



Flensburgum, Gesamtansicht von Osten. Kolorierte Radierung aus: Georg Braun, Franzhogenberg, Simon Novellanus, Theatrum Urbium 1588 (Museumsberg Flensburg).

Die Entwicklung von Häfen und Hafenstädten ist seit jeher von verkehrs- und transporttechnischen Aspekten geprägt. In der Regel finden sich in Europa die frühesten Handelsplätze an Naturhäfen, also dort, wo die Landschaft gute und sichere Anlaufmöglichkeiten für Schiffe bereit hielt und das Hinterland in Hinblick auf Absatz, Produktion und Transport von Rohstoffen und Waren reichhaltige Möglichkeiten bot. Technische Entwicklungen im Schiffbau zogen dabei immer wieder Veränderungen in der Hafeninfrastruktur nach sich. Je größer die Schiffe wurden, desto tiefer musste das Hafenbecken sein. Uferbefestigungen, Bohlwerke und Kaianlagen wurden gebaut, Kräne zum Be- und Entladen der Schiffe errichtet sowie Speicher und Lagerhäuser direkt am Hafen erbaut. Mit der Industrialisierung siedelten sich vermehrt Produktions- und Industrieanlagen im und am Hafen an. Der Auf- und Ausbau des Schienen- und Straßenverkehrs schuf neue Verbindungen zwischen Wasser und Land. Aber auch logistische Neuerungen wie Tankschiffe und Containertechnik und ihre neuen Anforderungen an den Frachenumschlag veränderten die Hafenlandschaften. Hinzu kommt heute die zunehmende Personenschiffahrt in Form von Fähr-, Ausflugs-, Passagier- und Kreuzfahrtschiffen. Wechselnde politische und wirtschaftliche Verhältnisse sowie militärische Interessen zählen ebenfalls zu den Einflussfaktoren auf die Entwicklung von Häfen.

Mit der allgemein zu beobachtenden schrittweisen Verlagerung der Hafenableue weg aus den Stadtzentren hin zur See, aufgrund des zunehmenden Bedarfs an tieferem Fahrwasser und größeren Lager- und Umschlagsflächen, veränderte sich auch die soziale Bedeutung und Wahrnehmung von Häfen. Bildeten sie bis weit ins 19. Jahrhundert den lebendigen Mittelpunkt der Hafenstädte, so ist heute vielerorts eine scharfe Trennung zwischen Stadt und Hafen zu beobachten. Diese wird seit 2002 durch die im Zuge der Terroranschläge vom 11. September 2001 verschärften Zugangsbeschränkungen noch weiter verfestigt (Stichwort »International Ship and Port Facility Security Code«, kurz ISPS-Code). Gleichzeitig ist jedoch in den letzten 25 Jahren auch verstärkt eine stadtentwicklerische Revitalisierung und Umnutzung brach liegender Hafenbereiche für Freizeit und Wohnen festzustellen – eine

Entwicklung, die mitunter zu Konflikten mit den traditionellen wassergebundenen Gewerben führt.¹

Der Flensburger Hafen und seine Beziehung zur Fördestadt sind ein typisches Beispiel für den hier skizzierten Strukturwandel europäischer Hafenstädte, welcher im Rahmen des Ausstellungsprojektes zur Klanglandschaft des Flensburger Hafens auch deutlich hörbar wurde. Im Folgenden werde ich einen kurzen Überblick zur Geschichte des Flensburger Hafens geben, um daran anschließend die aktuelle Entwicklung des Hafens darzustellen.²

Hafen- und Stadtentwicklung

Die Geschichte und Entwicklung der Stadt Flensburg ist untrennbar mit dem Hafen verbunden. Die ältesten Siedlungsteile sind am südöstlichen Ufer im inneren Winkel der Förde nachgewiesen. Diese bot einen geschützten Naturhafen, der zudem äußerst verkehrsgünstig direkt an der Kreuzung zweier wichtiger Handelsstraßen lag – der Ost-West-Verbindung zwischen Angeln und Friesland einerseits und der Nord-Süd-Verbindung des »Ochsenwegs« oder »Heerwegs« (dänisch Hærvej) zwischen Jütland und der Elbe andererseits. Auch die folgende Entwicklung der Stadt richtete sich voll und ganz auf die Erfordernisse des Seehandels aus. Bis zum 16. Jahrhundert bildete sich

