RAHMENPLAN HAFEN

Teilgebiet "Hafen- Ost"

Erläuterungsbericht

Stadt Flensburg
Fachbereich Umwelt und Planen
Stadt- und Landschaftsplanung
August 2003

1. Allgemein 3

2. Plangebiet 6

2.1. Rahmenplan Hafen 6
2.2. Teilgebiet „Hafen-Ost 6
2.3. Bisherige Planungen 7

3. Städtebauliches Konzept 8

3.1. Raumkante 8
3.2. Nutzungen (Land und Wasser) 8
3.3. Denkmalschutz 14
3.4. Baumasse 15
3.5. Freiflächen 16
3.6. Infrastruktur 17
3.6.1. Erschließung 17
3.6.2. Technische Infrastruktur 20
3.7. Altlastenuntersuchungen 20
3.8. Immissionsschutz (Schall, Geruch, Staub) 24

4. Zeitliche Umsetzung 28

4.1. Eigentumsverhältnisse / Verfügbarkeit 28
4.2. Konkrete Maßnahmen 28

1. Allgemein

Planungsanlass

Die Entwicklung von hafen- und uferbezogenen Flächen dienten bis ins 20. Jh. auch in Flensburg vorwiegend dem hafenorientierten Gewerbe, dem Hafenumschlag, der Energieversorgung und militärischer Nutzung. Anknüpfungen an den umgebenden Stadtkontext fanden nur unzureichend statt und sind erst mit dem Augenmerk auf den Tourismus berücksichtigt worden. Demzufolge kam es zum Teil zu einer isolierten, von der allgemeinen Stadtentwicklung entkoppelten, eigenständigen Entwicklung.

Auch der Flensburger Hafen ist seit Jahren im Wandel begriffen. Die bisherigen Gebäude, Freiflächen und Nutzungen des Hafengebietes sind zum Teil von wirtschaftlichen Stagnationen und auch Weggang von Betrieben geprägt. Der direkte Nutzungsbezug zum Wasser ist darüber hinaus kaum noch gefordert. Parallel sind besonders die direkten Flächen am Hafen („am Wasser“) im Bewusstsein der Menschen im Sinne des Erlebens und Nutzens gestiegen.

Das für den Flensburger Hafen aufgestellte Hafennutzungskonzept aus den 80er Jahren (Stand: August 1988) ist als Entwicklungskonzept angelegt und soll so aufgrund veränderter Rahmenbedingungen nach über 10 Jahren mit der Aufstellung eines „Rahmenplanes Hafen“ fortgeschrieben werden. Konkret handelt es sich um die Aufstellung eines Rahmenplanes für die Hafen- und Uferflächen (Wasser- und Landflächen). Dies enthält zum einen die Sicherung von funktionsfähigen bzw. nachhaltigen Nutzungen und zum anderen die Revitalisierung von untergenutzten bzw. brachgefallenen Flächen.

Dieser Rahmenplan ist unabdingbar, um eine Planungssicherheit zu erreichen. Der Markt kann nur reagieren, wenn die Stadt Flensburg ein entsprechendes planerisches Angebot unterbreiten kann. Die Stadt Flensburg hebt mit dem Rahmenplan Hafen die Standortvorteile heraus, um sie in marktfähigen Angebotsformen dialogfähig zu gestalten.

Funktion des Rahmenplanes

Der Rahmenplan (informelle Planung) dient der Vorbereitung der verbindlichen Bauleitplanung (Bebauungsplan). Die Stärke der informellen Planung besteht darin, daß je nach Schwerpunkt der Fragestellungen und Aufgabenfelder in Form einer nicht normierten „offenen“ Planung programmatische, konzepthafte und gestaltbezogene Lösungen erarbeitet und in die kommunale Gesamtplanung eingebracht werden. Der Rahmenplan dient der kommunalen Verwaltung als städtebauliche Leitlinie nach Beschluss durch die Gremien und auch zur Sicherung der Flächen und der Erhaltung einer Kontinuität für potentielle Investoren über einen langen Zeitraum.

Wesentliche Funktion des Rahmenplanes ist es, die prägenden Potentiale einzelner Bereiche aufzuzeigen sowie Zielkonflikte und Lösungsansätze zu formulieren. Der Rahmenplan drückt als „sonstige städtebauliche Planung“ nach § 1 (5) Nr. 10 Baugesetzbuch (BauGB) die stadtentwicklungsplanerischen und städtebaulichen Ziele für die auf einen längerfristigen Zeitraum angelegte Entwicklung der Hafen- und Uferflächen aus. Die Entwicklungsidee wird in einem konzeptionellen Zusammenhang von Nutzungs-, Bau-, und Erschließungsstruktur, Frei- und Grünflächen bzw. Stadtgestaltung dargestellt.
Es handelt sich dabei um ein flexibles, fortschreibungsfähiges Konzept, das im weiteren Planungs- und Entwicklungsprozess verfeinert und konkretisiert wird.

Ziel des Rahmenplanes

In Flensburg sind zum Teil Hafen- und Uferflächen untergenutzt bzw. brachgefallen, sodass Umstrukturierungs- und Umnutzungserscheinungen deutlich sichtbar sind: die Revitalisierung hat schon begonnen. Die Stadt Flensburg hat jedoch derzeit mit dem Hafennutzungskonzept (Stand: August 1988) keine aktuelle übergeordnete städtebauliche Planung, die den Bedürfnissen Flensburgs, die Besonderheiten des Ortes, die Auswirkungen auf die benachbarten Stadtteile und auf die Gesamtstadt zum Thema hat. So können die geplanten Vorhaben bislang nur Einzelmaßnahmen sein und lassen einen koordinierten Gesamtplan, der auch von der Politik mitgetragen wird, vermissen.
Der Entwicklungsprozess wird viele Jahre dauern. Um Fehlentwicklungen vorzubeugen, ist es sehr wichtig, bisher erarbeitete Revitalisierungsaspekte in eine Rahmenplanung zu überführen und diesen Plan immer weiter unter Beibehaltung flexibler Möglichkeiten zu verfeinern.
Die Zielsetzung ist ein Strukturkonzept (= Leitziele für die Entwicklung) / städtebauliches Konzept mit Definitionen zu:

- Nutzungen / Baustrukturen
  - ⇨ Räumliche Verteilung von Art und Maß der baulichen Nutzung
  - ⇨ Baumassen
  - ⇨ Ansichten / Schnitte / Perspektiven
  - ⇨ Strukturmodell / Höhenmodell
- Erschließungsstruktur
  - ⇨ Verkehrskonzept
- Frei- und Grünflächen
  - ⇨ Freiraumkonzept
- Stadtgestaltung

Die Leitziele für das **Teilgebiet „Hafen-Ost“** sind in dem Rahmenplan fixiert und enthalten vorrangig die Neustrukturierung der vorhandenen Gemengelagen von Gebäuden, Freiflächen und Nutzungen. Dadurch erfolgt eine Konzentrierung der vorhandenen Nutzungen auf die notwendigen Flächen und eine Wertsteigerung durch die qualitative Aufwertung der Infrastruktur und des Umfeldes. Parallel dazu wird eine Neuansiedlung auf die im Werte-Bewusstsein gestiegenen Flächen am Hafen und am Wasser ermöglicht. Hauptziel ist die Entwicklung eines neuen Quartiers in nächster Nähe zur Innenstadt mit Hafenambiente und Wasserlagen für Gewerbe / Hafenumschlag, maritimes Gewerbe und Dienstleistung, Wohnen, Freizeit und Tourismus.
Der Rahmenplan Hafen, Teilgebiet „Hafen-Ost“, dient als Grundlage für die weiterführenden Planungen zur Konkretisierung der Inhalte (z.B. Ideen-Architekturwettbewerbe / Investorenwettbewerbe).
Nach politischem Beschluss für den Rahmenplan Hafen, Teilgebiet „Hafen-Ost“, wird dieser, wie auch andere Teilgebiete, in den „Gesamt-Rahmenplan Hafen“ eingefügt werden, welcher durch die konkreten Baumaßnahmen ständig aktualisiert werden muss.

Der **Rahmenplan Hafen** stellt damit als erste Stufe die geplanten Flächennutzungen sämtlicher wasserbelegener Grundstücke (inkl. Baufelder, Geschossigkeit), die Erschließung, die verbindlich festgelegte Uferpromenade und die Freiflächen dar. In der zweiten Stufe wird jeweils ein städtebaulicher und Architektur-Entwurf für die zur Disposition stehenden Flächen erarbeitet und die Bebauung in Bezug auf die Baumassen / Baufelder bzw. die Geschossigkeit und den Zeitrahmen konkretisiert.

2. Plangebiet

2.1. Rahmenplan Hafen

Das „Rahmenplangebiet Hafen“ ist aufgrund von städtebaulichen und funktionellen Verknüpfungen, aber auch wegen der arbeitstechnischen Übersichtlichkeit in 15 einzelne Bereiche geteilt:

1. Neue Werft
2. Batteriestraße / Stadtwerke
3. Brauereiweg / Galwikbucht
4. Werftstraße / Alte Werft
5. Schiffbrücke
6. Hafenspitze
7. Ballastkai Süd
8. Ballastkai Mitte
9. Ballastkai Nord
10. Neuer Harniskai
11. Alter Harniskai
12. Industriehafen West
13. Industriehafen Ost
14. Klärwerk Kielseng
15. Marinestützpunkt / „Sonwik“

Siehe Plan: Übersicht Bereiche

2.2. Teilgebiet „Hafen-Ost

Das Teilgebiet „Hafen-Ost“ umfasst 5 Bereiche des Rahmenplanes Hafen.

