</td>
<td>Zinsen aus der Bewirtschaftung der Grundstücke des städtebaulichen Sondervermögens gemäß A 7.5 Absatz 1 und anderer Vermögensgegenstände; hierzu zählen auch Erbbauzinsen für Grundstücke des städtebaulichen Sondervermögens gemäß A 7.5 Absatz 1</td>
<td>480.000</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 6.2.5 (2) Nr. 7</td>
<td>Rückflüsse aus Darlehen der Gemeinde an Dritte, soweit diese aus dem städtebaulichen Sondervermögen gewährt worden sind</td>
<td>0</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 6.2.5 (2) Nr. 8</td>
<td>Zuwendungen Dritter, sofern Städtebauförderungsmittel zur Vor- und Zwischenfinanzierung eingesetzt wurden/werden auf Zuwendungen Dritter zu erbringende gemeindliche Eigenmittel</td>
<td>0</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 6.2.5 (2) Nr. 9</td>
<td>Einnahmen aus der Bewirtschaftung der Grundstücke des städtebaulichen Sondervermögens gemäß A 7.5 Absatz 1 und anderer Vermögensgegenstände; hierzu zählen auch Erbbauzinsen für Grundstücke des städtebaulichen Sondervermögens gemäß A 7.5 Absatz 1</td>
<td>0</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 6.2.5 (2) Nr. 10</td>
<td>Kostenerstattungsbeträge für naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen der Gemeinde Gemäß § 135 a Absatz 3 BauGB, soweit die entsprechenden Ausgaben aus dem städtebaulichen Sondervermögen finanziert werden</td>
<td>0</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 6.2.5 (2) Nr. 11 a</td>
<td>Beiträge, z.B. Erschließungsbeiträge gemäß §§ 127 ff. BauGB und Ausbaubeiträge nach dem KAG</td>
<td>0</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 6.2.5 (2) Nr. 11 b</td>
<td>Zuwendungen des Kreises, des Landes oder Dritter auf Zuwendungen des Kreises, des Landes oder Dritter zu erbringende gemeindliche Eigenmittel</td>
<td>0</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 6.2.5 (2) Nr. 11 c</td>
<td>sonstige Mittel Dritter, z.B. Spenden</td>
<td>0</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 6.2.5 (2) Nr. 11 d</td>
<td>Gebühren, z.B. Sondernutzungsgebühren gemäß §26 StrWG, Parkgebühren</td>
<td>0</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 6.2.5 (2) Nr. 11 e</td>
<td>Entgelte, z.B. Mieteinnahmen, Pachteinnahmen</td>
<td>0</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 7.3 (1) Nr. 5</td>
<td>Eigenanteile, die von der Gemeinde zur Finanzierung nicht zuwendungsfähiger Ausgaben nach Abschnitt B zu erbringen sind</td>
<td>0</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 7.3 (1) Nr. 6</td>
<td>Eigenanteile, die von der Gemeinde aufgrund des begrenzten Fördermitteleinsatzes gemäß B 2.1.4 Absatz 2, B 2.2.5 Absatz 3 Nr. 3 und B 3 Absatz 1 zu erbringen sind</td>
<td>1.800.000</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 6.2.2</td>
<td>von der Gemeinde bereitgestellte Eigenmittel</td>
<td>7.568.000</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A 6.1 (1)</td>
<td>Bundes- und Landesmittel</td>
<td>15.137.000</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Gesamtsumme</td>
<td></td>
<td>69.985.000</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
EXKURS: Andere Hafenstädte

Umgestaltung des Schulauer Hafens in Wedel
Umwidmung in eine Marina mit 126 Liegeplätzen inkl. einer 800 m langen Promenade
Planungsgebiet von ca. 21 ha
Zeitraum: 1986 – 2015
Kosten:
16,1 Mio. EUR (hiervon 9,1 Mio EUR durch EU und Land S-H sowie 7 Mio. EUR Stadt Wedel)

Sanierungsgebiet Kiel-Hörn-Bereich
Nachnutzung einer Industriebrache zu einem neuen Stadtquartier mit Büros und Wohnungen, verbunden mit dem Bau eines Fähranlegers.
Planungsgebiet von ca. 22 ha
Zeitraum: 1989 - voraussichtlich 2025
Kosten:

Sanierungsgebiet Alter Hafen in Wismar
Nachnutzung von Hafenumschlagsflächen zu Sonderflächen für Tourismus und Ferienwohnungen
Planungsgebiet von ca. 8 ha
Zeitraum: 1991 - voraussichtlich 2030
Kosten:
Investitionen für Gebäude 95 Mio. EUR, für Erschließung 14 Mio. EUR und für Sicherungsmaßnahmen 1 Mio. EUR