¹ Vgl. allg. zum Strukturwandel von Häfen u. a. Dirk J. Peters und Hartmut Bickelmann (Hg.): *Hafenlandschaft im Wandel. Beiträge und Ergebnisse der Tagung zur Industriekultur und Denkmalpflege im Deutschen Schiffahrtsmuseum Bremerhaven am 17. und 18. September 1999*. Bremerhaven 2000; *Alte Häfen – Neue Aufgaben. Häfen der Küstenschifffahrt in Skandinavien und Westeuropa gestern und heute*. Hrsg. v. Arbeitskreis »Geschichte der Küstenschifffahrt im 20. Jahrhundert«. Bremen 2006. Eric van Hooydonk: *Soft Values of Seaports. A strategy for the restoration of public support for seaports*. Antwerpen/ Apeldoorn 2007.

² Die folgenden Ausführungen basieren auf den nachstehenden stadt- und hafengeschichtlichen Darstellungen: Jürgen F. Jensen: *Der Flensburger Hafen – Vergangenheit und Zukunft unter Berücksichtigung des noch nicht vollständig abgeschlossenen Masterplans*. Unveröffentlichtes Manuskript einer Rede gehalten zur Eröffnung der Ausstellung »Hafen – Klang – Landschaft. Ein Hörspaziergang« am 7. Februar 2010 im Flensburger Schiffahrtsmuseum; Christine Keitsch: *Landgang. Der Flensburger Hafen um 1900*. Flensburg 2000; Dies.: *Der Flensburger Hafen im Wandel: Vom Umschlagshafen zum maritimen Freizeitpark?* In: *Alte Häfen – Neue Aufgaben*, wie Anm. 1, S. 84–96; *Schifffahrt und Häfen von Tondern bis Brunsbüttel, von Haderleben bis Schleswig. Ein geschichtlicher Überblick von den Anfängen bis heute*. Hrsg. v. der *Industrie- und Handelskammer zu Flensburg*, Flensburg 1971; Karl Weigand: *Die Bedeutung der Förde für die Stadt Flensburg*. In: *Flensburg. 700 Jahre Stadt*, Bd. 2. Festschrift hrsg. von der Stadt Flensburg, Flensburg 1984, S. 224–240; Eiko Wenzel: *Der Flensburger Hafen im Wandel. Zur Situation der schifffahrtsbezogenen Kulturdenkmale in der Fördestadt*. In: Peters/Bickelmann (Hg.), wie Anm. 1, S. 99–115.

entlang des Westufers des Fördezipfels die noch heute erkennbare, an eine Fischgräte erinnernde Struktur der Stadt aus: ein langer Straßenzug parallel zum Ufer mit beiderseits schmalen, lang gestreckten Parzellen, auf denen tief gestaffelte Kaufmannshöfe entstanden, auf der Ostseite der Straße mit direktem Zugang zum Wasser für einen optimalen Warenumsatz. Der Flensburger Denkmalpfleger Eiko Wenzel bezeichnet diese markante Topographie zu Recht als das »vielleicht (...) wichtigste schiffahrtsbezogene Kulturzeugnis Flensburgs.«³