Nr.	Bereich	Größe	Flur	Länge Fördelinie (Wasserkante)
Hafen-Ost	Gesamtfläche:	26,8 ha 268.040 m²		
	Landfläche:	22,4 ha 223.770 m²		
	Wasserfläche:	4,4 ha 44.270 m²		
9	Ballastkai Nord	2,6 ha 26.450 m²	G 48	270 m
10	Neuer Harniskai	2,6 ha 26.060 m²	G 48 / G 49	210 m
11	Alter Harniskai	4,1 ha (inkl. 0,1 ha Wasserfläche) 41.180 m²	G 49	500 m
12	Industriehafen West	7,1 ha (inkl. 2,5 ha Wasserfläche) 70.850 m²	G 49 / G 50	690 m
13	Industriehafen Ost	10,4 ha (inkl. 1,8 ha Wasserfläche) 103.500 m²	G 48 / G 49 H 49 / H 50	540 m

2.3. Bisherige Planungen

Die Chronologie sieht wie folgt aus:

- *Hafen-Expertenrunde „Großprojekte am Wasser“* (nicht-öffentlich) – 11. Oktober 2000
  Diskussion und Erfahrungsaustausch,
  Erschließung von Sachverstand der Region und Erfahrung anderer Städte,
  Vorstellung von Einzelprojekten in anderen Hafenstädten (Kiel-Wik / Tirpitzhafen, Kiel-Hörn / Kai-City, Lübeck-Walhalbinsel, Hamburg-Hafen-City)
- *Diskussionsrunde mit Wirtschaftsvertretern / Unternehmern Flensburgs über den Entwurf zum Grundsatzbeschluss* (nicht-öffentlich) – 16. Mai 2001
- *Grundsatzbeschluss zur weiteren Entwicklung der hafenbelegenen Flächen inkl. Marinestützpunkt Mürwik*
  Planungsausschuss (PlA) – 2. Lesung – 5. Juni 2001
  Stadtentwicklungsausschuss (StEA) – 2. Lesung – 5. Juni 2001
  Finanzausschuss (FA) – 2. Lesung – 18. Juni 2001
  Ratsversammlung (RV) – 21. Juni 2001

Im Sinne des Grundsatzbeschlusses Punkt 9 ‚Zweistufiger Rahmenplan‘ wurde eine Bestandsaufnahme und Analyse des gesamten Rahmenplangebietes Hafen (aufgeteilt in 15 Bereiche) erarbeitet. Bei der Analyse der Rahmenplanbereiche kristallisierten sich Bestands- und Entwicklungsgebiete heraus. Ein Entwicklungsgebiet ist das Teilgebiet „Hafen-Ost“, welches aus 5 Bereichen besteht.

- *Workshop „Hafen-Ost“* (nicht-öffentlich) – 30. / 31. Mai 2002
  verwaltungsinterne Veranstaltung zur Ideenfindung, Moderator: Dr. Otto Flagge
  Für das in den Vordergrund gerückte Entwicklungsgebiet „Hafen-Ost“ (5 Bereiche) wurde ein Workshop im Mai 2002 zur Erarbeitung der ersten Stufe durchgeführt. Als Ergebnis wurden Ideenentwürfe der 3 Arbeitsgruppen mit Darstellungen zu den geplanten Flächennutzungen sämtlicher Grundstücke mit Baumassen / Raumstrukturen, die Erschließung mit der verbindlich festgelegten Uferpromenade und die Freiflächen erzielt.
- *Interfraktionelle Sitzung* – 9. Oktober 2002
  Vorstellung der 3 Entwürfe aus dem Workshop „Hafen-Ost“ (30./31. Mai 2002)
- *Exkursion der AG Hafenentwicklung nach Haderslev (Dänemark)* – 24. März 2003
  Information zum Projekt „Umstrukturierung des Hafens von Hadersleben in einen maritimen Stadtteil“
- *Vorstellung und Diskussion des Entwurfes Rahmenplan Hafen, Teilgebiet Hafen*-Ost, für und mit den Anliegern im Bereich Hafen-Ost – 4. Juni 2003

3. Städtebauliches Konzept

3.1. Raumkante

Die Linie der Kaimauer ist eine „harte Zäsur“ zwischen Land und Wasser. Diese „Uferkante“ bildet heute eine lineare städtebauliche Struktur am Hafen-Ostufer und am Industriehafen.

Der Rahmenplan nimmt diese Struktur als ein wichtiges Element auf und ergänzt sie konsequent. Bewusst wird mit geschlossenen Raumkanten und Öffnungen umgegangen, um so den Nutzern des Bereiches Hafen-Ost eine Abwechselung zwischen Enge und Weite zu vermitteln. Die gezielte Ausformung der Raumkanten lässt Blickachsen auf interessante Punkte entstehen:

- von der Straße „Am Industriehafen“ über den Segelhafen „Industriehafen“ bzw. über den Hafen zur historischen Altstadt
- eine Wechselbeziehung zwischen Hafen und Industriehafen (Freizeithafen)
- die Führung zur Harniskaispitze mit dem Ausblick über die Flensburger Förde bzw. nach Dänemark

3.2. Nutzungen (Land und Wasser)

Landflächen

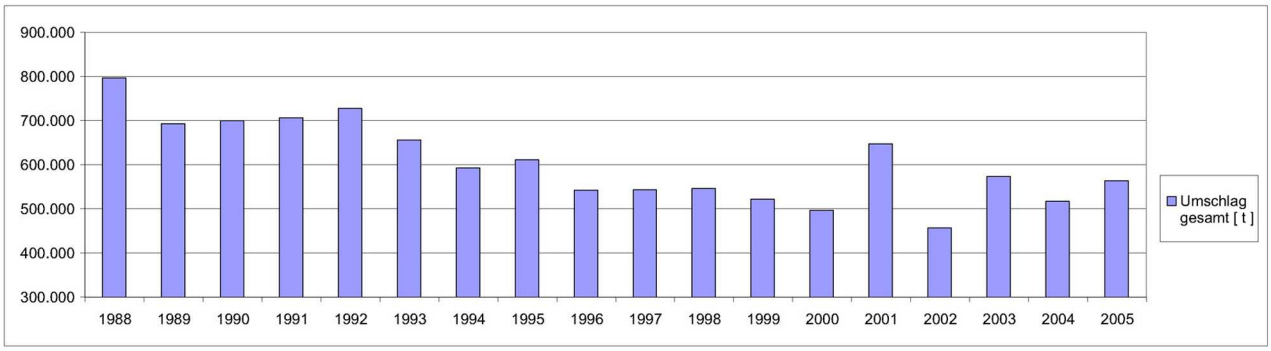
Der Rahmenplan Hafen, Teilgebiet Hafen-Ost hat die Festigung und Stärkung vorhandener Betriebe, Nutzungen und des Hafenumschlages zum Ziel. Von daher geht es in erster Linie um die Sicherung der vorhandenen gewerblichen Betriebe durch eine qualitative Aufwertung mit einer Umstrukturierung. Das Teilgebiet Hafen-Ost soll den tatsächlichen langfristigen Entwicklungsmöglichkeiten angepasst werden und ist als ein langfristiger Prozess anzusehen. Es sollen verschiedene Nutzungen im gewerblichen und Dienstleistungsbereich sowie der Wohn- und Freizeitfunktion auf ihren stadt- und regionalwirtschaftlichen Beitrag hin unter den Prämissen der Erhaltung vorhandener und Schaffung neuer Dauerarbeitsplätze abgewogen werden. Jede Neuansiedlung muss eine Rücksichtnahme auf den Altbestand voraussetzen und fordert ein konfliktfreies Nebeneinander von Alt und Neu.

Hafenumschlag / Gewerbe / Dienstleistung / Einzelhandel

Der Hafenumschlag als die bisherige gewerbliche Hauptnutzung im Teilgebiet Hafen-Ost (200.000 bis 250.000 Tonnen) soll auf dem in den letzten 10 Jahren stabil gehaltenen Niveau in dem Bereich Neuer Harniskai gesichert und konzentriert werden. In diesem Bereich ist die Kaianlage erneuert und eine ausreichende Freifläche mit Krananlage vorhandenen. Solange Umschlagsbetriebe im Rahmen der derzeitigen Miet- und Erbpachtverträge am Harniskai ansässig sind, sind auch wasser- und landseitige Umschlagsaktivitäten so zu ermöglichen, dass die Miet- und Pachtobjekte genutzt werden können.

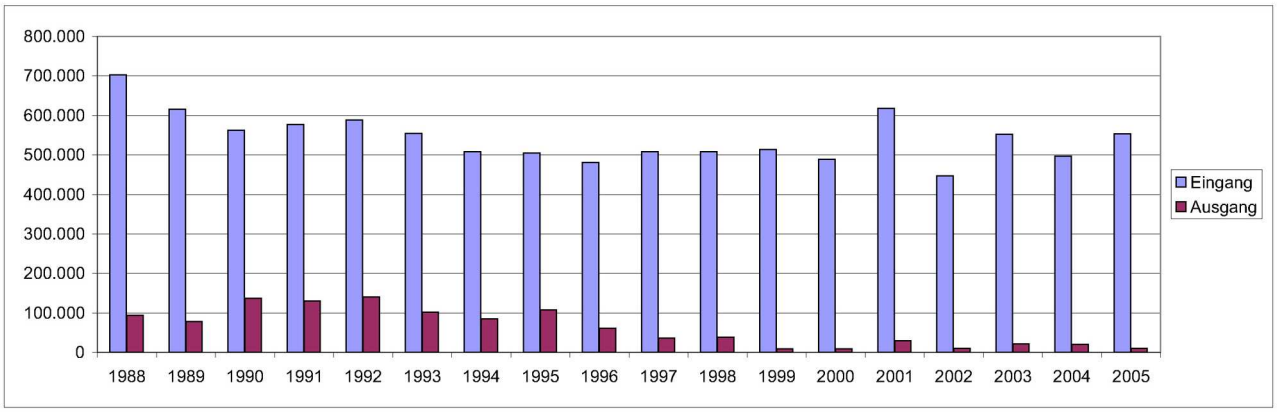
Flensburger Hafenumschlag 1988 – 2005

	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Umschlag gesamt [t]	796.909	693.674	699.952	706.646	728.068	656.589	592.848	612.074	542.368	543.610	547.058	522.589	497.472	647.555	457.629	573.837	517.065	563.903
Saldo zum Vorjahr [t]		-103.235	6.278	6.694	21.422	-71.479	-63.741	19.226	-69.706	1.242	3.448	-24.469	-25.117	150.083	-189.926	116.208	-56.772	46.838
Saldo zum Vorjahr [%]		-13%	1%	1%	3%	-10%	-10%	3%	-11%	0%	1%	-4%	-5%	30%	-29%	25%	-10%	9%
% zu 1988	**100%**	87%	88%	89%	91%	82%	74%	77%	68%	68%	69%	66%	62%	81%	57%	83%	74%	80%