Entwicklung der Hafen-City in Hamburg
Neues Stadtquartier für 14.000 Bewohner in 6.500 Wohnungen und Schaffung von 20.000 Arbeitsplätzen.
Planungsgebiet von ca. 155 ha
Zeitraum: 1991 - voraussichtlich 2030
Kosten:
Öffentliche Investitionen von 2.400 Mio. EUR, hiervon 62,5 % finanziert aus Grundstücksverkäufen
9. Verfahrensrechtliche Abwägung

Das Baugesetzbuch bietet mit dem besonderen Städtebaurecht Instrumente zur Lösung besonders schwieriger städtebaulicher Aufgaben an. Die Anwendung ermöglicht einer Gemeinde, im Rahmen eines räumlich und zeitlich begrenzten Sonderrechts die notwendigen städtebaulichen Aufgaben einheitlich vorzubereiten und zügig umzusetzen, um in allen Teilbereichen eine dauerhafte und ausgewogene Ordnung mit gleichwertigen Lebensverhältnissen herzustellen.

Die Stadt Flensburg hat mit dem Ratsbeschluss vom 15.03.2015 zur Durchführung von vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 BauGB für das Gebiet Hafen-Ost die erste Voraussetzung zur Anwendung des besonderen Städtebaurechts geschaffen. Mit den Untersuchungen sollen die erforderlichen Beurteilungsgrundlagen über die Notwendigkeit einer städtebaulichen Sanierung, die sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge sowie die anzustrebenden allgemeinen Ziele und die Durchführbarkeit der Sanierung im Allgemeinen gewonnen werden.

9.1 Beurteilung der Sanierungsvoraussetzungen nach BauGB

Vorliegen städtebaulicher Missstände

Die in Kapitel 5.1 aufgeführten Substanz- und Funktionsmängel des Untersuchungsgebietes stellen erhebliche städtebauliche Missstände im Sinne des § 136 Abs. 3 BauGB dar und führen in ihrer Ganzheit zu einer erheblichen Beeinträchtigung und Funktionsschwäche des Gebietes. Die Mängel sind in den Analyseplänen Nr. 18 und 19 im Anhang dargestellt.

Städtebauliche Missstände liegen vor, wenn

- das Gebiet nach seiner vorhandenen Bebauung oder nach seiner sonstigen Beschaffenheit nicht (mehr) den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder an die Sicherheit der in ihm wohnenden oder arbeitenden Menschen – auch unter Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung entspricht

oder

- b) das Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen, erheblich beeinträchtigt ist.

**Substanzmängel**


Substanzmängel in der baulichen Beschaffenheit von Gebäuden, Wohnungen, Arbeitsstätten und Erschließungsanlagen liegen folgende vor:

- Hoher Sanierungsbedarf der drei denkmalgeschützten Hafensilos
- Hoher Sanierungsbedarf der Wohngebäude
- Hoher Sanierungsbedarf bei Straßen
Mängel in der energetischen Beschaffenheit, der Gesamtenergieeffizienz der vorhandenen Bebauung und der Versorgungseinrichtungen unter Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen an den Klimaschutz und die Klimaanpassung:

- Hoher energetischer Sanierungsbedarf der Wohn- und Gewerbegebäude

**Funktionsmängel**

sind Mängel, die die Funktionen des Gebietes beeinträchtigen, z.B. in Hinblick auf seine Versorgungsfunktion, seine Infrastruktur oder die qualifizierte Ausstattung mit Erschließungsanlagen wie Straßen, Grün- und Freiflächen.

Mängel in der Nutzung der bebauten und unbebauten Flächen nach Art, Maß und Zustand:

- Mangelnde Grünflächen, hoher Grad an Bodenversiegelung
- Mangelnde öffentliche Freiräume
- Hauptstraßen als Barrieren
- Mangelhaftes Stadtbild / Ufersilhouett (ungenutzte Hallen, Brachflächen)
- Mangelhafte Fuß- und Radwege
- Teilräumlich starke Dominanz großräumiger Parkplatzflächen

Mängel in der Verkehrsinfrastruktur (fließender und ruhender Verkehr):

- Fehlende Verknüpfung wichtiger funktionaler Bereiche
- Fehlende Fuß- und Radwegeverbindungen, dadurch u.a. eingeschränkte Nutzbarkeit der Grünflächen und Spiel- und Sportangebote für die BewohnerInnen
- Fehlende Ausschilderung der Wegeverbindungen

Mängel in der wirtschaftlichen Situation und Entwicklungsfähigkeit des Gebiets unter Berücksichtigung seiner Lage im Stadttraum und seiner Versorgungsfunktion im Verflechtungs bereich:

- Brachflächen im Hafen
- Hohe Leerstandsquote in Hafengebäuden

Mängel in der infrastrukturellen Erschließung des Gebiets, seine Ausstattung mit Grünflächen, Spiel- und Sportplätzen und mit Anlagen des Gemeinbedarfs, insbesondere unter Berücksichtigung der sozialen und kulturellen Aufgaben dieses Gebiets im Verflechtungs bereich

- Fehlende Grünflächen und öffentliche Freiräume
- Fehlende Spiel- und Sportangebote
- Fehlende kulturelle Einrichtungen
• Fehlende Gemeinbedarfsinrichtungen (Kindertagesstätte, Begegnungszentrum)
• Barrierewirkung überdimensionierter Straßenräume

Städtebauliche Zielsetzung

Einheitliche Vorbereitung

Zügige Durchführung

Um dem Gebot der zügigen Durchführung zu entsprechen, wird das Sanierungsgebiet deutlich kleiner als das Untersuchungsgebiet ausfallen (s. Kap. 9.3) und damit der Maßnahmenumfang entsprechend verringert. Die hier vorgesehenen Maßnahmen können in einem Zeitraum von ca. 15 Jahren umgesetzt werden.

Gemeinwohlinteresse
Im Hafen-Ost-Gebiet können aufgrund der Flächenpotenziale, der Lagegunst und der sonstigen Voraussetzungen wichtige gesamtstädtische Bedarfe an Wohnraumversorgung und Schaffung von Arbeitsplätzen erfüllt werden. Im Untersuchungsgebiet bestehen Flächenpotenziale zur Umsetzung vielseitiger gemischter Nutzungen für maritime Wohn- und Arbeitsformen in direkter Wassernähe, die in dieser Form an keinem anderen Ort im Stadtgebiet existieren.

Durchführbarkeit

Allgemeine Durchführbarkeit
Die Stadt Flensburg hat bereits zahlreiche Sanierungsmaßnahmen durchgeführt und ist in der Lage, auch die Sanierungsmaßnahme im Untersuchungsgebiet, ggf. mit Beauftragung eines treuhänderischen Sanierungsträgers gemäß § 157 BauGB durchzuführen.

Finanzielle Durchführbarkeit

Mitwirkungsbereitschaft der Betroffenen

Die betroffenen Eigentümer, Mieter und weiteren Nutzer haben die in Kap. 3.2 beschriebenen Informations- und Mitwirkungsveranstaltungen intensiv genutzt und mit hohem Engagement mitgestaltet.


Zur Ermittlung der Eigentümerbereitschaft zu Gebäudesanierungsmaßnahmen wurde im Januar 2018 eine Eigentümerbefragung durchgeführt, bei der sich mehr als 50% der Eigentümer beteiligten (72 von 139), die ein hohes Interesse an Beratungen und Informationsveranstaltungen und eine mittlere Bereitschaft zur Modernisierung und Instandsetzung ihrer Immobilien ergab.


Nachteilige Auswirkung auf die unmittelbar Betroffenen

Es ist im Zuge der VU darzustellen, ob und ggf. welche nachteilige Auswirkungen die beabsichtigte Sanierung auf die unmittelbar Betroffenen haben kann. Mögliche nachteilige Auswirkungen müssen bei den Sanierungszielen berücksichtigt und / oder ggf. durch die Bereitstellung von finanziellen und sonstigen Hilfeleistungen gemildert werden. Nachteilige Auswirkungen können sich auf die persönlichen Lebensumstände, auf den wirtschaftlichen und den sozialen Bereich beziehen.


Die nachteiligen Auswirkungen der beabsichtigten Sanierung sind in die sanierungsrechtliche Abwägung (§ 136 Abs. 4 Satz 2) einzubeziehen, ggf. sind die Sanierungsziele darauf abzustimmen.

**Abwägung der privaten und öffentlichen Belange**

Es ist im Zuge der VU darzustellen, wie bei der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen sind.

Zur Behebung der festgestellten erheblichen städtebaulichen Missstände (s. Kap. 5.1) ist es erforderlich, dass die Gemeinde eine städtebauliche Sanierungsmaßnahme durchführt. Das aufgestellte Entwicklungskonzept (s. Kap. 6) und der Maßnahmenkatalog (s. Kap. 7) zeigen auf, dass es möglich ist, die städtebaulichen Missstände durch die Durchführung der Sanierungsmaßnahmen zu beheben. Damit erhalten die öffentlichen Belange ein erhebliches Gewicht.