Profitierend vom Niedergang der Hanse erreichte Flensburg im 16. Jahrhundert seine erste große wirtschaftliche Blütezeit. Die Stadt zählte rund 6.000 Einwohner und eine Flotte von 200 Schiffen und war damit eine der bedeutendsten Seehandelsstädte im Herrschaftsbereich der dänischen Krone. Während der 30-jährige Krieg (1618-1648) und die nordischen Kriege (1712-1721) verheerende Folgen für die Stadt und ihren Hafen hatten, erholte sich der Handel im 18. Jahrhundert wieder. 1749 begannen Flensburger Kaufleute Schiffe zum Walfang auf die Grönlandfahrt zu schicken. Ab 1755 segelten Flensburger Schiffe zu den Dänisch-Westindischen Inseln St. Jan, St. Thomas sowie St. Croix und brachten neben Baumwolle, Tabak, Farb- und Edelhölzern vor allem das begehrte Luxusgut Zucker und – zunächst als Beiladung – den Rum in die Fördestadt. Flensburg entwickelte sich neben Kopenhagen und Altona zu einem der bedeutendsten Standorte der Zuckerproduktion im dänischen Gesamtstaat. Der gestiegene Warenumsatz erforderte größere Lagerkapazitäten, sodass zum Wasser hin die großen Querspeicher der Kaufmannshöfe entstanden – die Speicherlinie. Ein besonders prächtiges Zeugnis dieser wirtschaftlichen Blütezeit ist der heute noch erhaltene imposante Westindienspeicher, den der Kaufmann Andreas Christiansen 1789 in der Großen Straße errichten ließ.

Vom Überseehafen zum Regionalhafen

Die Industrialisierung brachte der Stadt und ihrem Hafen im 19. Jahrhundert vielfältige Umbrüche und Veränderungen, die bis heute nachwirken. Bereits 1829 erreichte die *Dania* als erster Raddampfer aus Kopenhagen die Fördestadt. 1837 wurde die erste regelmäßige Dampfverbindung zwischen Kiel und Flensburg eingerichtet, 1838 erwarb das Handelshaus J. J. Danielsen schließlich den ersten Dampfer Flensburgs, die *Union*. Die gleiche Firma kaufte 1842 den Raddampfer *Königin Caroline Amalie* und eröffnete

³ Wenzel, wie Anm. 2, hier S. 99.

damit einen Liniendienst zwischen Flensburg und Kopenhagen. 1866 begründete der Kaufmann Friedrich Mommse Bruhn mit der Indienststellung des Dampfers *Möwe* die Ausflugs- und Personenschiffahrt auf der Förde. 1869 gründeten Flensburger Kaufleute die »Flensburger Dampfschiffahrt-Gesellschaft«. Um sich unabhängig von der englischen Schiffbauindustrie zu machen, folgte schon drei Jahre später, 1872, die Gründung der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (FSG).

Insgesamt lässt sich feststellen, dass bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts die Schiffahrt und der Seehandel trotz verschiedener Krisen und Kriege die wichtigsten wirtschaftlichen Standbeine Flensburgs blieben. So war noch um 1800 jeder dritte Flensburger als Seemann, Reifer, Böttcher oder in ähnlichen seefahrtsverbundenen Berufen tätig.⁴ Einen tiefgreifenden Einschnitt brachte erst 1895 die Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals, des heutigen Nord-Ostsee-Kanals. Beinahe von heute auf morgen kam der direkte Überseehandel im Flensburger Hafen praktisch zum Erliegen, eine Tatsache, die im Jahresbericht der Flensburger Handelskammer lakonisch mit den Worten kommentiert wird: »Die im Juni d. J. eröffnete neue Schiffahrtsstraße, der Kaiser-Wilhelm-Kanal, hat unserem Platz keinen Nutzen gebracht.«⁵ War der Hafen im 18. Jahrhundert noch der drittgrößte Seehafen im dänischen Gesamtstaat, so hatte er Ende des 19. Jahrhunderts nur noch regionale Bedeutung für die Versorgung der Stadt und ihres Umlandes mit Kohle, Getreide, Ziegeleiwaren, Stückgut, Kalkstein, Petroleum und Eisen. Die durch den Bau des Kanals erzielte direkte Verbindung zwischen der Nord- und Ostsee bugsierte Flensburg in eine Randlage fernab der Hauptverkehrsströme. Der verstärkte Ausbau des Eisenbahnnetzes tat sein übriges.