Flensburger Hafenumschlag nach Eingang und Ausgang 1988 - 2005

	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Umschlag gesamt [t]	796.909	693.674	699.952	706.646	728.068	656.589	592.848	612.074	542.368	543.610	547.058	522.589	497.472	647.555	457.629	573.837	517.065	563.903
Eingang																		
Summe in Tonnen	703.207	615.605	562.883	576.916	587.890	554.600	508.346	504.903	480.890	507.621	508.596	513.821	488.443	617.779	447.076	552.041	496.754	553.256
% des gesamten Umschlages	88,2%	88,7%	80,4%	81,6%	80,7%	84,5%	85,7%	82,5%	88,7%	93,4%	93,0%	98,3%	98,2%	95,4%	97,7%	96,2%	96,1%	98,1%
Ausgang																		
Summe in Tonnen	93.702	78.069	137.069	129.730	140.178	101.989	84.502	107.171	61.478	35.989	38.462	8.768	9.029	29.776	10.553	21.796	20.311	10.647
% des gesamten Umschlages	11,8%	11,3%	19,6%	18,4%	19,3%	15,5%	14,3%	17,5%	11,3%	6,6%	7,0%	1,7%	1,8%	4,6%	2,3%	3,8%	3,9%	1,9%



Flensburger Hafenumschlag in Güterarten nach Eingang und Ausgang 1988 / 2003 - 2005

Güterart	1988				2003				2004				2005			
	Tonnen + Sack- / Stückg.			%	Tonnen + Sack- / Stückg.			%	Tonnen + Sack- / Stückg.			%	Tonnen + Sack- / Stückg.			%
	Eingang	Ausgang	Summe	Summe	Eingang	Ausgang	Summe	Summe	Eingang	Ausgang	Summe	Summe	Eingang	Ausgang	Summe	Summe
Getreide	1.856	57.768	**59.624**	**7,5**		12.309	**12.309**	**2,1**	5.642	20.311	**25.953**	**5,0**	8.346	2.079	**10.425**	**1,8**
Nahrungs-mittel																
Futtermittel	241.209	6.919	**248.128**	**31,1**	63.475	8.287	**71.762**	**12,5**	58.066		**58.066**	**11,2**	64.069	8.568	**72.637**	**12,9**
Kohle	267.787		**267.787**	**33,6**	371.128		**371.128**	**64,7**	342.788		**342.788**	**66,3**	337.366		**337.366**	**59,8**
Heizöl	70.607		**70.607**	**8,9**					2.215		**2.215**	**0,4**				
Schweröl													1.919		**1.919**	**0,3**
Schrott		17.603	**17.603**	**2,2**	1.344		**1.344**	**0,2**					1.901		**1.901**	**0,3**
Erden																
Splitt	45.656		**45.656**	**5,7**	44.572		**44.572**	**7,8**	28.674		**28.674**	**5,5**	47.573		**47.573**	**8,4**
Düngemittel	57.872		**57.872**	**7,3**	55.794		**55.794**	**9,7**	38.585		**38.585**	**7,5**	63.371		**63.371**	**11,2**
Zellulose	17.247		**17.247**	**2,2**	15.642		**15.642**	**2,7**	20.784		**20.784**	**4,0**	23.680		**23.680**	**4,2**
Fahrzeuge / Maschinen		67	**67**	**0,0**												
Metallwaren	266		**266**	**0,0**												
Sonst. Stückgut	58		**58**	**0,0**												
Raps		11.345	**11.345**	**1,4**									2.008		**2.008**	**0,4**
Chinakleie	649		**649**	**0,1**												
Holz					86		**86**	**0,0**								
Petrokoks													3.023		**3.023**	**0,5**
Melasse						1.200	**1.200**	**0,2**								
Summe	**703.207**	**93.702**	**796.909**	**100,0**	**552.041**	**21.796**	**573.837**	**100,0**	**496.754**	**20.311**	**517.065**	**100,0**	**553.256**	**10.647**	**563.903**	**100,0**
%	**88,2**	**11,8**			**96,2**	**3,8**			**96,1**	**3,9**			**98,1**	**1,9**		
Anzahl der Güterarten				13			9				7				10	

Angrenzend an die Umschlagsfreiflächen wird eine Neustrukturierung von Lagerhallen angestrebt. Diese künftig für den konzentrierten Umschlag vorgesehene Landfläche soll mit einer nicht lagetreuen Raumkante versehen werden, die es möglich macht, diese Fläche den technischen und wirtschaftlichen Erfordernissen des Hafenumschlages anzupassen.
Im Bereich Alter Harniskai soll eine gewerbliche Nutzung im Sinne von Dienstleistung und Büros mit hervorragender Wasserrand- und Innenstadtlage Vorrang haben und so zu einer innenstadtverträglichen hochwertigen Nutzung führen. Dabei sind insbesondere staub-, lärm- und geruchsemittierende und –induzierende Tätigkeiten zu vermeiden, um die Entwicklungsoptionen auf ein Mischgebiet nicht zu versperren. Auch in Schleswig-Holstein ist dieser Wandel hin zur Dienstleistungsgesellschaft deutlich. Für die Standortentscheidung von Dienstleistungsunternehmen spielt das attraktive Arbeitsumfeld eine wesentliche Rolle. Das Teilgebiet Hafen-Ost hat als Standort mit maritimem Ambiente und Innenstadtnähe attraktive Vorteile gegenüber anderen Standorten aufzuweisen.
Die Bereiche Industriehafen West und Ost übernehmen mit der Wasserfläche die Funktion als maritimes Gewerbe- und Dienstleistungszentrums. Neben der Bestandssicherung soll eine notwendige Neustrukturierung der Wasserflächen (Bootsliegeplätze) mit den dazu notwendigen Landflächen inkl. Bootswinterlagerung in einem verträglichem Maß umgesetzt werden. Die Steigerung der Aufenthalts- und Erlebnisqualität für Freizeit und Tourismus erfolgt durch die Gestaltung der Böschungskante und von sogenannten Hafenplätzen. Zentrale Sichtachsen auf den Freizeithafen und Förde stärken diesen Ansatz.
Grundsätzlich werden die vorhandenen Gewerbestrukturen im Bereich Industriehafen Ost als Bestand in den Rahmenplan übernommen, wobei bei zukünftigen Strukturveränderungen auf dem einzelnen Grundstück die Bildung der Raumkanten Berücksichtigung finden müssen. Im Sinne einer Eingangssituation mit Signalwirkung zum neuen Hafenabschnitt „Hafen-Ost“ ist durch neue Baustrukturen eine Torsituation an der Straße „Am Industriehafen“ zu bilden.
Eine Einzelhandelsnutzung wird für das Teilgebiet Hafen-Ost – sofern sie nicht von untergeordneter Bedeutung im Zusammenhang mit dem maritimen Gewerbe und Dienstleistung / Großhandel / Produktion zu sehen ist – nach wie vor ausgeschlossen.

Wasserflächen

Anzahl der Liegeplätze für Hafengewerbe / Maritimes Gewerbe / Maritime Freizeit – Sportboothafen:

Stadtgebiet Flensburg: 1.370

- Innenhafen: 521
  - Ostufer: 257
  - Westufer: 264
- Industriehafen: 175
- Fahrensodde: 302
- Mürwik – Sonwik: 372

	Bezeichnung	Standort	Adresse / Betreiber	vorhandene Anzahl Liegeplätze
Maritime Freizeit	Wassersport Flensburg (WSF)	Industriehafen	Clädenstr. 5 Flensburg	131
Maritimes Gewerbe	Flensburger Yacht-Service (FYS)	Industriehafen	Am Industriehafen 4 Flensburg	44
Hafengewerbe	Neuer Harniskai			Liegeplatz 1 Liegeplatz 4 – Raiffeisen HaGe
	Alter Harniskai			Liegeplatz 2 + 3 Liegeplatz B – Firma Brodersen Liegeplatz C – Firma Hübsch

Der Rahmenplan sieht vor, dass der **Industriehafen** (ehemals Freihafen) insgesamt ein Freizeithafen wird. Er soll als ein „Maritimes Gewerbe- und Dienstleistungszentrum“ mit Tourismusaspekten gestärkt werden. Dazu dienen auch beidseitige Landflächen (Industriehafen Ost und West)9, wo ergänzend maritime Nutzungen mit den dazu notwendigen Stell- und Parkplätzen angelagert werden. Bootslagerungen im Freien wie auch in Gebäuden werden integriert aber nur im begrenzten Maße unter Abwägung der hohen Wertigkeit der Flächen und weiteren Nutzungen. Eine zukünftige optische Öffnung von Süden an der Straße „Am Industriehafen“ rückt die Qualität des Freizeithafens mit seinen vielfältigen Booten ins Blickfeld. Durch die Errichtung eines Schwallschutzes am nördlichen Ende der Wasserfläche des Industriehafens kann der zukünftige Freizeithafen optimal auf der gesamten Fläche genutzt werden. Der Rahmenplan Hafen, Teilgebiet Hafen-Ost, strebt

eine optimale Nutzung der Liegeflächen auf dem Wasser in Verbindung mit den landseitigen Flächen an.

Die **Kaianlagen** in den Bereichen Ballastkai Nord, Neuer Harniskai sind zum Teil in den letzten Jahren saniert und erneuert worden. Im Bereich Neuer Harniskai wird die Kaikante für den Hafenumschlag erhalten und gesichert. Die angrenzenden Kaikanten nach Süden und Norden werden hauptsächlich als Liegeplätze für Frachtschiffe (Wartezeit), Kreuzfahrerschiffe, Fördeschifffahrt und Großsegler freigehalten.