Es bestehen für private Belange aufgrund der gesamten Aufwertung überwiegend Vorteile, die auf die persönlichen Lebensumstände, den wirtschaftlichen und den privaten Bereich positive Auswirkungen haben. In Einzelfällen kann es Nachteile ergeben, die bisher aber noch nicht absehbar sind. Für diese besonderen Fälle sind ggf. die im besonderen Städtebaurecht vorgesehenen Instrumente Sozialplan und Härteausgleich (§§ 180-181 BauGB) anzuwenden.
9.2 Abwägung und Empfehlung zur Anwendung eines Instruments des besonderen Städtebaurechts

Die Ausführungen in Kapitel 9.1 haben dargelegt, dass die gesetzlichen Voraussetzungen einer Sanierungsmaßnahme gemäß BauGB vorliegen. Für die Entscheidung, ob das besondere Städtebaurecht für die Erreichung der Sanierungsziele notwendig ist und welche Instrumente des besonderen Städtebaurechts ausreichende Erfolgschancen zur Beseitigung der städtebaulichen Missstände bieten, werden in diesem Kapitel die Instrumente dargestellt und auf ihre Anwendbarkeit im Untersuchungsgebiet geprüft.

Das besondere Städtebaurecht hält folgende Instrumente zur Umsetzung von Sanierungsmaßnahmen bereit:

- Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen (§§ 136 - 164)
- Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen (§§ 165 - 171)
- Stadtumbaumaßnahmen (§ 171 a-d)
- Maßnahmen der Sozialen Stadt (§ 171 e)

**Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen (§§ 136 - 164): Anwendung des umfassenden oder des vereinfachten Verfahrens**

Das umfassende Verfahren beinhaltet die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften (Dritter Abschnitt des Besonderen Städtebaurechts) der §§ 152-156a. Diese Vorschriften sind anzuwenden (und nur dann), wenn sie zur Erreichung der Sanierungsziele erforderlich sind. Ansonsten kann und muss auf die Anwendung verzichtet und die Sanierung im vereinfachten Verfahren durchgeführt werden.

Die Vorschriften im umfassenden Verfahren bestehen aus:

- Veränderungssperre (§ 144 Abs. 1 Nr. 1)
- Genehmigungsvorbehalt für langfristige Miet- und Pachtverträge (§ 144 Abs. 1 Nr. 2)
- Verfügungssperre für Grundstücksveräußerungen und -belastungen (§ 144 Abs. 2)
- Kaufpreisprüfung (§ 153 Abs. 2)
- Sanierungsrechtliches Vorkaufsrecht (§ 24 Abs. 1 Nr. 3)
- Abschöpfung sanierungsbedingter Bodenwertsteigerungen (§ 154)
- Ausschluss der Beitragserhebung für die Herstellung und den Ausbau von Erschließungsanlagen (§ 154 Abs. 1 Satz 3 und 4)

Zudem: Sanierungsbedingte Steuerabschreibung gemäß § 7h, 10f und 11a EStG (Einkommensteuergesetz) in Sanierungsgebieten

**§ 144 allgemein**

Veränderungssperre / Genehmigungsvorbehalt für Bauvorhaben (§ 144 Abs. 1 Nr. 1)
Der Genehmigungsvorbehalt für Bauvorhaben ist dazu geeignet, die Bautätigkeit der privaten Eigentümer zu steuern, bzw. die geplanten Bauvorhaben auf ihre Vereinbarkeit mit den Sanierungszielen vorab zu prüfen und ggf. die Bauvorhaben dahingehend zu verändern oder – wenn sie mit den Sanierungszielen unvereinbar sind - zu verhindern.

Diese Veränderungssperre nach § 14 Abs. 1 wäre ansonsten erst nach Aufstellung eines Bebauungsplans gegeben. Die Bauleitplanung kann aber jetzt noch nicht erfolgen, da zunächst die Sanierungsziele abgestimmt, beschlossen und konkretisiert werden müssen. Zudem werden Bebauungspläne ggf. nur für Teilgebiete des Sanierungsgebiets aufgestellt, wohingegen die Veränderungssperre nach § 144 Abs. 1 für das gesamte Sanierungsgebiet gilt und im vorliegenden Falle auch zur Steuerung der Bauvorhaben im Hafen-Ost erforderlich ist.

Genehmigungsvorbehalt für langfristige Miet- und Pachtverträge (§ 144 Abs. 1 Nr. 2)
In Sanierungsgebieten sind im Hinblick auf die Umsetzung der Sanierungsziele langfristige Miet- und Pachtverträge mit mehr als einem Jahr Laufzeit genehmigungspflichtig. Dies ist notwendig, um die zeitliche Steuerungsfähigkeit der geplanten Maßnahmen zu erhalten und die zügige Umsetzung nicht zu gefährden. Vor allem in den Teilbereichen des Untersuchungsgebiets Hafen-Ost, der für eine städtebauliche Neuordnung bzw. Entwicklung vorgesehen ist, ist eine solche Einwirkmöglichkeit notwendig.