Vom Westufer zum Ostufer

Bis Anfang des 19. Jahrhunderts konzentrierte sich das Hafengeschehen fast ausschließlich am westlichen Fördeufer. Am Ostufer befanden sich über Jahrhunderte lediglich der vom Flensburger Schiffergelag, der 1580 gegründeten Schiffergilde, bewirtschaftete Ballastberg sowie eine Ziegelei, zwei Schiffbauplätze und ein paar Anlegestellen von den örtlichen Fischern. Den Mittelpunkt des Hafens bildete die Schiffbrücke, die bereits im 16. Jahrhundert mit einem Bohlwerk befestigt wurde. Erst im 19. Jahrhundert entstand hier die noch heute prägende Bebauung mit zahlreichen Kontoren von Reedereien,

⁴ Vgl. Keitsch, wie Anm. 2, hier S. 85.

⁵ Ebd., S. 87.

Schiffsmaklern und den Lotsen sowie Gast- und Schankwirtschaften, Hotels und Logierhäuser. Im 19. Jahrhundert erfolgte ebenfalls die Erweiterung der Schiffbrücke nach Norden hin mit der Einrichtung von Lagerplätzen und Schuppen für Kohle. Die 1872 gegründete Flensburger Werft siedelte sich zunächst in der Werftstraße an und erweiterte sich 1901 weiter nördlich auf einem Areal am Ostseebad. Die »Alte Werft« blieb Ausrüstungswerft. In den 1850er Jahren wurden die Hafenanlagen an das Eisenbahnnetz angebunden und direkt am Hafen auf der Plankemai ein Bahnhof errichtet. Die 1854 eröffnete Eisenbahnlinie Flensburg–Husum–Tönning war dabei Teil einer Transitstrecke von England in den Ostseeraum. Die Waren wurden per Schiff nach Tönning transportiert, dort auf die Schiene umgeschlagen und in Flensburg wieder aufs Schiff geladen. Für die Optimierung des Hafenumschlags in Flensburg errichtete die verantwortliche englische Eisenbahngesellschaft die sogenannte Englische Brücke, die rund 260 Meter ins tiefere Hafenfahwasser hineinführte und per Pferdebahn die Umladung vom Schiff auf die Schiene ermöglichte. Als Folge des Brückenbaus verschlammte der ungenutzte Innenhafen mehr und mehr, was 1862 schließlich zur Auffüllung des Hafens zwischen Hofenden und Hafendamm führte. Die Versumpfung und die damit einhergehende zu geringe Tiefe des Hafens war auch schon in vorangegangenen Jahrhunderten ein massives Problem gewesen, dem man mit Instandhaltungs- und Ausbaggerungsmaßnahmen begegnete und das immer wieder Zuschüttungen der Hafenspitze zur Folge hatte.

Um 1900 wurden seitens der Kaufmannschaft Forderungen lauter, das Ostufer für den Hafen zu erschließen. Die vorhandenen 3 Kilometer Kai- und Bohlwerke reichten längst nicht mehr für den Hafenumschlag aus. Insbesondere die tieferen Lösch- und Ladeplätze im Norden wurden für die größeren Dampfschiffe immer wichtiger. Es sollte jedoch noch bis 1920 dauern, bis der Bau eines Freihafens am nördlichen Ostufer beschlossen wurde, der 1923 schließlich als moderner Industriehafen eröffnet wurde. Ausschlaggebend waren die Abtrennung Nordschleswigs durch die Abstimmung von 1920 und der damit verbundene Verlust des wirtschaftlich so wichtigen nördlichen Flensburger Hinterlands. Ermöglicht wurde die Erschließung des Geländes durch die jahrelange Verklappung von Baggergut, wodurch zwischen 1910 und 1919 am nördlichen Ostufer eine aufgeschüttete Uferlänge von 800 Metern entstanden war. Zusätzlich wurden ein Hafenbecken von 73 m Länge und 6,5 m Tiefe angelegt, ein großes Getreidesilo, zwei Lagerhäuser und zwei elektrische Halbportalkräne errichtet und das Gelände ans Schienen- und Straßennetz angeschlossen. Zusätzlich wurde 1926 am Westufer in der Galwik-Bucht aufgrund eines Importverbots von Lebendvieh

