



Vorbereitende Untersuchungen Hafen-Ost in Flensburg

Informationsveranstaltung am 21.06.2017

in den Räumlichkeiten des Robbe & Berking Yachting Heritage Center



Vorbereitende Untersuchungen Hafen-Ost in Flensburg

Informationsveranstaltung am 21.06.2017

in den Räumlichkeiten des Robbe & Berking Yachting Heritage Center

Ansprechpartner:

IHR Sanierungsträger

Flensburger Gesellschaft für Stadterneuerung mbH

Markus Pahl
Stefanie Hagen
Erich Reuter

Am Pferdewasser 14, 24937 Flensburg
0461 / 505 - 40 00

info@ihrsan.de

www.ihrsan.de

⇒ Weitere Informationen zur Öffentlichkeitsbeteiligung finden Sie unter
www.ihrsan.de/hafen-ost.html

Für die Bereitstellung der Räumlichkeiten des Robbe & Berking Yachting Heritage Center möchten wir uns ganz herzlich beim Eigentümer Oliver Berking und seinen Mitarbeitern bedanken.

Flensburg, 21. Juni 2017

Inhaltverzeichnis

	Seite
Vorbemerkungen	4
1. Grußworte Oberbürgermeisterin Simone Lange	5
2. Einführung in das Thema Die Situation im Hafen-Ost	Markus Pahl 6
3. Ergebnisse der Beteiligungswshops Sachstand VU Hafen-Ost	Stefanie Hagen 7 - 10
4. Ausgewählte Beispiele	Erich Reuter 11 - 20
5. Gutachterliche Stellungnahme Lärm	Torsten Jakob 21 - 22
6. Gutachterliche Stellungnahme Staub und Geruch	Gerhard Puhlmann 23 - 24
7. Machbarkeitsstudie über die Nachnutzung denkmalgeschützter Silogebäude	Klaus Petersen / Nils Dethlefs 25 - 29
8. Nachfragen und Diskussion	30 - 32
9. Ausblick	Markus Pahl 33
10. Anhang	34
11. Quellenhinweise	34



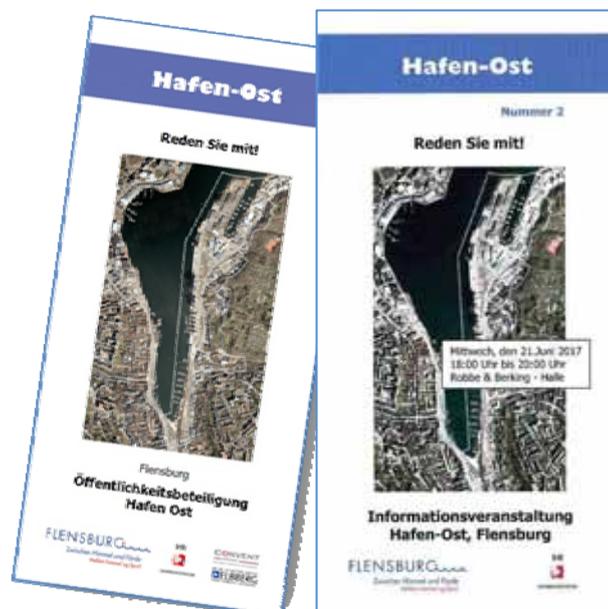
0. Vorbemerkungen

Die Stadtentwicklung Flensburgs wurde über Jahrhunderte durch den Hafen mit seinen vielfältigen Aktivitäten geprägt. Neben dem Hafenumschlag kamen mit der Passagierschifffahrt, Freizeitnutzungen und militärischen Anlagen weitere Nutzungen hinzu. Grundstücke um den Hafen herum dienten lange Zeit ausschließlich einer hafenbezogenen Nutzung. Auch wenn Flensburgs Attraktivität vor allem durch die Altstadt und den Hafen bestimmt werden, zeigt sich in der Gegenwart insbesondere auf der Hafen-Ostseite ein Nutzungswandel, der durch einen Bedeutungsverlust des Wirtschaftshafens sowie die Ansiedlung neuer Nutzungen aus den Bereichen Wohnen, gastronomisches und sonstiges Gewerbe und maritime Dienstleistungen geprägt ist. Es ergibt sich ein vielschichtiges Nebeneinander, welches abgewogen aufeinander abgestimmt werden muss.

Infolge von brachgefallenen Flächen und aufgegebenen Nutzungen eröffnen sich hier jetzt Chancen und Möglichkeiten, den Standort weiterzuentwickeln und zu einem Anziehungspunkt für die Bewohner/innen der Stadt Flensburg und ihren Besuchern zu machen.

Für das Gebiet Hafen-Ost in Flensburg werden daher zurzeit Vorbereitende Untersuchungen (VU) durchgeführt, mit denen die Stadt Flensburg den treuhänderischen Sanierungsträger Flensburger Gesellschaft für Stadterneuerung (FGS) mbH beauftragt hat.

Die Beteiligungsworkshops mit der Öffentlichkeit, Hafennutzern und Fachexperten fanden am 12. und 13. Oktober 2016 statt. Ziele waren in erster Linie die Information über das Gebiet und das weitere Verfahren sowie die Sammlung von Ideen. Am 16.03.2017 wurde unter gleichen Voraussetzungen ein Workshop mit den Flensburger Ratsfraktionen durchgeführt.



Die Ergebnisse aller drei Veranstaltungen wurden dokumentiert und fließen in die Bearbeitung der Vorbereitenden Untersuchungen ein. Auf der Homepage des Sanierungsträgers sind die Dokumentationen in der sogenannten „Gläsernen Akte“ für das Gebiet Hafen-Ost jederzeit einsehbar. In der Informationsveranstaltung am 21.06.2017 wurden die Ergebnisse der Beteiligungsverfahren der Öffentlichkeit vorgestellt.

1. Grußwort der Oberbürgermeisterin Simone Lange



Für die Stadt Flensburg und für mich als neugewählte Oberbürgermeisterin ist die künftige Entwicklung des Hafen-Ost-Gebietes als maritimer Kernbereich von grundlegender Bedeutung. Seit mehreren Jahren wird über die Konversionsfläche Hafen-Ost als Zukunftsthema der Stadt Flensburg heiß diskutiert und viel nachgedacht.

Die Stadt Flensburg hat den städtischen Sanierungsträger mit den Vorbereitenden Untersuchungen (VU) Hafen-Ost beauftragt, um feststellen zu lassen, ob das Gebiet die Voraussetzungen für ein Sanierungsgebiet erfüllen kann und hierüber Fördermittel für eine Umgestaltung dieser für die Stadt so wichtigen Fläche eingeworben werden können.

Wichtig ist dabei, zeitnah neue Impulse im Gebiet Hafen-Ost zu setzen und Planungssicherheit vor allem für die ansässigen Betriebe zu erreichen.

Inzwischen wurden verschiedene Beteiligungsformate mit Flensburgerinnen und Flensburgern, Nutzern sowie Politikerinnen und Politikern mit dem Ziel durchgeführt, Informationen über das Gebiet auszutauschen und Ideen für eine Nachfolgenutzung für brachgefallene Flächen zu erhalten. Diese Phase der Bearbeitung ist jetzt abgeschlossen und es werden Ihnen heute Abend die Ergebnisse der Beteiligungs-Workshops präsentiert und ein Zwischenstand zur Bearbeitung der Vorbereitenden Untersuchungen gegeben.

Darüber hinaus werden sich verschiedene Experten zu den Themen Lärm, Staub und Geruch sowie den Nachnutzungsmöglichkeiten erhaltenswerter, denkmalgeschützter Silogebäude äußern und uns allen Aufschluss über die vor Ort herrschenden Rahmenbedingungen geben.

Abschließend möchte ich noch den Appell an Sie alle richten, dass es an der Zeit ist „nunmehr vom Denken zum Handeln zu kommen“. Nach der Analyse der Verhältnisse vor Ort und den von Ihnen gemachten Vorschlägen soll es jetzt an die Umsetzung von realisierbaren Projekten gehen.

Ich wünsche Ihnen eine informative Veranstaltung.

Für die Moderation der Veranstaltung wurde das Bürgerschaftliche Mitglied im Ausschuss für Umwelt, Planung und Stadtentwicklung (SUPA) Jürgen Helm gewonnen.

2. Einführung in das Thema: Die Situation im Hafen-Ost

Markus Pahl, Geschäftsführer IHR Sanierungsträger

Im Laufe der 800jährigen Entwicklungsgeschichte ist der Flensburger Hafen durch kriegerische Auseinandersetzungen, die Verschiebung von Hoheitsgrenzen und direktem Einfluss auf notwendige Absatzmärkte geprägt worden.

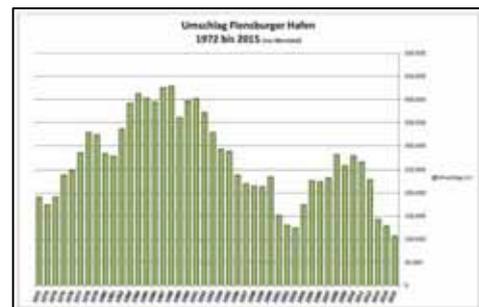


In den letzten Jahrzehnten ist der Flensburger Hafen nicht mehr so intensiv und hafentypisch genutzt wie um die Jahrhundertwende. Inzwischen sind Hafennutzungen reduziert und einerseits hafen-ungebundene (Zwischen-) Nutzungen nachgerückt und andererseits einige Flächen brachgefallen.