Genehmigungsvorbehalte insbesondere für Grundstücksveräußerungen und -belastungen (§ 144 Abs. 2)
Die Regelung dient zur Sicherung des Grunderwerbs durch die Stadt Flensburg, u.a. durch Ausübung des Vorkaufsrechts nach § 24 Abs. 1 Nr. 3 (s.u.) und der Sicherung von Finanzierungsmöglichkeiten der privaten Eigentümer für sanierungsbedingte Baumaßnahmen.

Kaufpreisprüfung (§ 153 Abs. 2)

Sanierungsrechtliches Vorkaufsrecht (§ 24 Abs. 1 Nr. 3)
Der Gemeinde ist ein allgemeines Vorkaufsrecht in förmlich festgelegten Sanierungsgebieten eingeräumt. Dies ist auch im Hafen-Ost notwendig, um den Grunderwerb durch die Stadt Flensburg zu ermöglichen und die Steuerungsmöglichkeit der Sanierungsmaßnahme zu gewährleisten.

Abschöpfung sanierungsbedingter Bodenwertsteigerungen durch Ausgleichsbeträge (§ 154)
Ausschluss der Beitragserhebung für die Herstellung und den Ausbau von Erschließungsanlagen (§ 154 Abs. 1 Satz 3 und 4)


Zudem: Sanierungsbedingte Steuerabschreibungen gemäß §§ 7h, 10f und 11a EStG sind als wichtige Investitionsanreize erforderlich, um die Eigentümer von Wohngebäuden für notwendige Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen zu gewinnen. Hierbei können Eigentümer in einem förmlich festgelegten Sanierungsgebiet bis zu 100 % ihrer Aufwendungen von der Einkommensteuer absetzen.

Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen (§§ 165 - 171)

Das Entwicklungsrecht stellt der Gemeinde für die Umsetzung städtebaulicher Ziele in einem eng umgrenzten, bisher nicht entwickelten Gebiet nochmals verschärfte Instrumente (im Vergleich zum Sanierungsrecht) zur Verfügung (wie z.B. die Enteignung ohne Bebauungsplan), knüpft hieran aber auch verschärfte Bedingungen. Grundsätzlich ist das Entwicklungsrecht für solche Gebiete, in denen der Grunderwerb aller Grundstücke durch die Gemeinde Voraussetzung für eine mögliche Entwicklungsmaßnahme ist, d.h. ohne diesen Grunderwerb eine Neuordnung des Gebiets und die Herstellung z.B. notwendiger Verkehrs-, Versorgungs- und Grünflächen nicht möglich wäre. Es kommt zudem dann in Frage, wenn die städtebaulichen Entwicklungsziele durch städtebauliche Verträge nicht erreicht werden können oder Eigentümer der von der Maßnahme betroffenen Grundstücke nicht bereit sind, an die Gemeinde zu veräußern.

Im Hafen-Ost besteht diese Situation nicht: die meisten der für die städtebauliche Entwicklung wichtigen Grundstücke befinden sich im Eigentum der Gemeinde, bzw. ihrer Tochtergesellschaft (Stadtwerke Flensburg GmbH). Verkehrs-, Versorgungs- und Grünflächen können gemäß städtebaulichem Entwicklungskonzept auf gemeindeeigenen Flächen erstellt werden.

Stadtumbaumaßnahmen (§171 a-d)


Erhebliche Funktionsverluste liegen im Hafen-Ost-Gebiet vor allem aufgrund des wirtschaftlichen Strukturwandels im Hafenumschlagsbereich vor, wie in Kap. 10.1 dargelegt. Ein umfangreicher Gewerbebeleerstand ist die Folge. Die Potenziale des Gebiets sind größtenteils
ungenuutzt. Seiner stadträumlichen Funktion wird das Gebiet nicht gerecht. Bei den brachflä-
chengeprägten und überwiegend gewerblich genutzten Flächen stehen die Neuordnung von
Nutzungsstrukturen sowie die städtebauliche Integration in den Stadttraum im Mittelpunkt.
Neue Nutzungen sollen angesiedelt, neue Wohnqualitäten und Freiflächen geschaffen wer-
den.

Hierzu sind allerdings mehr Instrumente als die des Stadtumbaus nötig, wie in Kapitel 10.2.1
beschrieben. Der Kernbereich des Untersuchungsgebiets ist bereits seit 2005 als Stadtum-
baugebiet der Gesamtmaßnahme Flensburg – Stadtumbau festgelegt. Die Instrumente des
Stadtumbaus reichen nicht aus, das Gebiet nachhaltig zu entwickeln. Hierzu sind die Instru-
mente der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme erforderlich.