nach Deutschland der Seegrenzschlachthof eröffnet. Da dem neuen Hafen am Ostufer aber letztlich doch keine Genehmigung für den Betrieb eines Freihafens erteilt worden war, sondern lediglich die eines »Zollanschlussgebiets«, war der neue Hafen für die Industrieansiedlung nur bedingt attraktiv und wurde schließlich wieder dem normalen Wirtschaftshafen zugeschlagen. Die zunehmende Konkurrenz der Häfen in Lübeck und Stettin sowie die Weltwirtschaftskrise von 1929 verhinderten schließlich den großen Aufschwung. Dennoch wurde bis in die 1960er Jahre beinahe der gesamte Hafen als Handels- und Industriehafen genutzt: angefangen von der Werft am nördlichen Westufer über den Kraftwerkskai, vorbei am Seegrenzschlachthof bis zur Ausrüstungswerft der FSG und verschiedenen Kaianlagen im Innenhafen für Kohlelöschung, Holz- und Schrotturnschlag. An der Hafenspitze befand sich der Kanalschuppen, am südlichen Ostufer der Fischereiverein, der Ballastkai und südliche Harniskai wurden für den Umschlag von Briketts und Koks nach Dänemark und anderen skandinavischen Ländern genutzt. Der Harniskai war mit den Siloanlagen für den Getreideumschlag sowie mit einer Tankerlöschbrücke und den dazugehörigen Tankanlagen besetzt. Das Industriehafenbecken diente dem Holzumschlag. Die für den Umschlag genutzten Kaianlagen hatten noch Anfang der 1960er Jahre die dreifache Länge gegenüber der von heute. Insgesamt behielt der Flensburger Hafen die Bedeutung eines wichtigen Regionalhafens – was er bis heute ist.

Die Entdeckung des Hafens als Freizeitort

In den 1960er Jahren setzte im Flensburger Hafen ein einschneidender Strukturwandel ein, den der Flensburger Schiffsmakler Jürgen F. Jensen als langsamen »Erosionsprozess«⁶ charakterisiert, dessen Wurzeln bereits in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu finden sind. Das Aufkommen der Ausflugsfahrten auf der Förde, die in den 1890er Jahren einen ersten Höhepunkt erlebten, schuf das Bewusstsein dafür, dass Schifffahrt nicht nur dem Transport, sondern durchaus auch dem Vergnügen dienen konnte. Die Anlegestellen der Ausflugsdampfer entlang der Förde waren zumeist mit Gaststätten und Kurhäusern ausgerüstet, sodass der sonntägliche Landgang hier seinen Höhepunkt fand. Typisch für die Zeit wurde 1872 mit dem Ostseebad das erste Flensburger Strandbad eröffnet, 1922 folgte das Strandbad Solitude. Auch der Segelsport hat in Flensburg eine lange Tradition. Bereits 1855 ver-

⁶ Jensen, wie Anm. 2, hier S. 3.

anstellten englische Arbeiter von der Eisenbahngesellschaft die erste Regatta für »Lustböte« auf der Flensburger Förde. 1890 gründete sich der Flensburger Segelclub, der zunächst am Harniskai im Flensburger Hafen seinen Standort hatte, bis er 1935 ins Quellental nach Glücksburg umzog. Die Landschaftsmaler der Künstlerkolonie Ekensund taten ihr Übriges für die Entdeckung der Förde, ihrer Ufer und des Wassers als Ort der Erholung, Freizeit und Kontemplation.

Mit den Mitte der 1950er Jahren einsetzenden »Butterfahrten« und dem damit verbundenen Einkaufstourismus erlebte die Fahrgastschifffahrt eine ungeahnte zweite Blütezeit, die erst 1999 mit Inkrafttreten einer neuen EU-Richtlinie, die den zollfreien Einkauf verbot, zu Ende ging. Zur Hochzeit der Butterfahrten lag an der Fördebrücke am Standort des früheren Dampferpavillons eine große Flotte von Ausflugsschiffen, die Mitte der 1970er Jahre im Linienverkehr und mit Sonderfahrten insgesamt 3,7 Millionen Fahrgäste pro Jahr transportierten. In diese Zeit fällt auch ein massiver Rückgang der industriellen Nutzung des Hafens. 1969 verlagerte die FSG die Ausrüstungswerft von der Werftstraße hoch zur »Neuen Werft«. Die nachfolgende Nutzung des Geländes durch die Flensburger Fahrzeugwerke (FFG) hatte keine Bindung mehr zum Wasser, sodass ein Verfall der Kaianlagen einsetzte, der bis heute anhält. 1973 wurde der Seegrenzschlachthof geschlossen, Anfang der 1980er Jahre die Tankerlöschbrücke und die dazugehörigen Tankanlagen abgerissen. Auch der Holzimporteur Dethleffsen zog sich vom Hafen zurück.