Beispiele sind:

- Stilllegung des Schlachthofes
- Aufgabe der Nutzung auf der Harniskaispitze.
- Aufgabe des Marinestützpunktes Mürwik.
- Ankündigung eines Unternehmens (2013/2014), sich vom Standort Flensburger Hafen zurückzuziehen, verbunden mit der Schließung eines Futtermittelwerkes.
- Einstellung der unternehmerischen Aktivitäten eines weiteren Silo-Betriebes am Hafen- Ostufer im Sommer 2015, Rückfall der Liegenschaften an die Stadtwerke GmbH bzw. an die Stadt Flensburg (Sanierungssondervermögen) zum Jahresende 2015 bzw. zum Sommer 2016.
- Die Hafen-Ostseite ist zum Großteil durch eine rückläufige Hafenwirtschaft, brachgefallene Flächen und aufgegebene Nutzungen geprägt. Die Hafenspeicher stehen zum Teil leer und zeigen Verfallsspuren.



Diese Situation hat die Ratsversammlung am 26. März 2015 bewogen, der Verwaltung den **Auftrag zur Durchführung Vorbereitender Untersuchungen (VU) nach § 141 BauGB** zu erteilen. Mit der Durchführung der Vorbereitenden Untersuchungen ist der städtische Sanierungsträger im Januar 2016 beauftragt worden.

Mit diesem Auftrag ist die Erwartungshaltung verbunden, dass unter anderem

- ein offenes Verfahren ohne Priorisierung bestimmter Ziele durchgeführt wird,
- eine ganzheitliche Vorgehensweise unter Einbindung der Hafen-Ostufers-Entwicklung gewählt wird,
- bisherige Ergebnisse aus dem Masterplan-Prozess Hafen kommuniziert und einbezogen werden sowie
- nicht nur Partikularinteressen, sondern gesamtstädtische Interessen berücksichtigt werden.

3. Ergebnisse der Teilnehmertage

Stefanie Hagen, IHR Sanierungsträger

Die Hafenumflächen haben aufgrund der Wasserlage und der Zentralität in Flensburg eine hohe Bedeutung. Durch die Teilaufgabe von gewerblicher Hafennutzung rückt die Hafen-Ostseite in den Fokus für eine Neustrukturierung und städtebauliche Weiterentwicklung.

Zur Sicherung einer für die Gesamtstadt sinnvollen Entwicklung werden für das Gebiet „Hafen-Ost“ Vorbereitende Untersuchungen nach § 141 Baugesetzbuch durchgeführt. Es wird geprüft, ob Struktur- und Funktionsschwächen vorliegen und ob für die Beseitigung der strukturellen Mängel die förmliche Festlegung als Sanierungsgebiet erforderlich ist.

Am 12 und 13.10.2016 fanden zwei Auftaktveranstaltungen mit der Öffentlichkeit, Hafennutzern und Fachexperten statt. Am 16.03.2017 wurde der Workshop mit 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 Teilnehmertageprozess fand jeweils in fünf Arbeitsgruppen statt: Freiraum und Grün, Verkehr, Hafen und Gewerbe, Nutzungen sowie Leben und Arbeiten. Beim Fraktionsworkshop wurde aufgrund der Teilnehmerzahl lediglich in drei Arbeitsgruppen mit den Themenfeldern „Hafen und maritimes Gewerbe“, „Sonstige Nutzungen“ und „Verkehr/Mobilität, Erschließung, Freiraum und Grün“ gearbeitet.

Im Ergebnis der Teilnehmertageformate wurden folgende **Schwächen und Defizite** festgestellt:



- Zahlreiche Brachflächen und ungestaltete Bereiche
- Fehlenden Querungen für Fußgänger/innen und Fahrradfahrer/innen
- Fehlende und mangelhafte Wegeverbindungen
- Nutzungskonflikte zwischen Verkehrsteilnehmern/innen (Fußgänger/Fahrradfahrer) weil der Verkehrsraum nicht groß genug ist bzw. nicht voneinander getrennt ist
- Fehlende Hafenspazierweg und mangelnde Zugänglichkeit der Uferflächen
- Ungenutzte Bahnflächen (Gleisstrasse)
- Sanierungsbedürftige Kaimauern

3. Ergebnisse der Beteiligungsworkshops

Stefanie Hagen, IHR Sanierungsträger

Während der Beteiligungsveranstaltungen wurde von fast allen Teilnehmern/innen der Wunsch nach einer durchgängigen breiten Promenade geäußert. Der ISPS-Bereich, der den gesamten Bereich des Wirtschaftshafens umgibt und im Bedarfsfall für die Kreuzfahrtschiffe genutzt werden muss, stellt hier eine Barriere dar.

Die nicht mehr genutzten und nur noch in Fragmenten vorhandenen Bahngleise auf der Hafen-Ostseite sollen entwidmet und ausgebaut werden. Die politischen Gremien der Stadt Flensburg haben die Verwaltung mit entsprechenden Vorkehrungen beauftragt.

Die vorhandene Kaikante ist in Teilbereichen sanierungsbedürftig. Der finanzielle Aufwand für die Sanierung ist beträchtlich und die Zuständigkeiten zwischen der Stadt Flensburg, dem TBZ und der Hafen Flensburg GmbH sind zu klären.

In den Öffentlichkeitsbeteiligungen wurden als allgemeine **Potentiale und gemeinsame Ziele** festgestellt:

- Städtebauliche Einfügung von Neubauten
- Erhalt und Stärkung des maritimen Charakters
- Entwicklung zu einem attraktiven Urbanen Gebiet
- Erhalt und Entwicklung öffentlicher Plätze und Freiräume
- Erhalt der vorhandenen Betriebe und Nutzer im Gebiet
- „Vom Denken zum Handeln kommen“



3. Ergebnisse der Beteiligungsworkshops

Stefanie Hagen, IHR Sanierungsträger

Für Teilbereiche wurden folgende gemeinsame Ziele formuliert:

- Erhalt und Umnutzung der denkmalgeschützten Speicher und des Kampnagel-Krans sollen bei tragfähigen Nutzungen.
- Schaffung eines „Brückenschlags“ über den Freihafen von der Harniskaispitze zur Sonwik-Promenade für Fußgänger/innen und Radfahrer/innen als Weiterführung der Hafenpromenade.
- Harniskaispitze als öffentlicher Ort: entweder als Grün- und Spielfläche oder mit einem öffentlichen, städtebaulich markanten Neubau bebaut.
- Entwicklung der Wasser- und Landflächen des Freihafens mit Schwerpunkt für Wassersport und maritimes Gewerbe mit Ergänzung passender Nutzungen.
- Erhalt und Sicherung des Wirtschaftshafens in einem Kernbereich (heutige ISPS-Fläche) auf der Hafen-Ostseite; bei weiterem Umschlagsrückgang Option für eine Verkleinerung bzw. Verlagerung.
- Ansiedlung von maritimem, touristisch interessantem Gewerbe als Ergänzung zum Areal um die Robbe & Berking Werft mit Museum.
- Umnutzung der HaGe-Speicher (oder Abbruch und Neubau) zu Wohn- und Gewerbe-zwecken; Entwicklung eines gemischten urbanen Quartiers.
- Durchgängige Zugänglichkeit der Wasserkante; hierdurch Komplettierung der Uferpromenade von der Hafenspitze bis Sonwik.
- Erhalt der grünen Hänge des Volksparks und Freihalten von jeglicher Bebauung.
- Verbesserung bzw. Schaffung von Wegeverbindungen vom Hafen zum Volkspark, zum Lautrupsbachtal und in das St. Jürgen-Viertel.
- Schaffung mehrerer Querungsmöglichkeiten für Fußgänger/innen und Radfahrer/innen über die Straßen Kielseng, Ballastbrücke und Hafendamm.
- Erhalt des grünen Bahndamms als Sicht- und Lärmschutz, potentielle Nachnutzung als Rad- und / oder Fußweg.
- Bau eines Radschnellwegs entlang Hafendamm, Ballastbrücke und Kielseng von der Innenstadt nach Mürwik.
- Verbesserung des Hafen-Eingangsbereichs an der Hafenspitze sowie Verbesserung des Freiraums an der Hafenspitze

3. Ergebnisse der Teilnehmertage

Stefanie Hagen, IHR Sanierungsträger

Folgende kurzfristige Maßnahmen sind für das Hafen-Ost-Gebiet aktuell von städtischer und privater Seite vorgesehen:

Der Oberbelag der Straße Ballastbrücke zwischen dem Bereich Am Industriehafen und Am Lautrupsbach/ Unterer Lautrupsweg wird vom TBZ zeitnah hergestellt.

Der Belag eines Teilstücks der Radwegeverbindung vom Harniskai zum Industriehafen wird auf der Höhe des Gebäudes Harniskai 11 zeitnah von der Stadt Flensburg erneuert.

Auf der Harniskaispitze wird Ende Juli 2017 der Betrieb des „Piratennestes“ beginnen. Es handelt sich um einen gastronomischen Betrieb, der im Rahmen der Zwischennutzung der Harniskaispitze bis 2018 dort betrieben werden kann.