3.3. Denkmalschutz

Im Teilgebiet Hafen-Ost stehen drei Gebäude, die als Kulturdenkmal im Sinne von § 5 (von besonderer Bedeutung) des Denkmalschutzgesetzes (DSchG) bewertet worden sind:

Bereich		Kulturdenkmal
Nr. 9	Ballastkai Nord	**Ballastkai 10** Der fünfgeschossige Getreidespeicher mit 24 Silozellen wurde 1936 nach einem Entwurf von Oberingenieur Max Schulz (Berlin) errichtet: ein Eisenbetonbau in roter Klinkerverblendung mit steilem Walmdach. Die Wasserfront ist dreiachsig gegliedert mit gepaarten schmalen Fenstern. Der Fassadenabschluss ist durch einen umlaufenden Fries, in bemerkenswerter spätexpressionistischer Manier, ausgebildet. Der Fries wurde aus dem Deutschen Band entwickelt und mit hochkant-übereckgestellten Läufer und schiffsbugartig vorkragenden Ziegelkonsolen gestaltet. An der Westseite sind hier drei Rautenblenden eingeschnitten.
Nr. 11	Alter Harniskai	**Harniskai 4** Der sechsgeschossige rechteckige Hochsilo befindet sich an der Nordspitze des ehemaligen Freihafens. Der Silo wurde 1939 von Zivilingenieur Fr. Wucherpfennig errichtet und wird heute durch die Firma Richard Hübsch zur Lagerung von Getreide genutzt. Architektonisch wurde der Silo als schmuckloser Backsteinbau mit Walmdach ausgeprägt. Nach Süden schließt sich ein zweigeschossiges Lagerhaus an. Die Westfront zur Förde wird von gleichmäßig gereihten kleinen Fenster durchbrochen. An den Längsseiten befinden sich überdachte Laderampen.
		Harniskai 22 Der städtische Getreidespeicher wurde 1923 nach Entwurf von Magistratsbaurat Paul Ziegler und Stadtarchitekt Theodor Rieve erbaut. 1945 wurde der Speicher bei einer Explosion von gelagerter Munition schwer beschädigt. In den Jahren 1985/86 wurde der Südteil und der südliche Abschnitt der Westfassade unter Verzicht auf die Wiederherstellung des Frieses erneuert. Der klinkerverblendete Hochsilo ist eine Eisenbetonkonstruktion unter steilem geschweiftem Walmdach mit Elevatorturm. Das Äußere wurde entsprechend der inneren Aufteilung gestaltet. In der fensterlosen südlichen Hälfte befinden sich 20 m hohe Silozellen und im Nordteil werden sechs Lagerböden durch regelmäßig angeordnete Paare schmaler Fenster belichtet. Das Mezzanin ist geprägt durch ein umlaufenden Rautenfries aus vorspringenden Ziegeln in expressionistischer Gestaltung mit eingelassenen Fenstern und darüber schließt sich ein auskragendes Beton-Dachgesims an. Mitte der westlichen Längsfront zur Förde wird der Speicher durch vertikale Fensterbänder des Treppenhauses akzentuiert. Die Fensterbänder enden in der Höhe mit einem gestuften Zwerchgiebel, in welchem ein Stadtwappen integriert ist. Der klinkerverblendete, an den Langseiten schmale Fenster mit Dreieckverdachungen sowie ein umlaufendes Gesims in Form eines aus 17 Schichten aufgemauerten Deutschen Bandes zeigende Dachaufsatz wurde durch eine 1993 aufgebrachte Trapezblechverkleidung entstellt.

Diese drei Gebäude werden im Teilgebiet Hafen-Ost erhalten und sind dementsprechend in die Baufelder integriert.

3.4. Baumasse

Der Fördehang ist landschaftlich hochwertig und soll in seiner Qualität vom Wasser und der gegenüberliegenden Uferzone aus erlebbar bleiben. Den städtebaulichen Bindungen, die sich aus der Stadtansicht am Wasser ergeben, muss hier entsprochen werden.

Bei der Berechnung der max. Bebauung (60 % vom Baufeld = GRZ 0.6) handelt es sich nur um die zukünftigen Gebäude. Die Erstellung von Stellplätzen soll entweder im Erdgeschoss der Gebäude selbst oder auf den restlichen Freiflächen (40 % vom Baufeld) im Einklang mit der privaten Freiflächengestaltung erfolgen.

Bereich		**Größe [m²]**		**max. Anzahl der Geschosse**	**max. BGF**	**Nutzung**
		Baufeld	Bebauung [60%]			
Nr. 9	Ballastkai Nord	5.390	3.234	III	9.702	Mischgebiet
Nr. 10	Neuer Harniskai	11.450				Hafenumschlag
		12.160	7.296	II	14.592	Hafengewerbe
Nr. 11	Alter Harniskai	980	588	VIII	4.704	Büro / Dienstleistung
		1.420	852	V	4.260	mit
		8.010	4.806	II-III	12.015	Mischgebiets-
		4.760	2.856	III-V	11.424	Immissionswerten
		3.950	2.370	III+VIII	9.480	
Nr. 12	Industriehafen West	9.210	5.526	II-III	13.815	Maritimes Gewerbe / Freizeit
		9.760	5.856	II-III	14.640	Büro / Dienstleistung
		9.680	5.808	(III)-V	29.040	Büro / Dienstleistung / Freizeit
Nr. 13	Industriehafen Ost	16.240	9.744	II-III	24.360	Büro / Dienstleistung
		17.820	10.692	II-III	26.730	Maritimes Gewerbe / Freizeit
		16.480	9.888	II-III	24.720	Büro / Dienstleistungen
Summe:		**127.310**	**69.516**		**199.482**	
Infrastruktur (Verkehrs-, Frei- und Grünflächen)		**96.460**				

3.5. Freiflächen

Hauptelement der Freifläche im Teilgebiet Hafen-Ost bildet die Uferpromenade als ein steinernes Band mit hoher Durchgangs- und Aufenthaltsqualität, wobei an das Projekt „Werftkontor“ angeknüpft werden soll. Der Hafencharakter soll aufrecht erhalten bleiben. Konzentrierter und sparsamer Einsatz von Grün im privaten und öffentlichen Bereich lockern lediglich diesen Aspekt auf. Drei unterschiedliche in ihrer Dimension und Ausprägung gefasste Plätze sollen die lineare Struktur aufbrechen und das alte Hafenambiente erleben lassen.

Temporär ist der Bereich Neuer Harniskai mit Hafenumschlag als künftiger Hafenplatz auch als Festplatz bei maritimen Großveranstaltungen nutzbar. Der Platz am westlichen Ende der Straße „Am Industriehafen“ mit Blick übers Wasser zur Galwikbucht (Westufer) stellt ein hohe Qualitätsmerkmal ganzjährig für alle Nutzer, wobei sich das Waagehäuschen als ein markantes Hafengebäude hervorhebt. Auch diese Platzfläche soll neben dem Umschlag für besondere Ereignisse auch multifunktional genutzt werden. Ein weiterer kleiner Platz, der sehr streng von drei Seiten baulich eingefasst wird, ordnet sich an der nördlichen Harniskaispitze an.

Zur Neugestaltung der Straße „Am Industriehafen“ wird als ein städtebauliches Element eine einseitige (Südseite) Baumreihe verwendet, um so eine räumliche Führung zum Innenhafenbecken zu erreichen. Gleichsam erfolgt damit die Freihaltung des Blickes in den Freizeithafen (Industriehafen). Entlang der Straße „Ballastbrücke“ / „Kielseng“ soll die schon in Ansätzen vorhandene zweireihige Allee fortgeführt bzw. geschlossen werden.

Den prägenden Grüncharakter erhält der Freizeithafen (Industriehafen) mit seinen beidseitigen Böschungskanten. Durch Pflegemaßnahmen und Neugestaltung der vorhandenen Heckenstruktur bzw. Neupflanzung von Bäumen in großen Abständen sollen Einsichten in das interessante Treiben auf der Wasserfläche / den Booten ermöglicht werden.

3.6. Infrastruktur

3.6.1. Erschließung

Hafenuferpromenade / Geh- und Radverkehr

Im Vordergrund der Geh- und Radwegebeziehung im Bereich Hafen-Ost steht die Fortsetzung der Uferpromenade direkt an der Kaimauer mit 2 Funktionen:

- Verbindung von der Innenstadt zum Stadtteil Mürwik bzw. zum Stadtrand zur Gemeinde Glücksburg
- Flaniermeile für Freizeit und Tourismus

Mit der Sanierung der Schiffbrücke und der Hafenspitze ist in den letzten Jahren ein direkt am Wasser / Hafen gelegener fußläufiger Bereich geschaffen worden, welcher am Ostufer bis nördlich des Alten Fischereihafens ausgebaut ist. Mit den Projekten „Neuer Fischmarkt Jessen“ und „Werftkontor“ ist eine indirekte Verlängerung dieser Promenade bis zu den Silo’s der Raiffeisen Hauptgenossenschaft (HaGe) angelegt. Langfristig ist eine durchgehende Uferpromenade bis nach Fahrensodde / Glücksburg angedacht. Mit der Umgestaltung im Bereich Kailagerhaus II / Ballastkai 1-2 wird die letzte Lücke für den Abschnitt von der Hafenspitze bis zu den Silo’s der Raiffeisen Hauptgenossenschaft (HaGe) bis 2004 geschlossen. Um eine attraktive Verbindung am Hafenostufer für den Stadtteil Mürwik bzw. von der Stadtgrenze zu Glücksburg zu erreichen, soll zwischen der ausgebauten Promenade ab „Werftkontor“ bis zum Bereich Klärwerk Kielseng der Abschnitt erschlossen bzw. neu gestaltet werden. Dieser Abschnitt enthält auch den Bereich des angedachten konzentrierten Hafenumschlages, wo die Uferpromenade durch einen Bogen abgesetzt von der Kaikante (Abstand ca. 50 m) entlanggeführt wird. Die Ausgestaltung der Uferpromenade soll ein gleichrangiges Benutzen für Fußgänger und Radfahrer ermöglichen. Die Verwendung gleicher Materialien ergibt ein geschlossenes Band (Oberflächenmaterial, Beleuchtung, Möblierung) mit einem hohen Wiedererkennungswert.