Fast schon wie eine Kompensation des Wandels entwickelte sich zeitgleich am Flensburger Hafen eine lebendige, maritim-historische Szene. So gründete sich bereits 1973 der Förderverein des Flensburger Schifffahrtsmuseums mit dem Ziel, ein Museum zur maritimen Geschichte und Kultur Flensburgs einzurichten, das schließlich 1984 zum 700-jährigen Stadtjubiläum im historischen Zollpackhaus an der Schiffbrücke eröffnet werden konnte. 1979 gründete ein Kreis von Liebhabern alter Schiffe den Verein Flensburger Museumshafen, der sich mit seinen historischen segelnden Berufsfahrzeugen der Revier- und Küstenfahrt – also kleinen Frachtseglern, Fischereifahrzeugen und Dienstfahrzeugen wie z. B. Zoll-, Lotsen- und Rettungskuttern – ebenfalls an der Schiffbrücke ansiedelte und dort als Steganlage nach historischem Vorbild ein hölzernes Bohlwerk mit der Replik eines Hafenkrans (»Krahn« von 1726) anlegte. Dank einer 1979 ins Leben gerufenen Bürgerinitiative gelang Anfang der 1980er Jahre zudem die Rettung und erneute Infahrtsetzung des 1908 erbauten Salondampfers *Alexandra*, der 1975 außer Dienst gestellt worden war und verschrottet werden sollte. 1982 wurde die *Alexandra*

durch das Landesamt für Denkmalpflege als Kulturdenkmal anerkannt und gilt heute als Wahrzeichen der Stadt Flensburg. 1996 gründete sich die Museumswerft, auf der Segelschiffe und Arbeitsboote nach historischem Vorbild gebaut und restauriert werden. Als Ausgründung aus dem Museumshafen kam 2005 der Verein Klassische Yachten hinzu, der sich mit seiner Sammlung von »Lustfahrzeugen« der Geschichte des Segelsports auf der westlichen Ostsee widmet. Zusammengekommen bilden das Schiffahrtsmuseum und die verschiedenen Vereine den »Historischen Hafen Flensburg«, der sich der Sammlung, Bewahrung, Vermittlung und Inszenierung der maritimen Geschichte Flensburgs verschrieben hat und eine enge Verzahnung der verschiedenen Sammlungen von Wasserfahrzeugen und der historischen Altstadt entlang der Küste anstrebt. Hierzu gehört u. a. auch die Einbindung maritimer Denkmäler wie das Kompagnietor an der Schiffbrücke (Gildehaus des Flensburger Schiffergelags, 1602-1604 zur Abfertigung des Hafenverkehrs errichtet, zeitweise Sitz von Hafen- und Seeamt) oder verschiedener erhaltener Kaufmannshöfe. Die verschiedenen Stätten des maritimen Erbes erschließen sich insbesondere entlang zweier vom Schiffahrtsmuseum entwickelter thematischer Stadtrundgänge: der »Kapitänsweg« und die »Rum & Zucker Meile«. Aus den Aktivitäten des Museumshafens und des Fördervereins des Dampfers Alexandra entstanden zusätzlich verschiedene Hafenfeste wie die »Rum Regatta«, das »Dampf Rundum« oder die »Apfelfahrt«, welche regelmäßig Tausende von Schaulustigen und Besucher/innen anziehen und den Hafen in eine große Festmeile verwandeln. Der Hafen hat so eine ganz neue Anziehungskraft gewonnen, die verstärkt auch Kreuzfahrtschiffe nach Flensburg locken soll.