In der Alten Waage am Industriehafen kehrt auch neues Leben ein. Das im Besitz von Oliver Berking befindliche Gebäude wurde für einen gastronomischen Betrieb mit Außensitzplätzen umgebaut und wird im August 2017 unter dem Namen „Hafenjunge Pedro“ den Betrieb aufnehmen.

4. Ausgewählte Beispiele

Erich Reuter, IHR Sanierungsträger

Der städtische Sanierungsträger hat während der Bearbeitungszeit der Vorbereitenden Untersuchungen (VU) Hafen-Ost verschiedene Referenzstädte besucht, in deren Aufgabenstellung vor allem die Umwandlung und Nachnutzung von brachfallendem Hafengelände im Vordergrund stand.

Besucht wurden bisher die Hafenstädte Wedel, Kiel und die Hansestadt Hamburg; der Besuch der Hansestadt Wismar erfolgt in den nächsten Tagen.

4.1 Umgestaltung des Schulauer Hafens in Wedel

Der Schulauer Hafen existiert seit 1899, ursprünglich errichtet als Fischerei- und Schutzhafen, nach 1945 wurde hier Fracht umgeschlagen. In dieser Funktion wird der Hafen nicht mehr benötigt. Rund um die nahe Hansestadt Hamburg boomt der Wassersport und so lag die Umwidmung des Areals in einen Yachthafen nahe. Es handelt sich hierbei um die zweite Marina mit ca. 126 Liegeplätzen in der 32.000 Einwohner/innen zählenden Stadt Wedel; etwas stromabwärts liegt schon der Hamburger Yachthafen mit ca. 2.000 Liegeplätzen, einer der größten Deutschlands.



4.1 Umgestaltung des Schulauer Hafens in Wedel

Erich Reuter, IHR Sanierungsträger



Fakten:

Beschluss der Ratsversammlung Stadt Wedel zur Übernahme des Hafens vom Land Schleswig-Holstein	1986
Beschluss der Ratsversammlung Stadt Wedel zur Umgestaltung des Schulauer Hafens	2009
Vorgesehener Baubeginn	2012
Tatsächlicher Baubeginn	Ende 2013
Fertigstellung	Oktober 2015

Finanzierung inkl. 800 m umlaufender Promenade: insgesamt ca. 16,1 Mio. EUR
 hiervon durch EU und Land S-H 9,1 Mio. EUR, hiervon Stadt Wedel 7 Mio. EUR

4.2 Sanierungsgebiet Kiel Hörn-Bereich, Gaarden-Süd

Erich Reuter, IHR Sanierungsträger

Die Kieler Innenstadt liegt auf dem Westufer des Hafens. Das gesamte Ostufer der Förde war jahrzehntelang durch die Werftindustrie und die Marine besetzt und für die Öffentlichkeit nicht zugänglich und blieb damit vom Wasser abgeschnitten. Ende der 60er bis Anfang der 70er Jahre hatte sich in dem traditionellen Wirtschaftsbereich Schiffbau und auf dem Agrarsektor die Marktsituation grundlegend geändert. Drastische Rationalisierungen zwangen die Unternehmen zur Umstrukturierung und Konzentration der Flächennutzung. Die Hörn drohte so durch die notwendige Verlagerung des Schlachthofes (1975) und die Rationalisierungsbemühungen der Werftindustrie zu einer Industriebrache mit ungewisser Folgenutzung zu verfallen. Das Brachfallen großer Teile dieser Flächen eröffnete Ende der 80iger Jahre die Chance für die Entwicklung der Stadt Kiel, die Innenstadt neu zu ordnen und mit dem Ostufer zu verbinden.

Um für die Hörn ein endgültiges Nutzungskonzept erarbeiten zu können, wurde von der Stadt Kiel 1989 das Sanierungsgebiet „Kiel – Hörn.Bereich“, Gaarden/Süd mit folgenden Bereichen festgelegt:

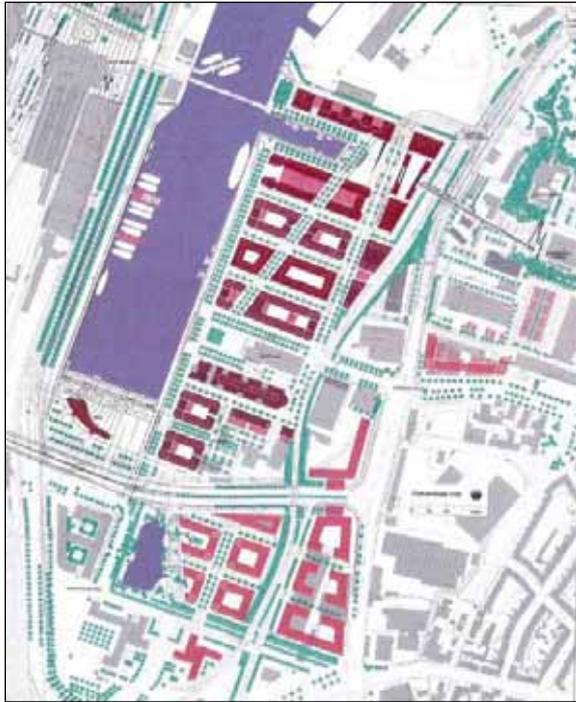


- den durch die Hafenverkehrsbetriebe genutzten Bahnkai an der Westseite (A)
- Teile des ehemaligen Schlachthofgeländes an der Südspitze der Hörn (B)
- das sich zur damaligen Zeit noch in Nutzung befindliche Gelände der HaGe (C)
- das Unterwassermarine-Werftgebiet HDW-Süd (D)
- das Betonmischwerk im nördlichen Bereich (E)
- das Gelände des Kieler Schrotthandels (F)
- das Gelände zur Herstellung von Shipping-Produkten (G)

4.2 Sanierungsgebiet Kiel Hörn-Bereich, Gaarden-Süd

Erich Reuter, IHR Sanierungsträger

Zur Vorklärung der Flächennutzung und Bedarfsabschätzung wurde 1991 ein Nutzungskonzept mit folgenden Punkten vorgelegt:



- die direkte Anbindung der Entwicklungsfläche an die Citybereiche von West- und Ostufer durch eine neue Hörnbrücke für Fußgänger und Radfahrer
- die öffentliche Erschließung und Nutzbarmachung des früher abgeschotteten Gebietes in Form einer Promenade um die Hafenspitze
- die Ansiedlung von Dienstleistungs- und nicht störenden Gewerbebetrieben
- Wohnen am Wasser
- den Neubau eines dritten Fährterminals

Im August 1991 wurde auf der Grundlage der städtebaulichen Rahmenplanung ein Ideenwettbewerb durchgeführt. Der Preisträger schlug vor:



- die Trennung des Fährterminals im Norden und der südlichen städtischen Bebauung durch ein umgebautes Hörn-Nebenbecken als Liegeplatz für Segelboote
- den Bau der Hörnbrücke und einer Fußgängerbrücke als Querungsmöglichkeit der Werftstraße zum Gaardener Zentrum
- Gliederung der Bebauung in klaren Blockstrukturen und Flexibilität hinsichtlich der Ausbildung der Baublöcke
- Festlegung der Haupteerschließungsstraßen und Promadenflächen

4.2 Sanierungsgebiet Kiel Hörn-Bereich, Gaarden-Süd

Erich Reuter, IHR Sanierungsträger

Fakten:

Projektrealisierung



Sanierungsgebiet Kiel – Hörn-Bereich	1989
Nutzungskonzept	1991
Städtebaulicher Wettbewerb	1991
• Norwegen-Terminal	1994 – 1997
• Hörnbrücke	1995 – 1997
• Wasserbecken / Germaniahafen	1996 – 1998
• Fußgängerbrücke Gaarden	2001
• Halle 400 / Medienhaus	2002
Geplante Grundstücksverkäufe für restliche Hochbauten	2018

Finanzierung der Gesamtmaßnahme für die Erschließung des Areals:

ca. 157 Mio. EUR

hiervon durch Eigenmittel der Stadt Kiel	61 Mio. EUR (=38,8%)
hiervon durch Verkaufserlöse	48 Mio. EUR (=30,6%)
hiervon durch Städtebauförderung	17 Mio. EUR (=10,8%)
hiervon durch EU, URBAN, EFRE	10 Mio. EUR (= 6,4%)
hiervon durch GA, GVFG, ÖPNV	21 Mio. EUR (=13,4%)

Der Hauptteil der Finanzierung besteht aus städtischen Eigenmitteln und dem Verkauf der stadteigenen Grundstücke (69,4 %), wohingegen die Fördermittel einen kleineren Anteil ausmachen (30,6 %).

4.3 Nachnutzung des Gebietes Alter Hafen in der Hansestadt Wismar

Erich Reuter, IHR Sanierungsträger

Die Hansestadt Wismar ist mit 44.800 Einwohnern/innen ein kulturelles und wirtschaftliches Mittelzentrum an der Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommerns. Die zum UNESCO-Welterbegebiet „Historische Altstädte Stralsund und Wismar“ gehörende Halbinsel Alter Hafen liegt im erweiterten Sanierungsgebiet. Es gilt der Bebauungsplan 12/91/2 „Misch-, Gewerbe- und Sondergebiet Alter Hafen“.