Die Begrifflichkeit „Stadtumbaumaßnahme“ gemäß Baugesetzbuch ist nicht gleichzusetzen
mit dem Bund-Länder-Förderprogramm „Stadtumbau“. Die Instrumente der Stadtumbau-
maßnahmen gemäß Baugesetzbuch reichen nicht aus, das Gebiet zu entwickeln, das För-
derprogramm „Stadtumbau“ passt mit seiner inhaltlichen Ausrichtung sehr wohl zur städte-
baulichen Situation und Zielrichtung im Hafen-Ost-Gebiet.

**Maßnahmen der Sozialen Stadt (§ 171 e)**

Die Anwendung der Maßnahmen der Sozialen Stadt setzen soziale Missstände in benachtei-
ligten Ortsteilen voraus. Soziale Missstände liegen z.B. vor, wenn ein Gebiet auf Grund der
Zusammensetzung und der wirtschaftlichen Situation der darin lebenden und arbeitenden
Menschen erheblich benachteiligt ist. Durch die Anwendung der Maßnahmen sollen Ortsteile
aufgewertet und stabilisiert werden.

Im Untersuchungsgebiet Hafen-Ost sind keine sozialen Missstände ermittelt worden, die die
Anwendung dieses Instruments erforderlich machen würden.

**Empfehlung zur Verfahrensart:**

Zur Behebung der städtebaulichen Missstände im Untersuchungsgebiet ist die An-
wendung des besonderen Städtebaurechts mit dem Instrument der städtebaulichen
Sanierungsmaßnahme nach § 136 ff im umfassenden Verfahren erforderlich.
9.3 Empfehlung zur Abgrenzung eines Sanierungsgebiets


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

Begündung:

**Der gewerbliche Hafenbereich**

Der gesamte Teilbereich westlich der Hauptverkehrsstraßen Kielseng/Ballastbrücke nördlich des Werftkontors weist zahlreiche städtebauliche Missstände auf, bildet den Kernbereich des zukünftigen Sanierungsgebiets hinsichtlich der Potentialflächen für eine Stadterneuerung mit der Ausrichtung eines gemisch genutzten Gebietes.

**Kielseng:**

Die Entwicklung des Freihafengebiets ist ohne Einbeziehung der Grundstücke am Kielseng nicht erfolgversprechend, d.h. eine Entwicklung des Freihafens und der beiden Landseiten umfasst auch das Gebiet Kielseng. Es wird von der Umgestaltung der Straße und der durchgängigen Uferpromenade profitieren und bietet weitere Potentialflächen für die Ausrichtung eines gemisch genutzten Gebietes.

**Harnis**


**Harnishof**


**Ballastbrücke**

Das Wohngebiet mit überwiegend denkmalgeschützten Gebäuden hat erheblichen Modernisierungsbedarf, sowohl der Gebäude als auch der Wohnumfeld- und Straßengestaltung, und stellt den Schwerpunkt der bestehenden Wohnnutzung im Sanierungsgebiet dar. Mit den Wohngebäuden am Ballastkai bildet es die Keimzelle der Wohnnutzung, die nach Norden...
ausbaufähig ist und auch einige Erweiterungsflächen an der östlichen Sanierungsgebietsgrenze bietet.

Es wird vorgeschlagen, folgende Grundstücke nicht ins Sanierungsgebiet aufzunehmen:

**Hafenspitze / südlicher Hafendamm (bis Nordstraße):**

**Teilgebiet Südost (Am Lautrupsbach 2-10, Unterer Lautrupweg 5-15 und Nordstraße 3):**


Innerhalb der vorgeschlagenen Sanierungsgebietsgrenzen liegen Grundstücke, die schon mal im Sanierungsgebiet „Östliche Altstadt“ waren (Grenze s. Plan Nr. 5 „Satzungen / Rechtliche Bindungen“). Die damaligen Sanierungsziele wurden umgesetzt und die Sanierungsmaßnahme beendet. Gründe für die Wiedereinbeziehung dieser Grundstücke in das neue Sanierungsgebiet Hafen-Ost liegen in der Feststellung aktueller städtebaulicher Missstände (Substanz- und Funktionsmängel Ballastbrücke / nördl. Hafendamm, Modernisierungs- und Instandsetzungsmängel der Gebäude, energetische Sanierung u.a.) und der Verfolgung aktueller städtebaulicher Ziele, wie die Umgestaltung der Ballastbrücke und die Modernisierung der Gebäude. Die angrenzenden Grundstücke werden von der geplanten Sanierungsmaßnahme profitieren und sind folglich in das Sanierungsgebiet einzubeziehen.

Die Grenzen des Gebiets der Vorbereitenden Untersuchungen und die Sanierungsgebietsgrenze sind im Konzeptplan Nr. 3 „Vorschlag zur Sanierungsgebietsabgrenzung“ ersichtlich.

Das Untersuchungsgebiet umfasst eine Fläche von 63,93 ha (47,63 ha Land und 16,30 ha Wasser) und das Sanierungsgebiet umfasst eine Fläche von 53,55 ha (39,49 ha Land und 14,06 ha Wasser).