Die Uferpromenade ist überregional in den Ostseeküsten-Radwanderweg eingebunden. Sie führt im Innenhafen zur Harniskaispitze an einen Zielpunkt, dem durch seine herausragende Lage in der Förde eine Nutzung mit hohem Publikumsverkehr (z.B. „Wasserterrassencafé“) zugeordnet wird. Um die „Sackgassenlage“ aufzuheben und eine attraktive bzw. schnelle Verbindung nach Nordosten herzustellen, ist eine Brückenverbindung über den Industriehafen (Dreh-, Zug- oder Klappbrücke) in Verbindung mit dem Schwallschutz angedacht.

Motorisierter Verkehr

Mit dem direkten Anschluss an die Hauptverkehrsstraße Ballastbrücke / Kielseng / Nordstraße / IE Ost besteht eine gute Verbindung zum örtlichen und überörtlichen (regionalen / Überregionalen) Verkehrsnetz.

Die Haupterschließung für das Teilgebiet Hafen-Ost, nördlicher Bereich, erfolgt durch die Neugestaltung der vorhandenen Straßen „Am Industriehafen“ bzw. „Harniskai“, wobei die Straße nach Süden bzw. Norden Sackgassen bilden. Optional ist eine Erschließung für das künftige Hafenareal (Neuer Harniskai, Hafenumschlag) durch eine separate südliche Neuanbindung (wenn es die Entwicklungen erfordern) möglich. Die Erschließung des Projektes „Werftkontor“ mit der Anliegerstraße „Ballastkai“ wird nach Norden als Sackgasse verlängert und dient somit der Erschließung für das Teilgebiet Hafen-Ost, südlicher Bereich.

Die Nebenerschließung erfolgt durch Gestaltung von Mischverkehrsflächen, die somit den Charakter von Anliegerstraßen erhalten. Diese Mischverkehrsflächen dienen der gemeinsamen Nutzung von Geh- und Radverkehr bzw. motorisiertem Verkehr. Sie bilden die Zugänge und die Zufahrten zu den Baufeldern (Gebäuden) bzw. zu den Stell- und Parkplätzen und dienen als maritime Ladestraße.

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist durch die Haltestellen an der Ballastbrücke / Kielseng der Verkehrsgemeinschaft Flensburg (Aktiv Bus / AFAG) Linie 2 „Kupfermühle – Solitüde“ mit Umsteigemöglichkeiten am Zentralen Omnibus Bahnhof (ZOB) nutzbar.

Stell- und Parkplätze

Ein störungsfreier Ablauf auf den gewerblichen Flächen und die Erreichung einer Aufenthaltsqualität der Freizeitbereiche erfordern die Minimierung der Verkehrsfrequenzen. Der Parksuchverkehr soll gezielt geleitet werden. Zur Stärkung des Freizeithafens (Industriehafen) gehört auch eine qualitäts- und quantitätsvolle Gestaltung von Stell- und Parkplätzen. Die privaten Stellplätze müssen in die Baufelder integriert werden. Nur im Bereich des Freizeithafens (Industriehafen) werden auf der westlichen Seite des Industriehafens an die Mischverkehrsfläche direkt vor den Gebäuden in Senkrechtaufstellung Stell- und Parkplätze (max. 120 Stück) angegliedert.

Weitere öffentliche Parkplätze werden bei der Neugestaltung der Straße „Harniskai“ zu berücksichtigen sein.

Die genaue Aufgliederung in private Stell- und öffentliche Parkplätze muss bei der Entwicklung der einzelnen Projekte abgearbeitet werden.

Gleistrassen und -anlagen

Im Teilplangebiet befinden sich Gleistrassen bzw. Gleisanlagen, die in der Vergangenheit der Bedienung des Marinestützpunktes Mürwik, des Klärwerkes Kielseng, des Industriehafens und des Alten sowie Neuen Harniskais dienten.

Die Bedienung des Stützpunktes Mürwik ist im Zusammenhang mit der Aufgabe des Stützpunktes und der Projektentwicklung „Sonwik“ entfallen. Das Klärwerk Kielseng und der Industriehafen erfordern ebenfalls keinen Gleisanschluss. Die dort tätigen Unternehmen wie z.B. Klärwerk Kielseng, J. Cement – Sönnichsen KG sowie Flensburger Yachtservice sehen keinen weiteren Bedarf für den Gleisanschluss.

Mit Wirkung vom 1. Juni 1998 wurde das Hafenostgleis (ab Hafenspitze) von der DB AG wegen technischer Mängel gesperrt und ist seit dem nicht mehr befahrbar. Die Bedienung des Alten und Neuen Harniskais findet somit auch nicht mehr statt. Eine Anbindung per Bahn würde darüber hinaus zukünftig nur eine völlig untergeordnete Rolle einnehmen. Die über den Seeweg angelieferten Waren (z.B. Splitte und Düngemittel) werden direkt per LKW weitertransportiert oder in die Schuppen der Stadtwerke eingelagert. Getreide wird per LKW aus der Region angeliefert. Die Vorprodukte des Mischfutterwerkes der HaGe werden zu 70 % über die Straße und zu 30 % über das Wasser angeliefert. Der Versand der Endprodukte erfolgt zu 90 % über die Straße und unter 10 % über das Wasser.

Durch die Öffnung der Ostmärkte und Norderweiterung der EU ist eine Ausweitung der Güterverkehrsströme zwischen den EU- und Ostseeanrainerstaaten über die Ostsee und die feste Belt-Querung erfolgt. Die zu diesem Thema vorliegenden Untersuchungen (z.B. das Gutachten des Instituts für Weltwirtschaft an der Universität Kiel zu „Entwicklungstendenzen der deutschen Seehäfen im Ostseeraum bis 2010“ (1997)) zeigen allerdings für den Flensburger Hafen kaum Entwicklungsansätze über die regionale Versorgungsfunktion hinaus auf. Im Rahmenplan Hafen, Teilgebiet Hafen-Ost, ist es Ziel unter Zugrundelegung der Daten zum Hafenumschlag (*siehe auch 3.4 Nutzungen – Tabellen*) auf der Fläche Neuer Harniskai (Sanierung der Kaianlagen bis 1997, Umsetzung eines Kraftwerkkai-Krans 1998) die Umschlagsinfrastruktur langfristig zu sichern. Eine Bedienbarkeit des Hafenostufers über die Schienen und damit die Bedienbarkeit des Neuen Harniskais (Hafenumschlag) bleibt bestehen.

Die Gleise sollen auf das erforderliche Maß zur Anbindung des Hafen-Ostufers, Bereich Neuer Harniskai, zurückgenommen werden. Da eine nennenswerte Belebung des Güterverkehrs auf der Schiene momentan nicht zu erwarten ist, handelt es sich bei diesem Gleis um eine zukünftige Trassensicherung. Bei einer eventuellen Inbetriebnahme wäre zudem unter derzeitigen Bedingungen ein vollständiger Neuaufbau der Gleise erforderlich.

3.6.2. Technische Infrastruktur

Ver- und Entsorgung

Elektrizitätsversorgung:	möglicher Anschluss an vorhandenes Netz
Fernwärmeversorgung:	möglicher Anschluss an vorhandenes Netz
Trinkwasserversorgung:	möglicher Anschluss an vorhandenes Netz
Abwasserentsorgung:	Trennkanalisation, Regenwasser kann in das Hafenbecken abgeleitet werden, Schmutzwasser mit Anschlussanlagen kann in das vorhandene Netz geleitet werden (Klärwerk Kielseng)

3.7. Altlastenuntersuchungen

Im Boden- und Altlasten-Kataster und –Archiv liegen für das Gebiet „Hafen-Ost“ die im Folgenden aufgeführten Informationen über Altlasten sowie über solche Nutzungen vor, aufgrund derer die Flächen als altlastverdächtige Flächen bzw. sonstige Verdachtsflächen beurteilt werden.

Für einen besseren Überblick werden die Flächen hier zunächst nur kurz bzw. stichpunktartig beschrieben. Im Falle von konkreten Umplanungen oder Baumaßnahmen sollte mit der Bodenschutzbehörde für weitere Details Rücksprache genommen werden.

Harniskai 1:

1959-2000 Mineralölhandel mit Hochtanks, inzwischen abgebaut;

Im Bereich der Hochtanks wurden nach deren Abriss Bodenuntersuchungen durchgeführt. Bodenverunreinigungen konnten nicht festgestellt werden.

Bei Abriss der noch bestehenden Gebäude ist die Bodenbeschaffenheit im Bereich der ehemaligen Waschhalle und des Lagers zu überprüfen. Die vorhandenen Asphaltdecken müssen teilweise aufgrund ihres Pechgehalts gesondert verwertet / entsorgt werden.

Harniskai 3:

1960-mind. 1979 Mineralölhandel mit Hochtanks und unterirdischen Dieselbehältern, inzwischen abgebaut und in 1988 größtenteils überbaut mit Getreidelagerhalle

1979-1995 Spedition, Brennstoffhandel

Harniskai 6:

ca. 1920-1999 Lagerschuppen, in den letzten Jahren Lagerung von Düngemitteln;

Nach Abriss des Schuppens in 1999 wurden Bodenverunreinigungen durch Ammonium (Düngemittel) und PAK (Dachpappenreste) festgestellt. Die kontaminierten Bodenbereiche wurden ausgebaut und entsorgt.