Die hervorragende Lage nahe dem Altstadt kern, die 2008 abgeschlossenen Erschließungsarbeiten sowie die wirtschaftliche und touristische Entwicklung des Areals lassen es in neuem Glanz erstrahlen und machen den Hafen zu einem begehrten Anziehungspunkt für Einwohner/innen, Gäste und Investoren.

Die Nordspitze bietet freie Sicht auf die Wismarbucht. Im östlichen Bereich liegt ein Wasserwanderrastplatz. Gegenüber der östlichen Kaikante befindet sich der Überseehafen und gegenüber der westlichen Kaikante der Technologie- und Gewerbepark.



Wismar besitzt neben dem historischen Alten Hafen, der aus der Ära vor Beginn des Industriezeitalters stammt und wirtschaftlich keine Bedeutung mehr hat, auch noch einen Seehafen. Der Seehafen hat mit einem Seegüterumschlag in 2016 von 3,4 Mio. t Gütern Bedeutung vor allem für Massengüter und massenhafte Stückgüter. Hauptgutarten sind Rund- und Schnittholz, Stahl und Schrott, Torf, Baustoffe sowie Kali und Salz. Der Hafen bietet 15 Liegeplätze mit 2.300 m Kailänge und zwei Dalbenplätzen. Betreiber des Seehafens ist die Seehafen Wismar GmbH, an der die Stadt Wismar zu 90% und das Land Mecklenburg-Vorpommern zu 10% beteiligt sind.

4.3 Nachnutzung des Gebietes Alter Hafen in der Hansestadt Wismar

Erich Reuter, IHR Sanierungsträger



Oehlerich Speicher



Oehlerich Speicher

Wismar bietet seit 2013 auch einen Kreuzfahrt-Terminal am Liegeplatz 17 im Überseehafen an; in 2014 gab es 12 Anläufe mit ca. 14.000 Passagieren. Für die Vermarktung als auch für die Abfertigung der Kreuzfahrtschiff-Passagiere am Alten Hafen wurde 2012 die Columbus Cruise Wismar GmbH als Tochtergesellschaft der Seehafen Wismar GmbH gegründet.

Fakten:

- Vorbereitende Untersuchungen führen zum Sanierungsgebiet Altstadt 1993
- Aufnahme der Hafen-Halbinsel in das Sanierungsgebiet 2003
- Voraussichtliche Fertigstellung der Sanierung ca. 2030

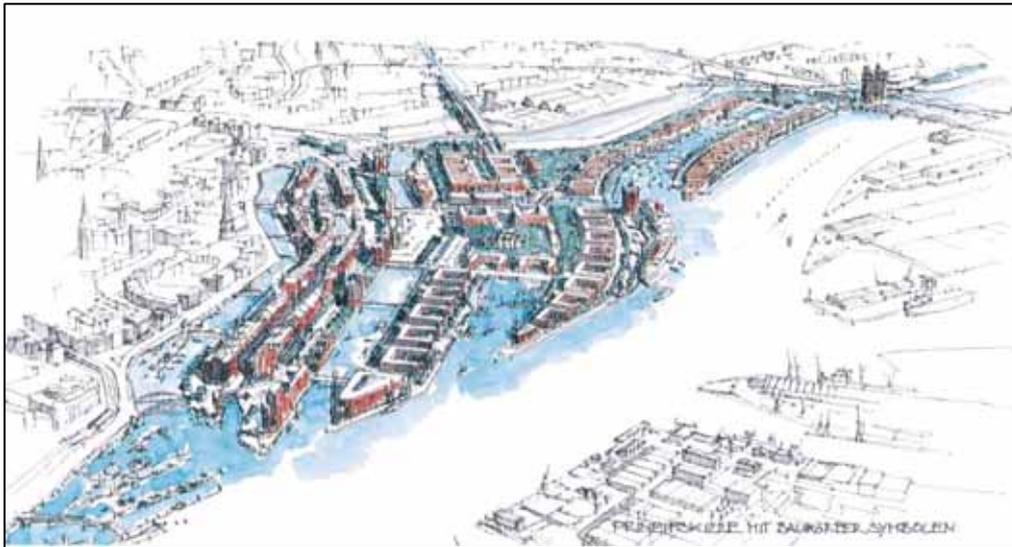
Projektrealisierung zurzeit

- Verlängerung der Stockholmer Str. und Arbeiten an der Promenade vor dem Kreuzfahrtterminal inkl. Ver- und Entsorgungsleitungen 2017
- Liegeplatzausbau, Zaunanlage und Errichtung eines Multifunktionsgebäudes 2018 – 2019
- Errichtung eines 5-geschossigen Parkhauses in zwei Bauabschnitten mit zusammen 439 Stellplätzen 2019 – 2021

4.4 Hafencity in der Hansestadt Hamburg

Erich Reuter, IHR Sanierungsträger

Mit der Hafencity setzt Hamburg neue Maßstäbe in der integrierten Stadtentwicklung. Auf einer Fläche von ca. 157 ha entsteht eine lebendige Stadt, die die verschiedenen Nutzungen Arbeiten, Wohnen, Kultur, Freizeit, Tourismus und Einzelhandel verbindet; es bedeutet eine Erweiterung der Hamburger Cityfläche um 40%.



Nach einem städtebaulichen Wettbewerb wurde im Jahr 2000 mit dem Masterplan Hafencity das städtebauliche Entwicklungskonzept für die Umwandlung des Hafenrandes zu einer Erweiterung der Hamburger Innenstadt veröffentlicht. Der Masterplan erklärt, dass die Hafencity einer ökonomischen, sozialen, kulturellen und stadtökologischen Zielsetzung folgt. Als besonderes Problem wurde erkannt, dass für einen völlig neu zu bebauenden Stadtteil frühzeitig eine breite Akzeptanz erzielt werden muss, neben dem internationalen städtebaulichen Wettbewerb wurde daher auch ein öffentlicher Planungsdialog vorgesehen.



4.4 HafenCity in der Hansestadt Hamburg

Erich Reuter, IHR Sanierungsträger



Das Gelände der ehemaligen Insel Grasbrook, auf der die HafenCity gebaut wird, lag bis Anfang des 19. Jahrhunderts vor den Toren der Stadt. Als die Kapazitäten des Hafens mit Binnen- und Niederhafen nicht mehr ausreichten, boten sich nach Niederlegung der Stadtmauer die Flächen des Grasbrooks als Hafenerweiterungsgebiet an.

Infolge stetigen Wachstums von Hafenumschlagsflächen wurden ab 1883 die Wohnviertel Kehrvieler und Wandrahm für die Einrichtung des zoll- und abgabebefreiten Gebiets des Freihafens geräumt und abgerissen, rund zwanzigtausend Menschen wurden dabei umgesiedelt.

Nach den massiven Kriegszerstörungen und dem Wiederaufbau wuchs ab 1955 der Stückgutumschlag kontinuierlich weiter, Anfang der 1960er Jahre wurde am Sandtorhafen das erste RoRo-Schiff in Hamburg gelöscht. Doch für weitere Modernisierungen waren die damals knapp hundert Jahre alten Hafenbecken ungeeignet.

Mit der Entwicklung des Containerumschlags war in Hamburg der Zeitpunkt für die Umnutzung ehemaliger innerstädtischer Hafenumflächen gekommen. In Hamburg konnte dem Aufkommen von Schiffen mit immer größerem Tiefgang zwar durch Ausbaggerungen des Flussbetts der Elbe begegnet werden, doch der 1911 in Betrieb genommene St.-Pauli-Elbtunnel, dessen beiden Röhren in einer Tiefe von rund zwölf Metern unter dem Pegel des mittleren Hochwassers liegen, wurde zu einer Barriere für einen weiteren Ausbau des östlichen Hafengebiets. Die Erweiterung der Hafenanlagen konzentrierte und konzentriert sich daher auf den Ausbau der Kapazitäten im westlichen Teil des Hafens. Durch die innenstadtnahe Lage der brachfallenden Flächen konnte diese Beschränkung jedoch als Chance für die Stadtentwicklung begriffen werden.

4.4 HafenCity in der Hansestadt Hamburg

Erich Reuter, IHR Sanierungsträger



Die Entwicklung der HafenCity gliedert sich in zehn sogenannte *Quartiere*, die von Westen nach Osten und von Norden nach Süden verwirklicht werden sollen. Das gesamte Bauareal streckt sich nördlich vom Sandtorhöft über den Sandtorkai und Brooktorkai an der Speicherstadt entlang bis zur Oberhafenbrücke, über den Oberhafen und Billhafen bis zu den Elbbrücken; und südlich vom Sandtorhöft bis zu den Elbbrücken entlang der Norderelbe. In dem neuen Quartier sollen einmal bis zu 14.000 neue Bewohner/innen in ca. 6.500 neu geschaffenen Wohnungen, von denen bis zu ca. 1.500 gefördert werden, leben; zusätzlich sollen ca. 20.000 Arbeitsplätze geschaffen werden.