10. Weiteres Verfahren

- Förmliche Festlegung eines Sanierungsgebietes
- Förderantrag beim Innenministerium über die Aufnahme ins Stadtumbau-Programm
- Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs zur Entwicklung eines städtebaulichen Rahmenplans
- Beschluss des städtebaulichen Rahmenplans
- Änderung des Flächennutzungsplans und des Landschaftsplans
- Aufstellung und Erarbeitung von Bebauungsplänen, Einstellung oder Modifizierung der Bebauungspläne Nr. 209 „Harnis“ und Nr. 261 „Harniskaispitze“
- ggf. Beauftragung weiterer Gutachten, Leitfaden Freiraumgestaltung
- Durchführung von weiteren Wettbewerben für Einzelmaßnahmen (z.B. Objektpla-nung: Gebäude Gemeinbedarfseinrichtungen, Freianlagen Stadtplätze/Uferpark)
- Weitere öffentliche Informations- und Mitwirkungsveranstaltungen, Gespräche mit Eigentümern, Gewerbetreibenden und anderen Schlüsselpersonen
- Durchführung der Sanierungsmaßnahme
Anhang

A) Bestandspläne, ohne Maßstab

1. Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebietes
2. Flächennutzungsplan (Auszug)
3. Landschaftsplan (Auszug)
4. Bebauungsplan-Übersicht
5. Satzungen / Rechtliche Bindungen
6. Bebauungsstruktur
7. Denkmale
8. Nutzungsstruktur
9. Eigentumsstruktur
10. Öffentliche und soziale Infrastruktur
11. Grünlächen und Freiräume
12. Straßennetz
13. Radverkehr
14. Fußgänger- und Busverkehr
15. Flächenpotenziale
16. Umwelteinwirkungen

Auswertung:
17. Stärken und Potenziale
18. Mängel und Missstände an Gebäuden / Modernisierungsbedarf
19. Substanz- und Funktionsmängel

B) Konzeptpläne, ohne Maßstab

1. Entwicklungskonzept
2. Maßnahmen
3. Vorschlag zur Sanierungsgebietsabgrenzung
C) Sonstiges

1. Protokolle der Öffentlichkeitsveranstaltungen:
   - Auftaktveranstaltung am 12. Oktober 2016
   - Fraktions-Workshop am 16. März 2017
   - Informationsveranstaltung am 21.06.2017
   - Informationsveranstaltung am 05.10.2017
   - Abschluss-Informationsveranstaltung am 16.01.2019

2. Auswertung der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange 2016 und 2018/9, Stadt Flensburg, FB Stadtentwicklung und Klimaschutz
Abbildungsverzeichnis

Die veröffentlichten Fotos sind von der FGS gefertigt, wenn nicht anders angegeben.

Abbildung 1 | Ablaufplan ........................................................................................................................................... 10
Abbildung 2 | Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebiets ........................................................................ 13
Abbildung 3 | Flensburg in der Mitte des 16. Jahrhunderts ........................................................................... 15
Abbildung 4 | Flensburg im Jahre 1863 .................................................................................................................... 15
Abbildung 5 | Das „Flensburger Y“, skizzenhafte Darstellung Bestand – Entwicklungsperspektive, Quelle: FB Klimaschutz und Stadtentwicklung .................................................................................. 20
Abbildung 6 | Leitmotive und Handlungsprinzipien der Stadtentwicklung („Wirkdreieck“) ......................... 22
Abbildung 7 | Klimaschutz in Flensburg ................................................................................................................ 22
Abbildung 8 | Integriertes Klimaschutzkonzept: Entwicklung der Emissionen in Flensburg bis zum Jahr 2050 ........................................................................................................................................... 34
Abbildung 9 | Rahmenplan Fortschreibung 2004 „Östliche Altstadt – Achter de Möhl“ ................................. 38
Abbildung 10 | Maßnahmenplan 2008/2009 „Hafen-Ost“ .................................................................................. 41
Abbildung 11 | Verbindungsachsen östliche Fördeseite (shp Ingenieure) ........................................................ 44
Abbildung 12 | Ideenmerker ..................................................................................................................................... 55
Abbildung 13 | Nutzungszonierung (Bestand) ........................................................................................................... 69
Abbildung 14 | Wirtschaftshafen Infra- und Suprastruktur Quelle: Flensburger Hafen GmbH .......................................................................................................................................................... 98
Abbildung 15 | Tabelle 3 Hafenumschlag: Gesamt Quelle: Flensburger Hafen GmbH ................................................................................................................................................................................. 101
Abbildung 16 | Tabelle 3 Hafenumschlag: Harniskai (Ostseite) Quelle: Flensburger Hafen GmbH ................................................................................................................................................................................. 102
Abbildung 17 | Tabelle 2 Hafenumschlag: Ostseite Quelle: Flensburger Hafen GmbH ................................................................................................................................................................................. 102
Abbildung 18 | Grafik des „Strategiepapiers Schleswig-Holstein“, IHK 2012 ..................................................... 109
Abbildung 19 | Wirtschaftsbestand (ISEK 2018) ........................................................................................................ 111
Abbildung 20 | Rasterlärmkarte gewerbliche Geräuschbelastung, zukünftige Entwicklung nachts, TÜV Nord .................................................................................................................................................. 117
Abbildung 21 | Rasterlärmkarte gewerbliche Geräuschbelastung, Bestandssituation nachts, TÜV Nord .................................................................................................................................................. 118
Abbildung 22 | Partikel PM10, Räumliche Verteilung der Jahresmittelwerte, Staub-/Geruchsgutachten TÜV Nord .................................................................................................................................................. 120
Abbildung 23 | Hochwassergefahrenkarte: Küstenhochwasser HW200/Extrem ........................................................................ 126
Quellenverzeichnis