Harniskai 7:

1963-1978 Kohlen- und Heizölhandel mit Hochtanks

1978 Abbau des Tanklagers und Neubebauung des Grundstücks

1979->1998 Speditionen, z.T. Bootsbau, -handel, Stauerei / Lagerei

1979-2001 Betrieb einer Diesel-Selbstverbraucher-Tankanlage

Ehem. Harniskai 15 (heute Brachfläche nördl. des ehem. „Schrottplatzes Tollens“):

um 1958 Materiallager einer Teerbaufirma;

In 2002 wurden auf der Fläche orientierende Bodenuntersuchungen durchgeführt. Bei Fortführung der gegenwärtigen Nutzung besteht dort z. Zt. Kein weiterer Handlungsbedarf. Bei künftigen Erdarbeiten auszuhebendes Bodenmaterial kann voraussichtlich mit gewissen Einschränkungen wiederverwertet werden.

Ehem. „Schrottplatz Tollens“ am Harniskai:

1971-1990 Altmetallhandel;

Bei Bodenuntersuchungen in 2002 wurden im Boden hohe Gehalte an Blei, Kupfer, PAK und PCB festgestellt; weitere Untersuchungen hinsichtlich einer Sanierungserfordernis laufen derzeit.

Ehem. „Schrottplatz Fürst“ am Harniskai:

ca. 1985 – 2002 Altmetallhandel;

Bei Bodenuntersuchungen in 2001 wurden nur leichte Bodenverunreinigungen festgestellt, die einer weiteren Nutzung der Fläche in der derzeitigen Form nicht entgegenstehen. Sollte der Oberboden im Falle von Erdarbeiten ausgebaut werden, ist jedoch mit erhöhten Entsorgungskosten bzw. mit gewissen Einschränkungen für einen eventuellen Wiedereinbau des Materials zu rechnen.

Ehem. Altwarenhandlung am Harniskai östl. der Bahnschienen:

um 1958 Altwarenhandlung;

Bodenuntersuchungen in 2002 zeigten erhöhte Gehalte an PAK im Oberboden. In einer Bohrung wurden sogar in einer Mächtigkeit von 40 cm sehr starke PAK-Belastungen festgestellt. Bei einer weiteren Nutzung der Fläche als Industrie- und Gewerbegrundstück sind dort z. Zt. außer im Bereich der o.g. Bohrung keine weiteren Maßnahmen erforderlich. Bei Bodenaushub ist jedoch damit zu rechnen, dass das Material nicht wieder eingebaut, sondern kostenintensiver entsorgt werden muss.

Die festgestellten Bodenverunreinigungen im Bereich der o.g. Bohrung werden näher eingegrenzt und voraussichtlich ausgebaut und entsorgt werden müssen.

Ballastkai 9/10/10a:

seit ca. 1936 Lagerung von und Handel mit Getreide und Produktion von Futtermitteln,
zeitweise Betrieb einer Eigenverbrauchstankstelle mit oberirdischen Dieseltank,
zeitweise Betrieb unterirdischen Heizöl-Tanks,
Trafostation

Industriehafen:

Im 2. Weltkrieg Nutzung als Hafen für U-Boote, Kriegsschiffe, Torpedo-Fangboote. In 1945 Explosionsunglück auf benachbartem Munitions-Sammelplatz, wobei im Hafen liegende Schiffe sanken und zahllose Munitionsteile ins Hafenbecken geschleudert wurden. Im Hafenbecken fanden seitdem mehrfach Munitionsräumungen statt, letztmalig in 2002. Am südlichen Ende des Hafenbeckens befinden sich stärkere Ölverunreinigungen im Sediment. Vereinzelt, hpts. Im Sommer, kommt es zum Aufsteigen von einigen Ölblasen. Die Ölverunreinigungen im Sediment wurden umfangreich durch Probenahmen und Laboranalysen erkundet.

Am Industriehafen 2 (umfasst auch die heutigen Grundstücke „Kielseng 1“ und „Kielseng 3“):

in 1945 Munitions-Sammelplatz, auf dem sich das oben erwähnte Explosionsunglück ereignete.

1960 – 1997 Holzlager, -handlung, -bearbeitung;
zeitweise Betrieb von Eigenverbrauchstankanlagen mit unterirdischen und oberirdischen Tanks.

Für den Bereich des heutigen Grundstücks „Kielseng 1“ liegen Ergebnisse von Bodenuntersuchungen vor. Bodenverunreinigungen wurden nicht festgestellt. Das Grundstück wurde in 1999 mit einer Tankstelle neu bebaut.

Am Industriehafen 3 (südöstl. der Schienen gelegenes Teilstück):

1981 – 1997: Holzlager und Betrieb einer Holztränkanlage

Bodenuntersuchungen im Bereich der Holztränkanlage wiesen kleinräumig Belastungen mit Chrom auf. Bei einer weiteren Nutzung der Fläche als Gewerbefläche sind z. Zt. keine weiteren Maßnahmen erforderlich. Bei sensiblerer Nutzung oder bei Durchführung von Erdarbeiten ist der verunreinigte Boden jedoch ordnungsgemäß zu entsorgen.

Kielseng 5:

vor 1948 Trafostation der Kriegsmarine

ab 1948 - > 1966 Bauhof des Hafenbauamtes

Kielseng 7:

1948 - > 1990 Brunnen- und Rohrleitungsbau

1964 – 1974 Betrieb einer Selbstverbraucher-Tankanlage mit unterirdischen Tanks

Bei Bodenuntersuchungen in 1993 konnten außer Auffüllungen mit Bauschutt und Schlacke keine Bodenverunreinigungen festgestellt werden. Das Gelände wurde neu bebaut mit einer Bootshalle.

Kielseng 11:

1946 – 1970 Betonwarenfabrik

seit 1972 - > 2003 Tiefbau, später auch Kanalreinigung;

Betrieb einer Separationsanlage für Öle/Schlämme

Kielseng 13:

vor 1947 Tankgebäude/Öllager der Marine

1947 - < 1952 Muschelfabrik

< 1952 - > 1966 Maschinenfabrik

Kielseng 15a:

1972 - > 2003 Motorenprüfstand der Fachhochschule mit unterirdischen Öltanks

Altablagerung Nr. 65:

Zur Herstellung der Hafenanlagen wurden um 1920 großräumige Aufschüttungen mit Abraumboden und wahrscheinlich auch Bauschutt vorgenommen.

3.8. Baugrunduntersuchungen

Das Erdbaulabor Gerowski hat im Auftrage der Stadt Flensburg eine Vorerkundung des Baugrundes im Bereich Hafen-Ost durchgeführt und dazu einen Gründungsbericht vom 5.04.2005 erstellt.

In dem Bereich Hafen-Ost erfolgten 28 Bohrungen (*siehe Anlage .: Sondierungspunkte für Bodenuntersuchung*). Im Bereich der vorgegebenen Sondierungspunkte B14 und B16 konnten die Bohrungen nicht angesetzt werden, da die vorhandene Fläche versiegelt ist. Der Bereich der Bohrungen, ausgenommen die Bohrung B5, B21, B22, B23, B25, wird der anstehende

Baugrund hinsichtlich der Eignung als Gründungsschicht mit Aufwendungen als geeignet beurteilt. Gründungen sind möglich nach:

- Abschieben der oben anstehenden, organischen Sanden
- Planumsnachverdichtung auf Oberkante des dadurch entstehenden Erdplanums / Tiefenrüttelverdichtung bzw. Rüttelstopfverdichtungen mit Schotter in tieferen Lagen
- mit biegesteifer Platte.

Für die individuellen Baustandorte müssen entsprechende Baugrunduntersuchungen mit Standsicherheitsuntersuchung durchgeführt werden.

3.9. Immissionsschutz (Schall, Geruch, Staub)

Schallimmission

Ein schalltechnisches Gutachten zur Ermittlung der Geräuschbelastung im Bereich Harniskai (Stand: 5. Dezember 2002) wurde vom TÜV NORD Umweltschutz, Fachgebiet Schall- und Schwingungstechnik, Hamburg erarbeitet.

Durch Schallimmissionsmessungen während der Nachtzeit wurden die von den Betrieben auf der Hafenwestseite ausgehenden und auf die Hafenostseite einwirkenden Geräuschimmissionen ermittelt. Einschließlich eines Einzeltonzuschlages (von 3 dB(A)) ergeben sich Beurteilungspegel von 47 dB(A) im Bereich Ballastkai Nord und bis 52 dB(A) im Bereich Alter Harniskai. Die Beurteilungspegel wurden durch die Betriebsgeräusche des Stadtwerke - Heizkraftwerkes bestimmt. Die übrigen Betriebe auf der Hafenwestseite tragen nicht messbar zur Schallimmission bei.

Die Untersuchung zeigt, dass die Beurteilungspegel des von der Hafenwestseite einwirkenden regelmäßigen Gewerbelärms den Immissionsrichtwert von 45 dB(A) für Mischgebiete (MI) im Bereich Ballastkai Nord um ca. 3 dB(A) und im Bereich Alter Harniskai um bis zu 9 dB(A) überschreiten.

Um im Bereich Ballastkai Nord eine Verminderung der Schallimmissionen auf 45 dB(A) zu erreichen, müssen am Stadtwerke – Heizkraftwerk Schallschutzmaßnahmen zur Beseitigung des dort vorhandenen einzeltonhaltigen Geräusches getroffen werden. Die Stadtwerke Flensburg GmbH hat den TÜV NORD Umweltschutz, Fachgebiet Schall- und Schwingungstechnik, Hamburg zur Untersuchung bzw. Auffindung bezüglich des einzeltonhaltigen Geräusches und Darstellung von Maßnahmen beauftragt.

Weitere Voraussetzung für die Einhaltung des Immissionsrichtwertes von 45 dB(A) für Mischgebiet im Bereich Ballastkai Nord ist, dass an den benachbarten Kaianlagen und auf der Hafenumschlagsfläche keine nächtlichen Umschlagsarbeiten stattfinden. Hierzu muss bei einer konkreten Definierung des Umstrukturierungsprozesses für den Bereich Ballastkai

Nord ein vertieftes schalltechnisches Gutachten mit dem Nebeneinander zum Hafenumschlag erarbeitet werden.