Fakten:

Entwicklungsschritte der HafenCity

Erste Gespräche vom 1. Bürgermeister Henning Voscherau	1991
Gründung der Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung (GHS)	1995
Umbenennung in HafenCity Hamburg GmbH	
Vorsitzender der Geschäftsführung: Jürgen Bruns-Berentelg	
Ankündigung des Projektes HafenCity	1997
Masterplan-Wettbewerb (1.Preis Kees Christiaanse / ASTOC)	1999
Masterplan HafenCity	2000
Masterplanüberarbeitung östliche HafenCity	2010

Voraussichtliche Fertigstellung der HafenCity 2025 - 2030

Finanzierung

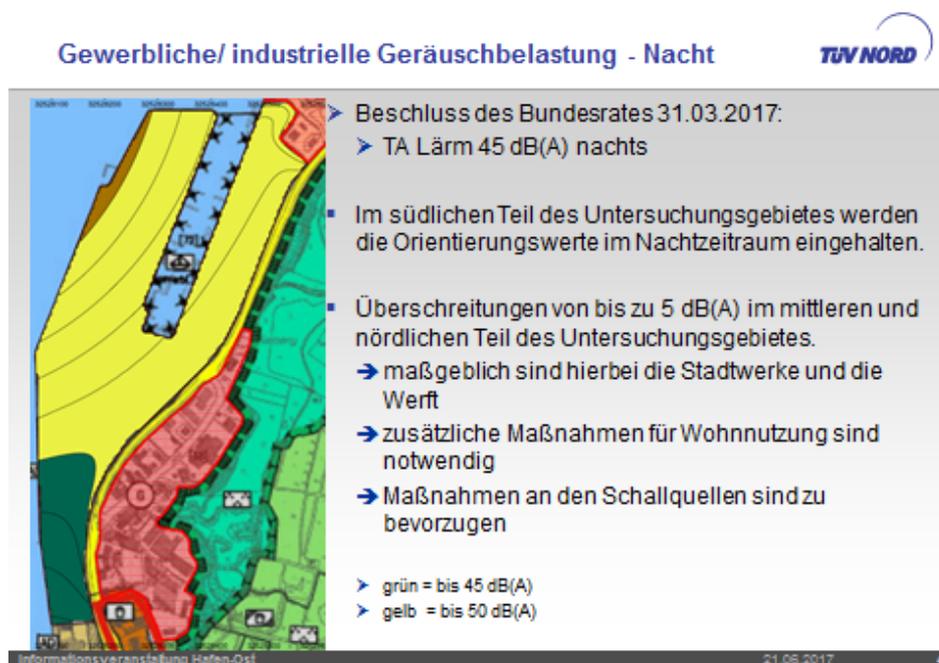
- Private Investitionen in Höhe von ca. 8.500 Mio. EUR
- Öffentliche Investitionen in Höhe von ca. 2.400 Mio. EUR, hiervon ca. 1.500 Mio. EUR (= 62,5%) finanziert aus Grundstücksverkaufserlösen des Sondervermögens der Grundstücke in der HafenCity

5. Gutachterliche Stellungnahme zur schalltechnischen Belastung durch Gewerbe und Straßenverkehr

Torsten Jakob, TÜV Nord Umweltschutz

Die Stadt Flensburg beabsichtigt durch Untersuchungen zum Immissionsschutz prüfen zu lassen, welche Änderungen von Nutzungen gemäß Baunutzungsverordnung auf den Grundstücken im Untersuchungsgebiet der Vorbereitenden Untersuchungen (VU) Hafen-Ost (nördlich ab Werftkontor in Richtung Harniskaispitze) möglich sind. Das Untersuchungsgebiet umfasst die Ostseite des nördlichen Fördehafens. Im Flächennutzungsplan als Gewerbefläche dargestellt steht eine Umwidmung zu einem Misch- oder Urbanem Gebiet zur Diskussion.

Die Berechnungen zeigen, dass die auf der Basis der flächenbezogenen Schalleistungspegel (FSP) ermittelten Pegel des Gewerbelärms den Orientierungswert für ein Mischgebiet von 60 dB(A) und für ein Urbanes Gebiet von 63 dB(A) im Tageszeitraum im gesamten Untersuchungsgebiet unterschreiten.



Im Nachtzeitraum wird der Orientierungswert für ein Mischgebiet bzw. Urbanes Gebiet 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 Nachtzeitraum eingehalten. Um auf den Flächen der Überschreitung der Nacht-Orientierungswerte trotzdem Ausweisungen für schützenswerte Nutzungen zu erreichen, ist es erforderlich aktive Maßnahmen zum Schallschutz zu treffen und in der Bauleitplanung zu verankern. Aktive Maßnahmen zum Schallschutz sind:

- Schutzbedürftige Wohn- und Schlafräume auf der lärmabgewandten Seite anordnen
- 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)

5. Gutachterliche Stellungnahme zur schalltechnischen Belastung durch Gewerbe und Straßenverkehr

Torsten Jakob, TÜV Nord Umweltschutz

Die Stadt Flensburg erwägt im Gebiet Hafen-Ost, nördlich ab Werftkontor in Richtung Harniskaispitze, eine gemischte Nutzung mit Wohnanteil zuzulassen. Hierzu soll die Beaufschlagung der Fläche mit **Straßenverkehrslärm**missionen dargestellt werden.

Das Gebiet wird durch mehrere kleine geschwindigkeitsreduzierte Straßen (30 km/h) von den Straßen Kielseng und Ballastbrücke erschlossen. Die Straßen Kielseng und Ballastbrücke sind vierspurig ausgebaut und für Geschwindigkeiten bis zu 60 km/h freigegeben.

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.

Das Untersuchungsgebiet befindet sich innerhalb der Lärmpegelbereiche I bis IV.

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

6. Gutachterliche Stellungnahme zur Luftbelastung durch Stäube und Gerüche

Gerhard Puhmann, TÜV Nord Umweltschutz

Hinsichtlich der Fragestellung Staubimmissionen ist der Massengutumschlag der Flensburger Hafen GmbH zu betrachten. Im weiteren Umfeld werden das Heizkraftwerk der Stadtwerke Flensburg GmbH und die Flensburger-Schiffbau-Gesellschaft GmbH & Co.KG anhand vorliegender Untersuchungen berücksichtigt. Die Immissionsbeiträge dieser Betriebe werden durch Ausbreitungsrechnungen bestimmt.

Als Eingangsgrößen für die Ausbreitungsrechnungen werden die Staub-Freisetzungsmengen benötigt. Für den Umschlag staubender Güter und die Aufwirbelungen durch Fahrten auf den Fahrwegen liegen Emissionsfaktoren vor. Hinsichtlich der Emissionen des Heizkraftwerkes und der Werft wird auf bestehende Gutachten zurückgegriffen. Die Strömungs- und Ausbreitungsberechnungen erfolgen mit dem Ausbreitungsmodell LASAT.

Unter Berücksichtigung der Hintergrundbelastung ergibt sich die Gesamtbelastung, die anhand der Grenzwerte der BundesImmissionschutzverordnung (BImSchV) zum Schutz der menschlichen Gesundheit für lungengängige Partikel (PM10 und PM2,5) zu bewerten sind.

Die Immissionskonzentrationen von PM10 erreichen im Untersuchungsgebiet ihr Maximum im Bereich der diffusen Staubquellen der Flensburger Hafen GmbH. Der auf das Jahr bezogene Grenzwert (Jahresmittelwert) zum Schutz der menschlichen Gesundheit für PM10 von 40yg/cbm und für PM2,5 von 25yg/cbm wird im Nahbereich um die Flächen mit Massengutumschlag und am Schuppen DE überschritten.

Hinsichtlich Partikel PM10 sind neben dem Jahresgrenzwert auch Anforderungen an die Tagesmittelwerte gestellt. Zulässig sind 35 Tagesmittelwerte (TMW) von mehr als 50yg/cbm. Diese Anforderung kann anhand der ermittelten Jahresmittelwerte abgeleitet werden. Danach sind die Flächen ab 30 yg/cbm hinsichtlich der Anforderungen an den Tagesmittelwert als kritisch zu bewerten.

Als Empfehlung für die Bauleitplanung ergibt sich, dass aus gutachterlicher Sicht für bestehende Gemengelagen PM10-Jahresmittelwerte bis 30 yg/cbm tolerabel sind. Dies ist in den Bereichen außerhalb der orange gekennzeichneten Fläche der Fall. 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 yg/cbm beträgt und keine Überschreitung der Anforderungen an den Tagesmittelwert zu erwarten ist.