Städtebaulich wurde die Erschließung des Hafens als Freizeitort bereits 1979/80 in den Blick genommen, als die Stadt Flensburg die Neue Heimat Nord damit beauftragte, »im Bereich der Fördespitze Vorschläge für die Naherholung zu entwickeln.«⁷ 1983/84 wurde in Form einer Bestandsaufnahme zur Situation des Flensburger Hafens der Grundstein zur Entwicklung eines Hafennutzungskonzepts gelegt, das 1988 schließlich vom Amt für Stadtentwicklung präsentiert wurde und die Nutzungssituation des Flensburger Hafens bereits als »ein Nebeneinander und eine Mischung von Wohnen, Gewerbe und Erholung« kennzeichnete.⁸ Deziert wurde damit den traditio-

⁷ Flensburg. Die Fördespitze, Konzeptpapier erstellt im Auftrag der Stadt Flensburg durch die *Neue Heimat Nord*. Flensburg/Hamburg 1982, S. 2.

⁸ Hafennutzungskonzept Flensburg. Entwicklungsaspekte, Realisierungsbedingungen. Hrsg. v. der *Stadt Flensburg*. Flensburg 1988, S. 4.

nellen Hafenfunktionen von Güterumschlag und Gewerbegebiet die immer wichtiger werdende Freizeitfunktionen von Personenschifffahrt, Gastronomie, Segelsport und Tourismus zur Seite gestellt und der Hafen insgesamt unter städtebaulichen Gesichtspunkten ausdrücklich als »Stadtmittelpunkt« betrachtet.⁹

Ihren konkreten Ausdruck fand diese Neubewertung des Hafens in verschiedenen Veränderungen der Bebauung und Nutzung des Ostufers. Einige Krananlagen und Lagerschuppen sowie der Brikettkai wurden aufgegeben. 1999 entstand an Stelle des abgebrannten alten hölzernen Hafenschuppens ein Fischmarkt mit Gastronomiebetrieb. Auch wenn dieser Neubau »die Proportionen des alten Speichergebäudes aufnimmt« und, wie Eiko Wenzel feststellt, »durch das Thema ›Fisch‹ auch maritime Bezüge hergestellt werden, so hat das Hafengewässer für das Gebäude keine wirtschaftliche Bedeutung mehr, sondern allenfalls eine gestalterische.«¹⁰ Ein weithin sichtbares Symbol für den neuen Trend von der Freizeit und dem Wohnen am Wasser ist der Gebäudekomplex des Werftkontors, der in unmittelbarer Nachbarschaft zum Futtermittelwerk der Raiffeisen Hauptgenossenschaft luxuriöse Wohnungen, Büroeinheiten und Gastronomie sowie eine eigene Marina für Segel- und Sportboote bietet – eine Nachbarschaft, die Jürgen F. Jensen für den Handelshafen mit seinen unvermeidlichen Lärm- und Schmutzemissionen als »bedrohliche Nähe« beschreibt.¹¹

Den Wandel steuern – Entwicklung eines Masterplans Flensburger Hafen

Wie konfliktreich der aktuelle Strukturwandel verläuft, lässt sich exemplarisch an den kontroversen Diskussionen um den Abriss des Kailagerschuppens am Ballastkai und den geplanten Hotelneubau an selbiger Stelle festmachen. 2008 kam es zur Gründung einer Bürgerinitiative zum Erhalt der gewachsenen Hafenbebauung, und die Diskussionen bildeten indirekt auch den Anstoß zu einer einvernehmlichen Strategieentwicklung für die zukünftige Nutzung des Flensburger Hafens. Anknüpfend an das Hafennutzungskon-

⁹ Ebd., S. 36–38.

¹⁰ Wenzel, wie Anm. 2, hier S. 87. Eine umfangreiche Dokumentation zum Wandel der maritimen Kultur wurde vom Flensburger Schifffahrtsmuseum 1994 als Ergebnis eines Forschungsprojekts veröffentlicht. Vgl. Fördenland im Wandel: Veränderungen der maritimen Kultur zwischen Alsensund und Eckernförder Bucht. Hrsg. v. Verein zur Förderung des Flensburger Schifffahrtsmuseums. Flensburg 1994.