Auch wenn der einwirkende Geräuschlärm auf das Teilgebiet Hafen-Ost eine Mischgebietsnutzung nicht zulässt, sollen zukünftige Neunutzungen diese Entwicklungsoption auf Mischgebiet nicht versperren und so auch als Gewerbe erhöhte Immissionsrichtwerte von 45 dB(A) für Mischgebiete einhalten.

Geruchsimmission

Zur Änderung und Erweiterung des Bebauungsplanes „Klärwerk Kielseng“ (Nr. 175 – 1. Änderung) wurde zur Prognostizierung der Geruchsimmissionen in der Umgebung der Kläranlage Kielseng ein Gutachten von der Gesellschaft für Umweltschutz TÜV Nord mbH, Hamburg (Stand: 15. September 1999) erarbeitet. Die Untersuchung erfolgte nach der Geruchsimmissions-Richtlinie (GIRL), wobei die Gesamtbelastung ermittelt wird und mit den Immissionswerten als Maßstab für die höchstzulässige Geruchsimmissionen zu vergleichen ist.

Immissionswerte (IW):

Wohn- / Mischgebiete	Gewerbe- / Industriegebiete
0,10	0,15

Für den Bereich Neuer Harniskai (10), Alter Harniskai (11) und Freihafen West (12) ergeben die Berechnungsergebnisse eine Gesamtbelastung von 0,04 bis 0,07 und unterschreiten damit die Immissionswerte max. 0,10 für Wohn- und Mischgebiete. Für den Bereich Freihafen-Ost (13) ergeben die Berechnungsergebnisse eine Gesamtbelastung von 0,06 bis 0,14 und unterschreiten damit zum Teil die Immissionswerte max. 0,10 für Wohn- und Mischgebiete und die Immissionswerte max. 0,15 für Gewerbe- und Industriegebiete. Die Flächen, wo die max. Immissionswerte 0,10 für Wohn- und Mischgebiete überschritten werden, sind die in der direkten Nachbarschaft zum Klärwerk Kielseng.

Zur Aufstellung des Vorhaben- und Erschließungsplanes „Werftkontor“ (VEP Nr. 4) wurde zur Prognostizierung der Geruchsimmissionen für das Projekt „Werftkontor“ ein Gutachten von der Gesellschaft für Umweltschutz TÜV Nord mbH, Hamburg (Stand: Mai 1999) erarbeitet. Die Berechnungen ergaben, dass die Gesamtbelastung von 0,05 bis 0,09 den Immissionswert für Wohn- und Mischgebiete einhält. Diese Prognose ist auch für den Bereich Ballastkai Nord (09) übertragbar.

Bei der Neustrukturierung des Teilgebietes Hafen-Ost ist durch möglichen Wegfall von Geruchsquellen im Gebiet, zukünftig mit einer Verbesserung der Immissionswerte zu rechnen.

Die Geruchsimmissionen im Teilgebiet Hafen-Ost stellen keine erhebliche Belästigungen im Sinne des BImSchG dar und ermöglichen eine Wohn- und Mischgebietsnutzung außer der direkten Flächen in Nachbarschaft zum Klärwerk Kielseng.

Staubimmission

Zur Aufstellung des Vorhaben- und Erschließungsplanes „Werftkontor“ (VEP Nr. 4) wurden die Staubimmissionen für das Projekt „Werftkontor“ untersucht und als Emittent die Raiffeisen HaGe (Silos und Futtermittelmischwerk) ermittelt. Im Rahmen der Umsetzung des Projektes „Werftkontor“ erfolgten auch direkte Maßnahmen an dem Komplex der Raiffeisen HaGe zur erheblichen Reduzierung der Staubemissionen, z.B. komplette Einhausung der Schüttgosse für Lkw’s, sodass in diesem Bereich eine Wohn- und Mischnutzung umgesetzt wurde.

Grundsätzlich ist im Teilgebiet Hafen-Ost im heutigen Bestand und der zukünftigen Entwicklung nicht von Staubimmissionen und –emissionen auszugehen. Berücksichtigung muss der Bereich des konzentrierten, uneingeschränkten Hafenumschlages als Staubemittent für die direkte Nachbarschaft in der vertiefenden Planung (Bauvorhaben) finden.

4. Zeitliche Umsetzung

4.1. Eigentumsverhältnisse / Verfügbarkeit

Die Flächen im Teilgebiet Hafen-Ost sind überwiegend im Eigentum der Stadt Flensburg und der Stadtwerke Flensburg GmbH. Diese Fläche sind über unterschiedliche Vertragsdauer auch über Pacht- bzw. Erbbaurechtsverträge gebunden.

Bereich		Größe [m²]	Eigentümer	Vertragsdauer
Nr. 9	Ballastkai Nord	7.202	Stadt Flensburg	2009 / 2031
		1.836	privat	---
Nr. 10	Neuer Harniskai	10.246	Stadt Flensburg	2006 / 2031
		2.986	Stadtwerke Flensburg	2031
Nr. 11	Alter Harniskai	9.744	Stadt Flensburg	2008 / 2010 / 2016 / 2025 / 2032
		11.200	Stadtwerke Flensburg	2010 / 2032
Nr. 12	Industriehafen West	29.359	Stadt Flensburg	2006 / 2009 / 2016 / 2025
Nr. 13	Industriehafen Ost	45.287	Stadt Flensburg	2010 / 2019 / 2021 / 2032 / 2038
		4.657	Stadtwerke Flensburg	2032 / 2038
		34.833	privat	---

4.2. Konkrete Maßnahmen

Als erste konkrete Maßnahme ist die Entwicklung eines Maritimen Gewerbe- und Dienstleistungszentrums in Bearbeitung. Hierfür wurde eine Förderanfrage an das Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr in Kiel gestellt. Das Projekt wurde am 3. Februar 2003 in die Gruppe 1a eingestuft und mit einer 50%igen Förderung (Regionalprogramm 2000 + EFRE-Mitteln) zur Bewilligung freigegeben.

Folgende Maßnahmen sind in dem Projekt Maritimes Gewerbe- und Dienstleistungszentrum enthalten:

- Böschungswiederherstellung inkl. Ladestraße (Industriehafen Ost)
- Schwallschutz (nördliche Grenze des Freizeithafens)
- Wiederherstellung der Wassertiefen Uferbereich (beim Böschungsabrutsch)
- Entfernung der Brückenanlage Fachhochschule
- Erneuerung Hafenanbindung (Straße „Am Industriehafen“)

Die Gesamtkosten betragen nach der ersten Kostenschätzung 719.600 €.

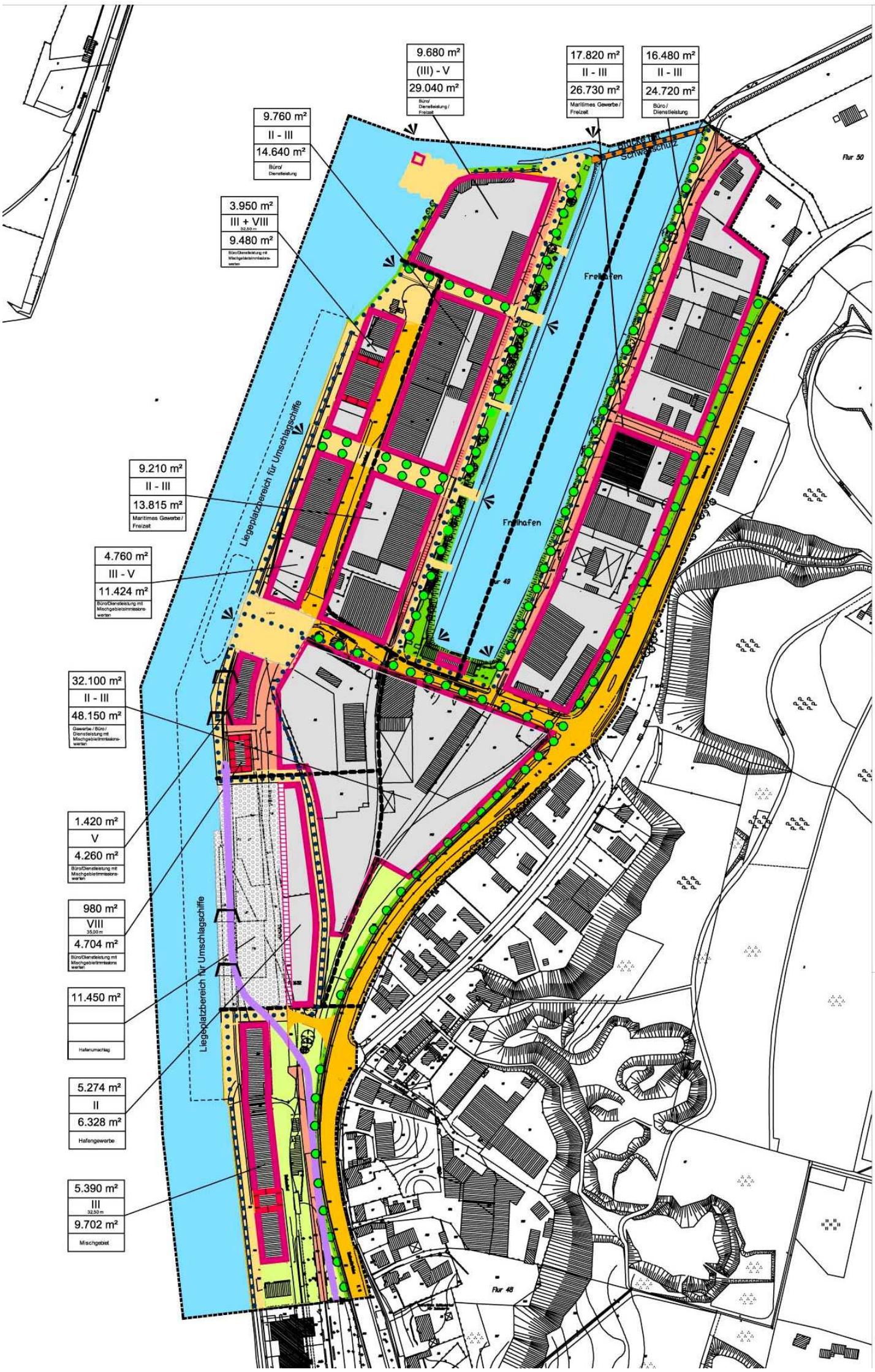
Diese Maßnahme ist der Beginn zur Strukturierung des Industriehafens zu einem Freizeithafen. Parallel zu dem Förderantrag werden Neuordnungen auf dem Wasser und den angrenzenden Landflächen mit den Pächtern (Betriebe und Vereine) abgeklärt.