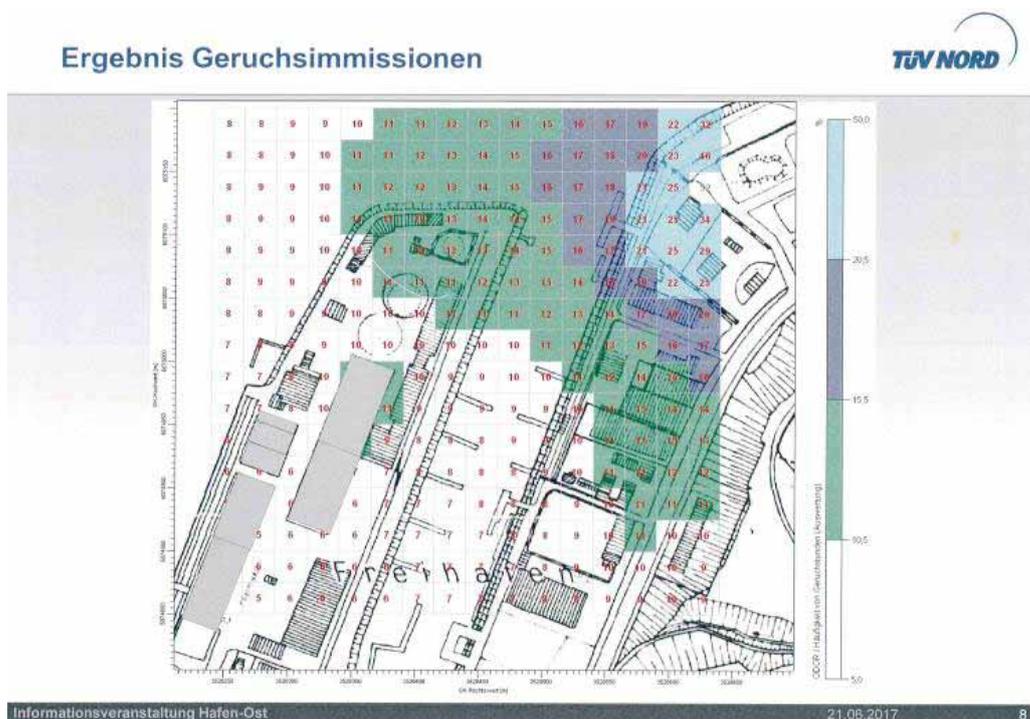
6. Gutachterliche Stellungnahme zur Luftbelastung durch Stäube und Gerüche

Gerhard Puhmann, TÜV Nord Umweltschutz

Hinsichtlich der **Geruchsmissionen** wirkt als maßgeblicher Verursacher die kommunale Kläranlage nordöstlich der Harniskaispitze auf das Untersuchungsgebiet ein.

Die Geruchs-Immissionsrichtlinie (GIRL) legt konkrete, für den Regelfall geltende Geruchsmissionswerte fest und stellt das einzige umfassende Regelwerk dar hinsichtlich der Beurteilung, wann eine Geruchsbelästigung als erhebliche Belästigung und damit als schädliche Umwelteinwirkung im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) anzusehen ist.

Für Wohn- und Mischgebiete gilt ein Immissionswert von 0,10. Dieser Immissionswert wird in einem kleinen nordwestlichen Bereich des Untersuchungsgebietes überschritten. Demnach ist dort von erheblichen Belästigungen im Sinne des BImSchG auszugehen. Eine Ausweisung als Wohn- oder Mischgebiet sollte wegen der Geruchsbelastung in diesem Bereich nicht ohne Einschränkungen vorgenommen werden.



Der Immissionswert für Gewerbe- / Industriegebiete von 0,15 wird dagegen im gesamten Plangebiet eingehalten. Eine Ausweisung als Gewerbegebiet ist damit im Hinblick auf die Geruchsbelastung im Untersuchungsgebiet möglich.

7. Machbarkeitsstudie für die Nachnutzung denkmalgeschützter Silogebäude

Klaus Petersen und Nils Dethlefs, PPP Architekten

Die Stadt Flensburg lässt über den städtischen Sanierungsträger durch eine Machbarkeitsstudie prüfen, welcher technische und kostenmäßig notwendige Sanierungsaufwand erforderlich wäre, um eine Nachfolgenutzung für die drei unter Denkmalschutz stehenden Silo-Gebäude im Untersuchungsgebiet der VU Hafen-Ost zu gewährleisten. Die Erarbeitung der Machbarkeitsstudie erfolgt in Absprache mit der Eigentümerin der Gebäude, die Stadtwerke Flensburg GmbH, und im Dialog mit der Unteren Denkmalpflegebehörde vor Ort.



In allen drei Gebäuden wurde in Silozellen Getreide gelagert. Das Getreide wurde über den Seeweg angeliefert, in den Silo-Gebäuden gelagert und danach per LKW weiterverteilt. Diese Funktion gibt es heute nicht mehr, so dass über eine bedarfsorientierte Nachnutzung nachgedacht werden muss.

Welche Nachfolgenutzungen könnten hier unter Beibehaltung der Gebäudehülle erfolgen? Gibt es die Möglichkeit moderne Architektur neben historischen Stadtfragmenten entstehen zu lassen und somit den Brückenschlag zwischen Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft zu bilden. Die Machbarkeitsstudie soll – insbesondere in der denkmalpflegerischen Betrachtung – eine Basis für weitere Entscheidungen bieten.

Folgende Fragestellungen sind hierbei zu berücksichtigen:

Lässt sich das unter Denkmalschutz stehende Gebäude von den Nebengebäuden freistellen?

Welche Auswirkungen hat das Entfernen der vorhandenen Silozellen auf die Statik des Gebäudes?

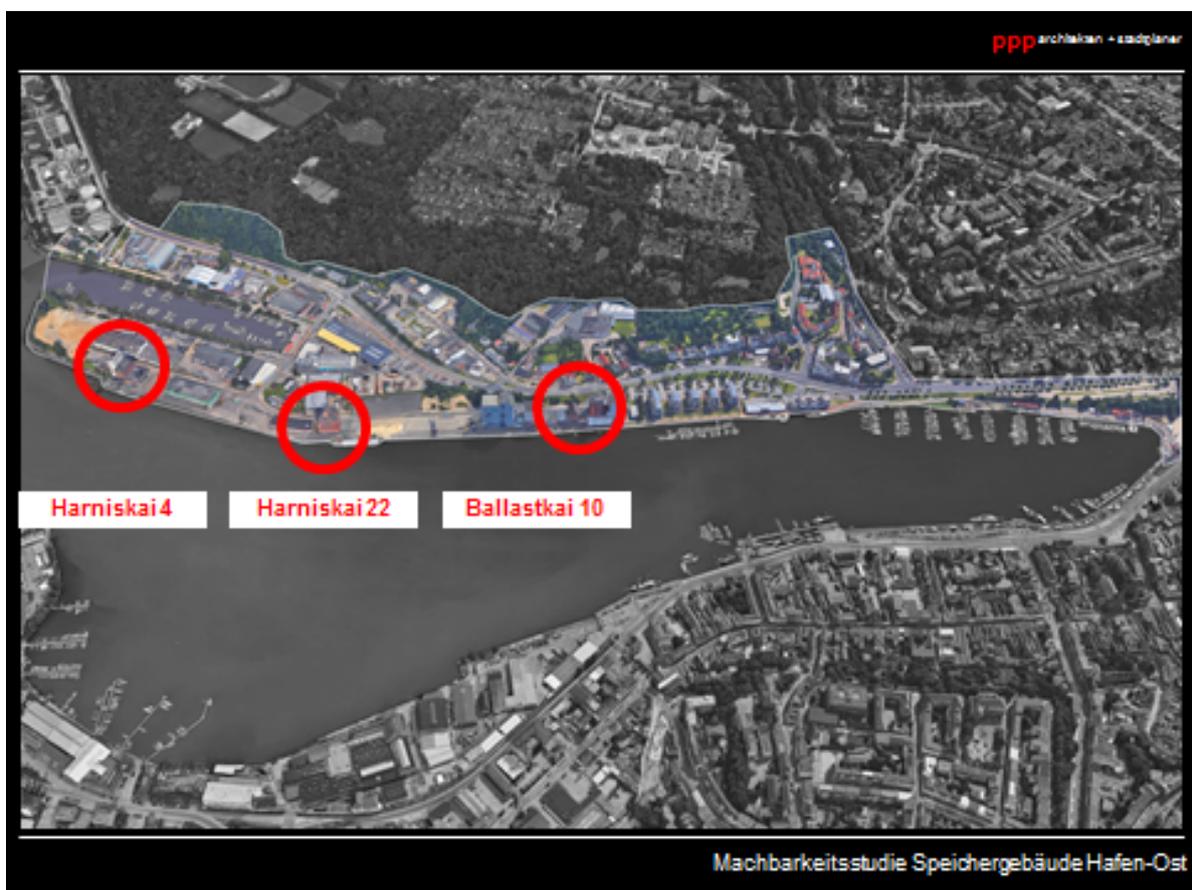
Welche Nachnutzungen, die dem örtlichen Bedarf entsprechen, sind bei den vorhandenen Silogebäuden möglich, wenn man zugrunde legt, dass die bisherigen Nutzungsarten, die gemäß der Baunutzungsverordnung § 8 für GE-Gebiete (Gewerbebetriebe aller Art, Lagerhäuser, Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude) ausgewiesen waren, um den Bereich der Baunutzungsverordnung § 6 für Mischgebiete (Wohngebäude, Geschäfts- und Bürogebäude, Einzelhandelsbetriebe, sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe etc.) erweitert werden könnten?

Die drei denkmalgeschützten Silogebäude befinden sich am Harniskai 4, Harniskai 22 und Ballastkai 10. Alle drei Gebäude befinden sich im Eigentum der Stadtwerke Flensburg GmbH. Während sich das Gebäude Harniskai 4 nach Ablauf des Erbpachtverhältnisses wieder in der Verfügungsgewalt der Eigentümerin befindet, sind die Gebäude Harniskai 22 und Ballastkai 10 in langfristigen Erbbaurechtsverhältnissen bis 2031 bzw. 2034 gebunden.