¹¹ Jensen, wie Anm. 2, hier S. 5.

zept von 1988 hat die Stadt Flensburg im Herbst 2008 eine bemerkenswerte Initiative gestartet, in deren Rahmen auf Basis einer breiten Beteiligung der Bürger/innen der Stadt sowie von Vertreter/innen aus Politik, Verwaltung, Hafenwirtschaft, Tourismus und Kultur ein »Masterplan« für die langfristige Entwicklung des Flensburger Hafens erarbeitet werden sollte. Konkret wurden öffentliche Präsentationen, Bürgerbefragungen, Planungswerkstätten für Kinder und Jugendliche sowie Experten-Workshops mit Vertreter/innen der verschiedenen Hafenakteure durchgeführt. Die endgültige Entscheidung über den Masterplan steht noch aus, sie wird derzeit jedoch in den politischen Ausschüssen diskutiert.

Betrachtet man die vorliegenden Ergebnisse der verschiedenen Befragungen und insbesondere der Workshops, so ist ein klares Votum für den Erhalt und die Stärkung der Multifunktionalität des Flensburger Hafens, gegliedert nach seinen relativ klar abgegrenzten Nutzungsbereichen, erkennbar. Das bedeutet am Nordwestufer den Erhalt und die Stärkung der FSG und der Stadtwerke als wassergebundene Unternehmen. Langfristiges Entwicklungspotenzial bietet das Gelände der »Alten Werft«, wo grundsätzlich ein Rückbezug zum Wasser in Form einer denkmalpflegerischen Erschließung der historischen Werftgebäude etwa als Kreuzfahrtschiffanleger vorstellbar ist. Die gegenwärtige Nutzung durch die Flensburger Fahrzeugwerke und Fahrzeugwerke Nord steht jedoch nicht in Frage. Der Bereich Schiffbrücke bis Hafenspitze soll verstärkt in Richtung Tourismus und innerstädtische Naherholung entwickelt werden, wobei insbesondere dem Ensemble des Historischen Hafens und dem Schifffahrtsmuseum eine große Bedeutung zugesprochen wird. Bei der Hafenspitze selbst wurde Entwicklungsbedarf bei der Gestaltung der Freifläche reklamiert. Das Ostufer von der Hafenspitze bis zum Werftkontor soll ebenfalls in der gemischten Freizeit- und Wohnnutzung verbleiben. Hier wurde insbesondere auf die Bedeutung und das touristische Potenzial des Fischereivereins verwiesen. Die Neubebauung des abgebrochenen Kailagerschuppens durch das aktuelle Investorenkonzept »Klarschiff« – ein modernes Gebäude mit Gastronomie, Büros und Wohnungen – steht nach wie vor in der Kritik. Die Nutzung des Ballastkais bis hoch zur Harniskaispitze soll ausschließlich dem Handelshafen vorbehalten bleiben, dem hier Ausbaufächen zur Verfügung stünden und der damit seine aktuelle Position als zwar kleiner aber wichtiger regionaler Einfuhrhafen für Kohle, Getreide, Dünger, Futtermittel und Zellulose bei einer in den letzten Jahren relativ stabilen Umschlagsmenge von rund 450.000 Tonnen pro Jahr festigen könnte.

Insgesamt hat sich im Verlauf der drei Workshops unter den Teilnehmenden ein vermeintliches Gegeneinander zwischen Vertretern der Industrie- und Freizeitnutzung zu einem klar ausgesprochenen Miteinander gewandelt. Die sich gegenseitig befruchtende und ergänzende wirtschaftliche wie identitätsstiftende Bedeutung des Flensburger Hafens in seinen vielfältigen Funktionen von Güterumschlag, Schiffbau, Tourismus, Naherholung, Kultur und mit seinen nicht zuletzt historisch gewachsenem Stadtraum mündet heute in gegenseitiger Anerkennung der Interessen der Hafenakteure untereinander.¹²

¹² Eine ausführliche Dokumentation zur Entwicklung des Masterplans Flensburger Hafen findet sich online: <http://www.flensburg.de/bauen-wohnen/planungen/masterplan-flensburger-hafen/> (02.08.2010).