Im Bereich Alter Harniskai bemüht sich die Stadt für die Umstrukturierung gemäß Rahmenplan zunächst Projekte im Bereich der Harniskaispitze zu finden. Dazu sollen im Rahmen eines Investorenwettbewerbes geeignete Projektträger gefunden werden. Der Wettbewerb soll einen umsetzungsfähigen städtebaulichen und Architekturentwurf zum Ziel haben. Mit der Neubebauung ist auch eine Neugestaltung der Straße „Harniskai“ und der Uferpromenade verbunden.

Rahmenplan Hafen

Teilgebiet "Hafen-Ost"

-Fortschreibung-



Legende

- Baufeld
- Raumkante
- variable Raumkante
- Denkmalgeschütztes Gebäude
- Förde
- Hafenumschlag
- Grünfläche
- Freifläche
- Bäume
- Platz
- Multifunktionaler Platz mit Hafenumschlag
- Haupterschließung
- Nebenstraßen
- Geh- und Radweg
- Promenade
- Brücke
- Bahngleis
- Zufahrt Hafenumschlag
- Aussichtspunkt

Baufeld Größe [m²]
max. Geschossigkeit Firsthöhe vorhandener Gebäude
Bruttogeschoss-fläche (BGF) m²
Nutzungen

Stadt Flensburg

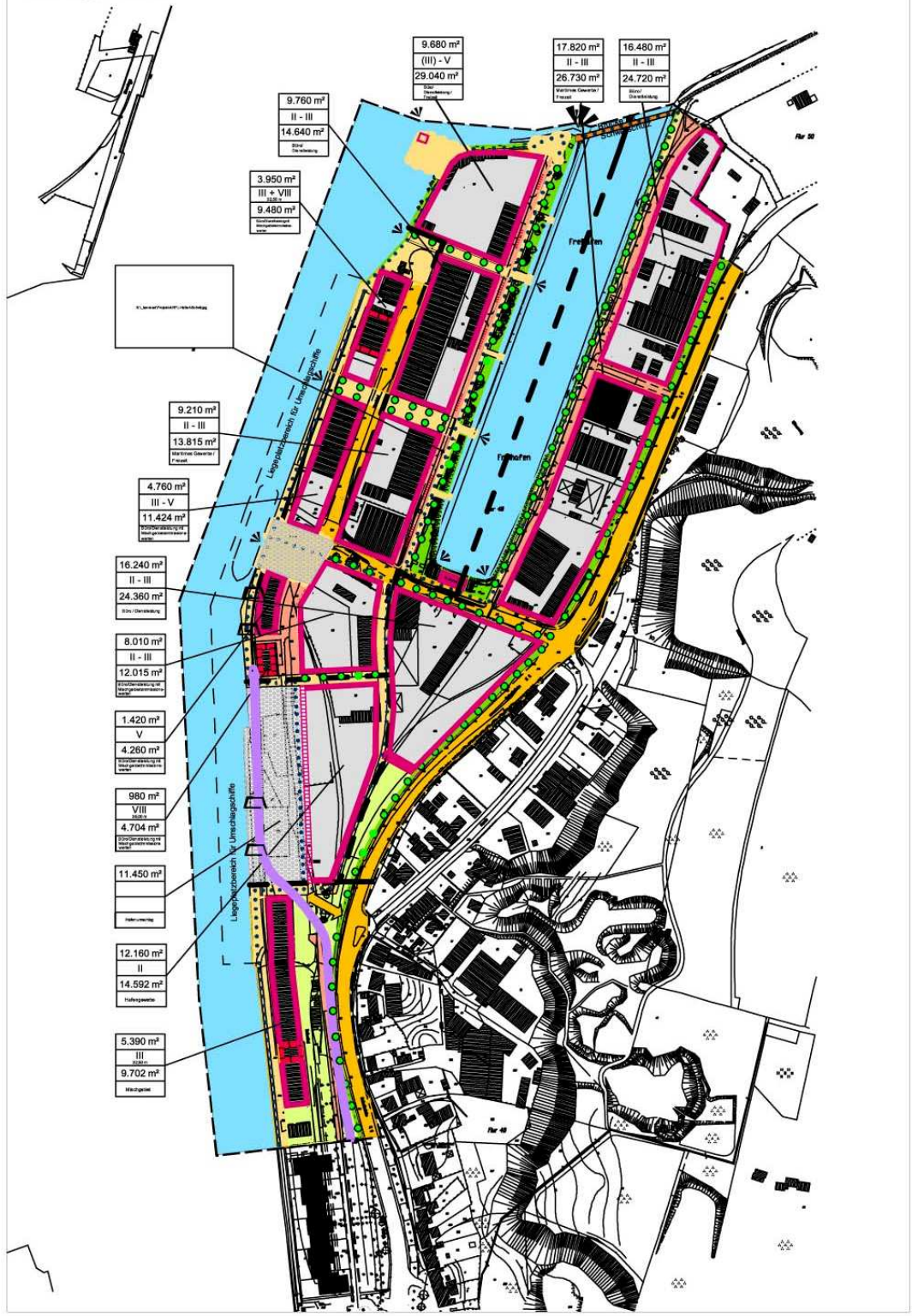
-Fortschreibung-

Fachbereich Umwelt und Planen

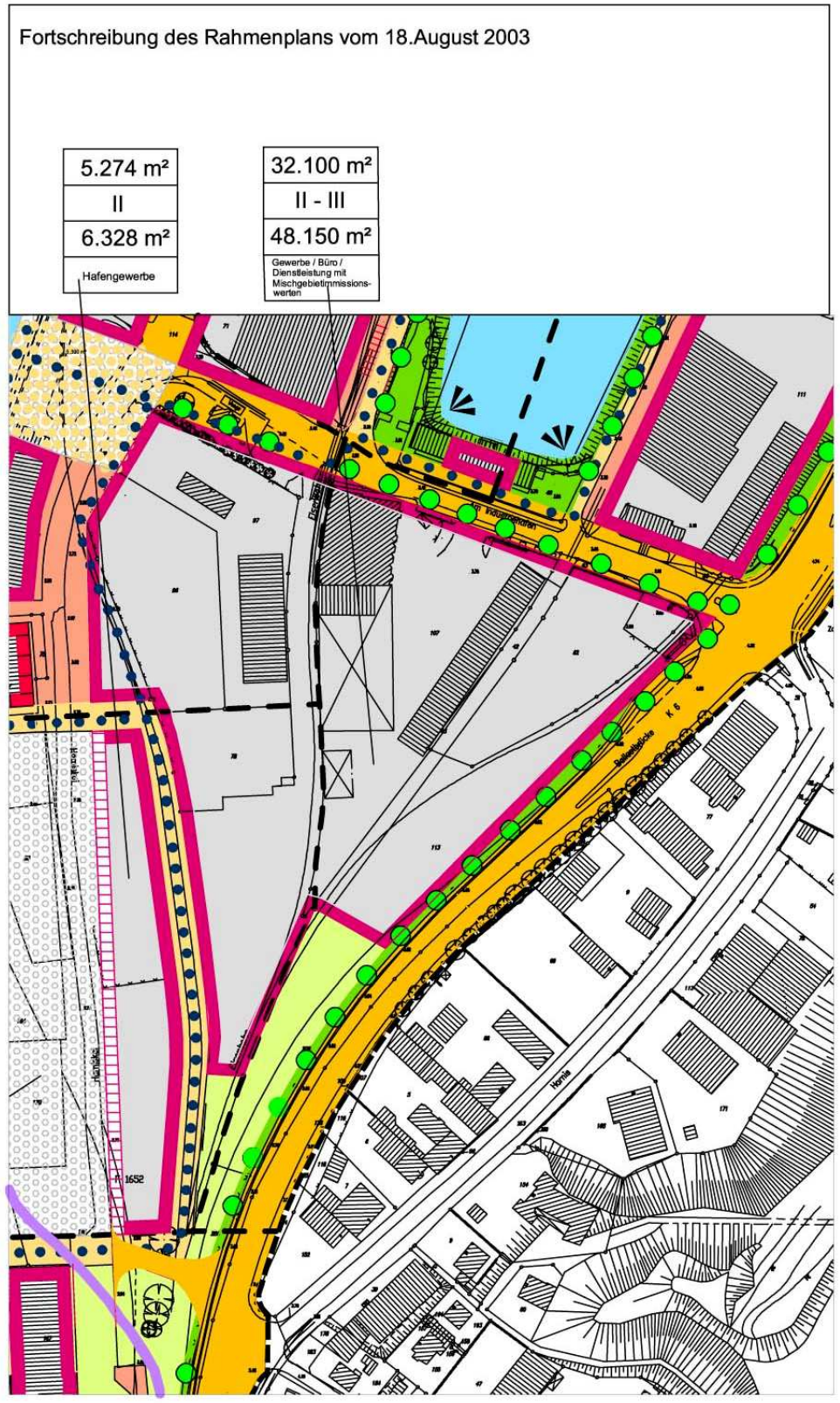
Stadt- und Landschaftsplanung

Stand: 23. November 2005

Rahmenplan Hafen Teilgebiet" Hafen - Ost"
18. August 2003



Fortschreibung des Rahmenplans vom 18.August 2003


5.274 m²
II
6.328 m²
Hafengewerbe
32.100 m²
II - III
48.150 m²
Gewerbe / Büro / Dienstleistung mit Mischgebietimmissions-werten
Hafenbahn
Hafenbahn
Hafenbahn