7. Machbarkeitsstudie für die Nachnutzung denkmalgeschützter Silogebäude

Klaus Petersen und Nils Dethlefs, PPP Architekten

Die drei Gebäude wurden für die Lagerung von Getreide zu unterschiedlichen Zeitpunkten (1923, 1936 und 1939) errichtet und ausgestattet. Während die Speichergebäude Harniskai 4 (ehemaliger Hübsch-Speicher) und Ballastkai 10 fast ausschließlich über Silozellen verfügen, ist das Gebäude Harniskai 22 (als Stadtspeicher bzw. Hagro-Speicher bekannt) aufgeteilt in Lagerböden mit Fensterflächen und Silozellen. Aufgrund dieser Besonderheit und der daraus resultierenden größeren Möglichkeit der Nachnutzung haben sich die beauftragten Architekten in der Bearbeitung auf dieses Gebäude konzentriert.



Nach Untersuchung aller drei Speichergebäude ist zusammenfassend hervorzuheben, dass der Speicher Harniskai 22 aufgrund seiner Baustruktur das Gebäude mit den zielführendsten Umnutzungsmöglichkeiten ist. Der nördliche Gebäudeteil ist aufgrund der bestehenden Lagerböden und Fensteröffnungen einfacher umzunutzen als der südliche mit den Silozellen. Eine überschlägige Kostenberechnung der Architekten ergab eine Summe von 4.26 Mio € für einen Umbau des nördlichen Gebäudeteils (ohne Silos) und eine Summe von 7,12 Mio € für das Gesamtgebäude. Bei den Gebäuden Harniskai 4 hingegen - mit überwiegend Silozellen - und Ballastbrücke 10 - mit ausschließlich Silozellen - sind sehr viel höhere finanzielle Aufwendungen notwendig, um eine Nachnutzung zu ermöglichen.

7. Machbarkeitsstudie für die Nachnutzung denkmalgeschützter Silogebäude

Klaus Petersen und Nils Dethlefs, PPP Architekten

Harniskai 22



Der städtische Getreidespeicher wurde 1923 nach einem Entwurf von Magistratsbaurat Paul Ziegler und Stadtarchitekt Theodor Rieve erbaut. Es handelt sich um einen klinkerverblendeten Hochsilo in Eisenbetonkonstruktion mit steilem Walmdach und Elevator-turm. Die äußere Erscheinung spiegelt die innere Aufteilung des Gebäudes wieder: die südliche fensterlose Hälfte beinhaltet 20 Silozellen, die südliche Hälfte enthält 6 Lagerböden, die durch regelmäßig angeordnete schmale Fensterpaare belichtet werden.

Besonders augenfällig sind die Verzierungen in Form eines umlaufenden Rautenfrieses aus vorspringenden Ziegeln in expressionistischer Gestaltung sowie die vertikale Betonung des auf der Westseite angeordneten Treppenhauses mit einem gestuften Zwerch-giebel mit darüber liegendem Stadtwappen.

Das Gebäude wurde 1945 durch eine Explosion von gelagerter Munition schwer be-schädigt. In 1985/86 wurde der südliche Abschnitt unter Verzicht auf die Wiederherstel-lung des Frieses erneuert. Die Trapezblechverkleidung am Dachaufsatz erfolgte 1993.

7. Machbarkeitsstudie für die Nachnutzung denkmalgeschützter Silogebäude

Klaus Petersen und Nils Dethlefs, PPP Architekten

Harniskai 4



Bei dem Gebäude Harniskai 4 handelt es sich um einen Hochsilo an der Nordspitze des ehemaligen Freihafens, der für die Firma Hübsch 1939 errichtet wurde. An den schmucklosen Backsteinbau mit Walmdach schließt sich nach Süden ein zweigeschossiges Lagerhaus an. Nur auf der Westseite sind die ansonsten geschlossenen Fassaden von kleinen, gleichmäßig gereihten Fenstern durchbrochen.

Der in den 60iger Jahren angebaute höhere, weiße Siloturm gehört inzwischen ebenso wie das vorher beschriebene Ensemble unter Denkmalschutz.

7. Machbarkeitsstudie für die Nachnutzung denkmalgeschützter Silogebäude

Klaus Petersen und Nils Dethlefs, PPP Architekten

Ballastkai 10



Bei dem 1936 errichteten Objekt Ballastkai 10 handelt es sich um einen fünfgeschossigen Getreidespeicher mit 24 Silozellen. Der Eisenbetonbau wurde in roter Klinkerverblendung mit steilem Walmdach errichtet. Die Fassade erhielt einen Fries in spätexpressionistischer Manier aus hochkant-übereckgestellten Läufern und schiffsbugartig vorkragenden Ziegelkonsolen.

8. Nachfragen und Diskussion

Im Anschluss an die Vorträge konnten aus dem Publikum heraus Fragen und Anregungen gestellt werden. In einigen Punkten ergaben sich hieraus kurz geführte Diskussionen. Die Beantwortung der Fragen erfolgt im Wesentlichen aufgrund nachfolgender Recherche erst innerhalb der vorliegenden Dokumentation.

Ein Anwohner der Ballastbrücke beklagt, dass die vorhandene Infrastruktur (Straße, Entwässerung) nicht dazu geeignet sei, die bestehenden Gebäude zu schützen. Er hätte bemerkt, dass es eine deutliche Zunahme an LKW-Verkehr gegeben hätte, die zu Erschütterungen und in deren Folge es zu Beschädigungen an den Bestandsgebäuden geführt hätte. Auch seien durch mangelnden Abfluss des Hangwassers aus dem Ballastberg ein Anstieg des Grundwassers und damit verbunden Durchfeuchtungsschäden an den Bestandsgebäuden bemerkbar geworden.

Die Rücksprache mit dem TBZ ergab folgenden Sachverhalt: Die Erneuerung der Straßen und der Entwässerungsleitungen wurden gemäß dem aktuellen Stand der Technik gebaut. Der Grundwasseranstieg ist seit Jahren generell steigend, u.a. aufgrund verstärkter Niederschläge. Dies betrifft die Ballastbrücke ebenso wie die anderen Stadtgebiete. Bei der Kanalsanierung im Bereich der Ballastbrücke wurden neue Rohre eingebaut. Die vorherigen alten Rohre könnten aufgrund des Alters porös gewesen sein und somit unterirdisches Wasser quasi als Nebeneffekt drainiert haben, was nun bei den neuen Leitungen nicht mehr der Fall ist. Zudem sind artesischen Quellen mit wechselnder Intensität und Verlauf in Flensburg in allen Fördehängen zu finden. Dies sind natürliche Gegebenheiten und nicht Folgen der aktuellen Bauvorhaben. Die Gebäude an der Ballastbrücke sind zum Großteil um die 19. Jahrhundertwende gebaut. In der Zeit wurde hauptsächlich mit Pferdefuhrwerken und nur wenigen Kraftfahrzeugen gefahren und sind nicht an die Veränderungen durch erhöhten LKW-Verkehr der heutigen Zeit angepasst worden.

Der TSB Flensburg von 1865 e.V. unterhält in seinem sportlichen Vereinsangebot auch die Möglichkeiten des Kletterns. Das Klettern hat sich in den letzten Jahren von einer Randsportart zu einer Trendsportart entwickelt. So bietet der Verein seit über 10 Jahren in einer Halle, die vor kurzem erst erweitert wurde, das Klettern für Kinder, Jugendliche und Erwachsene an. Trotzdem stößt der Klettersport hier in einer relativ kleinen und niedrigen Kletteranlage mit einer Höhe von maximal 6 m an ihre Kapazitätsgrenzen. Hieraus resultiert die Frage, ob die Möglichkeit besteht, im und am Hübsch-Silogeäude das Klettern zu ermöglichen.

Aus der Kletterabteilung des TSB Flensburg liegt ein Konzept für ein Flensburger Kletter- und Erlebniszentrum vor. Es beinhaltet die Möglichkeit im und am Hübsch-Speicher zu klettern. Entsprechend der aktuellen Sportentwicklungsplanung soll hier als Leitziel das Sport- und Bewegungsangebot in Flensburg bedarfsorientiert ausgebaut werden. Nach den Vorbildern in München (Kletterhalle Heavens Gate), Heilbronn (DAV-Kletterarena) und Fehmarn (Silo Climbing Fehmarn), bei denen ehemalige Siloanlagen bzw. Industrieanlagen zu Begegnungsstätten für Kultur, Sport, Klettern und Bewegung wurden, sollen in mehreren Entwicklungsstufen das unter Denkmalschutz stehende Gebäude wieder nutzbar und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Die Eigentümerin des Gebäudes, die Stadtwerke

8. Nachfragen und Diskussion

Flensburg GmbH, haben das Angebot für eine Nachfolgenutzung für einen Teilbereich der Siloanlage Harniskai 4 zur Kenntnis genommen.

Ein Bürger verweist auf die Bedeutung des Schifffahrtsmuseums und des Historischen Hafens und stellt die Frage, ob es nicht eine gute Gelegenheit wäre, für den sogenannten Stadt-Speicher (Harniskai 22), das angrenzende Lagergebäude sowie den denkmalgeschützten Kran eine museale Nachnutzung vorzusehen. Aufgrund von Platzproblemen auf der Hafen-Westseite könnten Touristen hier im Rahmen von gläsernen Werkstätten mit dem Handwerk des Schiffbaus in Verbindung gebracht werden.