Städtebauförderung:
- Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein, StBauFR SH 2015

Geschichte / Denkmalschutz:
- Machbarkeitsstudie Silogebäude (Denkmalschutz), PPP Architekten + Stadtplaner GmbH, Lübeck vom 04.08.2017

Planrecht / Bauleitplanung:
- Landschaftsplan der Stadt Flensburg, aufgestellt 1998 (Büro TTG, Lübeck), Fortschreibung 2016
- Bebauungsplanübersicht der Stadt Flensburg, Stand 14.11.2016

Städtebau / Stadtplanung / Wohnungsbau:
- Leitlinien für die Steuerung des Wohnungsbaus in Flensburg, Stadt Flensburg, 2016

Verkehr:
- Verkehrsmengenkarte der Stadt Flensburg 2010 und 2016
- Masterplan Mobilität, September 2018, SHP Ingenieure, Hannover
- Buslinien-Netz und Velo-Routen, August 2018, SHP Ingenieure, Hannover

Boden:
- Baugrundbericht Stadtumbaugebiet Flensburg Hafen Ost, Büro Gerowski, Kiel, 05.04.2005

Schall:
- Lärmaktionsplan der Stadt Flensburg 1. Stufe von Büro Lärmkontor GmbH, Hamburg, vom 03.03.2009
- Lärmaktionsplan der Stadt Flensburg 2. Stufe von Büro LairmConsult, Bargteheide, vom 02.07.2015 (Beschluss der Ratsversammlung)
- Schalltechnische Untersuchung zur vorbereitenden Untersuchung für das Gebiet Hafen-Ost vom TÜV Nord Umweltschutz GmbH & Co. KG, Hamburg vom 22.02.2017
- Schalltechnische Untersuchung zur vorbereitenden Untersuchung für das Gebiet Hafen-Ost „Straßenverkehrslärmuntersuchung“ vom TÜV Nord Umweltschutz GmbH & Co. KG, Hamburg vom 14.06.2017
- Schallimmissionsprognose zur Vorbereitenden Untersuchung für das Gebiet Hafen-Ost in der Stadt Flensburg, hier: detaillierte Untersuchung der Gewerbe- und Industrieanlagen innerhalb und außerhalb des Plangebietes, vom TÜV Nord Umweltschutz GmbH & Co. KG, Hamburg vom (Juni 2018)

**Staub und Geruch:**
- Gutachterliche Stellungnahme zur Luftbelastung durch Stäube und Gerüche für die VU Hafen-Ost vom TÜV Nord Umweltschutz GmbH & Co. KG, Hamburg vom 18.09.2017
- Gutachtliche Stellungnahme zur Luftbelastung durch Gerüche im Gebiet Hafen-Ost der Stadt Flensburg vom TÜV Nord Umweltschutz GmbH & Co. KG, Hamburg vom 11.10.2018

**ISEK:**
- ISEK Integriertes Stadtentwicklungskonzept „Perspektiven für Flensburg“, Band I: Konzept und Maßnahmen, April 2018, Stadt Flensburg
- ISEK Integriertes Stadtentwicklungskonzept – Band II: Analyse- und Materialband April 2018, Stadt Flensburg
- ISEK Integriertes Stadtentwicklungskonzept Band III: „Abschlussbericht der Dialogphase, Februar 2017, Stadt Flensburg

**Klimaschutz:**
- Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Flensburg, Universität Flensburg, gefördert durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, 2011
- Masterplan “100 % Klimaschutz Flensburg“ von Universität Flensburg, Zentrum für nachhaltige Energiesysteme, gefördert durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Juli 2013