Die musealen Anteile des Schifffahrtsmuseums sowie des Historischen Hafens befinden sich zurzeit alle auf der Hafen-Westseite und sind örtlich auf kurzem Wege miteinander zu erreichen. Aufgrund der beengten räumlichen Verhältnisse gibt es von Seiten einiger Verantwortlicher des Schifffahrtsmuseums und des Historischen Hafens die Überlegung einen zusätzlichen Standort auf der gegenüberliegenden Hafen-Ostseite zu entwickeln, der es ermöglichen soll in Form einer offenen Museums-Werkstatt handwerkliche Arbeiten beobachten zu können.

Eine Frage wurde nach dem Stand der Umsetzung der Offenlegung des Lautrupsbaches im Zusammenhang mit der Bebauung Klarschiff gestellt.

Die Stadt Flensburg wird die Idee, den Lautrupsbach, der unter dem Gebäude Klarschiff hindurch in den Hafen fließt, auf seinen letzten Metern freizulegen, nicht weiterverfolgen. Die Offenlegung war noch in 2009 Bestandteil der Planung gewesen und sollte von der Gebäudekante an in einem offenen Bett aus Stein und Beton verlaufen und einige Meter weiter westlich in den Hafen münden. Über dieses kurze Stück Lautrupsbach sollte ursprünglich eine Brücke geführt werden. Aufgrund von erheblichen technischen Problemen bei der Neuverlegung des Baches unter dem Neubau kam es zu Verzögerungen und schließlich zu dem Entschluss den abschließenden Bachverlauf zu verrohren.

Ein Anwohner des Ballastkai bemängelt, dass für die Besucher der Promenade (Einwohner, Touristen) im Bereich Ballastkai öffentliche Toiletten fehlen. Außerdem reichen die vorhandenen Abfallbehälter bei weitem nicht aus, die Hinterlassenschaften der Besucher der Promenade aufzunehmen.

Es ist erfreulich, dass das Angebot sich auf dem Promenadenstreifen entlang des Ballastkais aufzuhalten, so gut von den Flensburgern/innen wie auch von Besuchern/innen angenommen wird. Die Problematik der nicht in ausreichendem Maße vorhandenen öffentlichen Toiletten ist bekannt und soll im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen Berücksichtigung finden. Das TBZ erhält Kenntnis davon, dass die vorhandenen Abfallbehälter nicht ausreichend sind und wird prüfen, ob durch ein kürzeres Entsorgungsintervall bzw. durch das Aufstellen von zusätzlichen Abfallbehältern Abhilfe geschaffen werden kann.

8. Nachfragen und Diskussion

Eine Frage wurde nach dem Verfahrensstand des B-Plan Nr. 261 „Harniskaispitze“ gestellt.

Der Umwelt- und Planungsausschuss hat am 19.06.2007 und die Ratsversammlung am 12.07.2017 mit der Vorlage RV-74/2007 den Aufstellungsbeschluss für die 48.Änderung des Flächennutzungsplanes „Harniskaispitze“ und dem Bebauungsplan Nr. 261 „Harniskaispitze“ gefasst. Das Ziel des Aufstellungsbeschlusses war die Entwicklung der Fläche Harniskaispitze zu einer Mischgebietsfläche.

Ein Flensburger weist auf eine Vereinbarung zwischen den Hafenstädten Apenrade und Flensburg zur wirtschaftlichen Zusammenarbeit im Bereich Hafenwirtschaft hin, die aber anscheinend nie zur Anwendung gekommen ist.

Ein Vertreter der Hafenwirtschaft macht darauf aufmerksam, dass das maritime Flair der Stadt Flensburg auch durch die Handelsschifffahrt geprägt ist und die Besucher der Stadt ein vielfältiges Hafengebilde mit Hafenwirtschaft erleben wollen.

Die Größe und Lage des Wirtschaftshafens wird seit Jahren kontrovers diskutiert. Herr Pahl weist in Bezug auf die Vorbereitenden Untersuchungen darauf hin, dass das Gebiet des heutigen Wirtschaftshafens zunächst als Konzeptbaustein überplant, die Umgestaltung aber erst umgesetzt wird, wenn eine Verlagerung, Verkleinerung oder Aufgabe des Wirtschaftshafens politisch entschieden wird.

9. Ausblick

Markus Pahl, Geschäftsführer IHR Sanierungsträger

Im Rahmen der diversen Beteiligungsworkshops ist die Größe und die Lage des derzeitigen Wirtschaftshafens mehrfach kontrovers diskutiert worden. Der Sanierungsträger beabsichtigt, die Vorbereitenden Untersuchungen zum Jahresende 2017 abzuschließen. Der Auftrag zur Bearbeitung der Vorbereitenden Untersuchungen beinhaltet unter anderem, möglichst konsensfähige Lösungen zu Einzelfragen im Rahmen des Umstrukturierungsprozesses zu finden. Nach Abschluss der Vorbereitenden Untersuchungen beabsichtigt der Sanierungsträger, ein Wettbewerbsverfahren auszuloten, das die Gesamtfläche einschließlich des heutigen Wirtschaftshafens überplant und die Position des heutigen Wirtschaftshafens in einer Entwicklungsstufe berücksichtigt. Damit kann die Fläche des heutigen Wirtschaftshafens mit dieser Entwicklungsstufe entwickelt werden, sobald in Zukunft vorbehaltlich entsprechender politischer Beschlüsse eine alternative Lösungsmöglichkeit für den Standort des Wirtschaftshafens gefunden wird.

In der zweiten Jahreshälfte wird der Schwerpunkt der Ausarbeitung der Vorbereitenden Untersuchungen in den Entwicklungsstrategien liegen, in denen vor allem die Frage der Finanzierbarkeit der in den Beteiligungsworkshops genannten Ideen und Wünschen geklärt werden muss. Um die Frage von Fördermöglichkeiten beantworten zu können, müssen Gespräche mit dem Ministerium für Inneres, Ländliche Räume und Integration sowie dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig Holstein geführt werden. Eine weitere Fragestellung ist der Umgang mit stadteigenen Grundstücken, die entweder durch Erbpacht vergeben oder über eine noch zu gründende Entwicklungsgesellschaft verkauft werden können, um nach dem Modell der Hamburger HafenCity mit Hilfe der Verkaufserlöse die Gestaltung der öffentlichen Infrastruktur finanzieren zu können.

Der Sanierungsträger legt Wert auf ein transparentes Verfahren und wird den eingeschlagenen Dialog mit der Öffentlichkeit fortführen, sobald weitere vermittelbare Ergebnisse vorliegen. Im diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass auf der Homepage des Sanierungsträgers ein sogenannter Ideenmerker eingerichtet ist, auf dem jederzeit weitere Ideen zur Umgestaltung des Bereichs Hafen-Ost eingereicht werden können. Der Ideenmerker liegt heute ausgedruckt aus und wird auch in der gastronomischen Einrichtung an der Harniskaispitze („Piratennest“) ausliegen, die als Ergebnis der Koordinierung zur Zwischennutzung der Harniskaispitze im Juli 2017 den Betrieb aufnehmen wird.

Der Sanierungsträger bedankt sich für die rege Beteiligung an der heutigen Veranstaltung mit über 150 Teilnehmern/innen und freut sich auf eine weiterhin positive Unterstützung seitens der Öffentlichkeit für den weiteren Prozess.

10. Anhang

- Anlage 1 Planunterlage Untersuchungsgebiet Hafen-Ost
- Anlage 2 Vortrag Vorbereitende Untersuchungen Hafen-Ost
- Anlage 3 Vortrag Gutachterliche Stellungnahme zur schalltechnischen Belastung durch Gewerbe und Straßenverkehr
- Anlage 4 Vortrag Gutachterliche Stellungnahme zur Luftbelastung durch Stäube und Gerüche
- Anlage 5 Vortrag Machbarkeitsstudie für die Nachnutzung denkmalgeschützter Silogebäude
- Anlage 6 Planunterlage Vorbereitende Untersuchungen Schwächen und Defizite
- Anlage 7 Planunterlage Vorbereitende Untersuchungen Potentiale und Ziele

11. Quellennachweis

Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland, Kulturdenkmale in S-H, Stadt Flensburg

Geheimprojekt HafenCity oder wie erfindet man einen neuen Stadtteil?

Autor: Gert Kähler // Herausgeber: Volkmin Marg

Dölling und Galitz Verlag

Machbarkeitsstudie für die Nachnutzung denkmalgeschützter Silogebäude

Petersen Pörksen Partner Architekten / Klaus Petersen und Nils Dethlefs

Reihe Arbeitshefte zur HafenCity / 2

Masterplankonzeption

Herausgeber: GHS Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH

Reihe Arbeitshefte zur HafenCity / 3

Städtebaulicher Wettbewerb – Das Ergebnis

Herausgeber: GHS Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH

Reihe Arbeitshefte zur HafenCity / 4

Der Masterplan

Herausgeber: GHS Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH

Sanierungsgebiet „Kiel-Hörn-Bereich“, Gaarden/Süd

Umstrukturierung einer ehemals industriell genutzten Hafen- und Uferzone

BIG Städtebau

TÜV Nord Umweltschutz / Torsten Jakob

Gutachterliche Stellungnahme zur schalltechnischen Belastung durch Gewerbe und Straßenverkehr

TÜV Nord Umweltschutz / Gerhard Puhmann

Gutachterliche Stellungnahme zur Luftbelastung durch Stäube und Gerüche