



*Die Schiffbrücke  
nördlich des Krähens in Flensburg.*

Die Schiffbrücke. Lithographie: Johann Friedrich Fritz, 1833 (Schiffahrtsmuseum Flensburg).

Im Laufe der letzten drei Jahrhunderte wurde der Flensburger Hafen, bedingt durch politische, infrastrukturelle und wirtschaftliche Veränderungen, verschiedenartig genutzt. Dabei lag der Fokus zu jedem Zeitpunkt auf dem Handel. So galt im 18. und 19. Jahrhundert die Westindienfahrt als wirtschaftlicher Grundpfeiler des Flensburger Hafenbetriebs. Durch die Zugehörigkeit zum Dänischen Reich hatte die Stadt 1755 das Recht auf den Handel mit den dänisch-westindischen Inseln St. Jan, St. Thomas und St. Croix erhalten. So konnten Luxusartikel wie Zucker, Tabak oder Kaffee importiert und gewinnbringend weiterverarbeitet und verkauft werden.<sup>1</sup> Nachdem Flensburg 1864 an Preußen angeschlossen und 1871 in das Deutsche Reich eingegliedert worden war, verlor der direkte Überseehandel durch die Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals, dem heutigen Nord-Ostsee-Kanal, 1895 schlagartig an Bedeutung.<sup>2</sup> Eine neue, lukrative Art der Hafennutzung, die der infrastrukturellen Veränderung gerecht werden konnte, musste gefunden werden; und da der Handel mit Übersee keine einträgliche Option mehr darstellte, fokussierten Flensburger Kaufleute ihre Anstrengungen auf die Ufer des eigenen Landes und machten den Flensburger Hafen so zum Zentrum für die Küstenschifffahrt.<sup>3</sup>

Heute ist der Handel weit vom Wasser abgerückt. Das belegen auch die aktuellen Zahlen zum Gesamtumschlag aus dem Jahr 2009, die von der Flensburger Hafen GmbH erhoben wurde. Dieser ist im Vergleich zu 1902 mit 488.886 Tonnen wesentlich größer – bedingt durch neue technische Entwicklungen im Schiffbau, welche die Fertigung größerer Schiffe mit höheren Ladekapazitäten ermöglichten, und durch die Ansiedlung differenzierter Industriebetriebe im Flensburger Hafen.<sup>4</sup> Der Vergleich zu anderen deutschen Umschlagshäfen, an denen sich der Flensburger Hafen messen muss, macht

<sup>1</sup> Vgl. *Christine Keitsch*: Der Flensburger Hafen im Wandel. Vom Umschlagshafen zum maritimen Freizeitpark? In: Arbeitskreis Geschichte der Küstenschifffahrt im 20. Jahrhundert (Hg.): *Alte Häfen – neue Aufgaben. Häfen der Küstenschifffahrt in Skandinavien und Westeuropa gestern und heute*. Bremen 2006, S. 84–96, hier S. 85.

<sup>2</sup> Vgl. Ebd., S. 86.

<sup>3</sup> Ebd.

<sup>4</sup> <http://www.flensburger-hafen.de/uploads/media/Jahresumschlagszahlen-2009.pdf> (11.03.2010).

jedoch deutlich, welch geringen Stellenwert er im gesamtdeutschen Seehandel einnimmt und weshalb er lediglich als regionaler Versorgungshafen fungiert.<sup>5</sup> Aus Sicht der Stadtplanung ist der Flensburger Hafen daher als Wirtschaftshafen nicht mehr profitabel. Infolgedessen werden seit mehreren Jahren verschiedenartige Konzepte, den Hafen umzugestalten und ihn einem an die aktuellen Gegebenheiten angepassten Nutzen zuzuführen, diskutiert.

Im vorliegenden Aufsatz sollen die verschiedenen Interessengruppen, die Akteure am Flensburger Hafen, die an der Diskussion um die Neukonzeption des Hafens beteiligt sind und auch von möglichen Umgestaltungsprozessen betroffen sein werden, in den Fokus gerückt und untersucht werden. Zunächst soll dabei die theoretische Grundlage der Untersuchung, der von den Soziologen Trevor Pinch und Wiebe E. Bijker entwickelte Ansatz der *social construction of technology* (SCOT), erläutert werden. Das Modell wurde zur Beschreibung der Entstehung von Technik entwickelt und wird hier als Analyserahmen verwendet, um die Aushandlungsprozesse zwischen den Akteuren rund um den Flensburger Hafen zu deuten. Anschließend werden die gegenwärtigen Akteure am Flensburger Hafen vorgestellt und nach ihren Interessen unterteilt. Die Interessengruppen »Hafenwirtschaft« und »Freizeit, Tourismus und Wohnen« werden genauer unter die Lupe genommen und beschrieben. Abschließend soll anhand des »Fördehotels Ballastkai« ein gescheitertes beziehungsweise nicht umgesetztes Nutzungskonzept vorgestellt werden, bevor im Fazit die Erkenntnisse zusammengefasst werden.

### *Die SCOT-Forschungsperspektive*

Als theoretisches Modell der Analyse der Hafennutzung und -entwicklung soll ein sozialkonstruktivistischer Ansatz gewählt werden. Das von den Soziologen Wiebe E. Bijker und Trevor Pinch entwickelte Forschungsprogramm »Social Construction of Technology« (SCOT) wurde zur Untersuchung der sozialen Bedingungen bei der Entstehung von technischen Produkten erarbeitet.<sup>6</sup> Es eignet sich als Analyserahmen für die Untersuchung des Flensbur-

<sup>5</sup> Vgl. Kiel: 4,91 Millionen Tonnen Gesamtumschlag, [http://www.port-of-kiel.de/index.php?active\\_id=57&calendar\\_id=87](http://www.port-of-kiel.de/index.php?active_id=57&calendar_id=87) (11.03.2010); vgl. Bremen: 63 Millionen Tonnen Gesamtumschlag, [http://weser-ems.business-on.de/bremische-haefen-wirtschaftskrisenumschlag-bremen-millionen-\\_id8488.html](http://weser-ems.business-on.de/bremische-haefen-wirtschaftskrisenumschlag-bremen-millionen-_id8488.html) (11.03.2010).

<sup>6</sup> *Wiebe E. Bijker/Trevor Pinch: The Social Construction of Facts and Artifacts: Or How the Sociology of Science and the Sociology of Technology Might Benefit Each Other.* In: *Wiebe E. Bijker/Thomas P. Hughes/Trevor Pinch* (Hg.): *The Social Construction of Technological System: New Directions in the Sociology and History of Technology.* Cambridge (Mass.) 2001, S. 17–47.

ger Hafens, weil mit ihm schwerpunktmäßig die an der Hafenentwicklung beteiligten Akteure und ihre Interessen fokussiert werden können. Hafenentwicklung ist damit keine zwingende Entwicklung, sondern ein sozial steuerbarer Prozess, wie zum Beispiel die Etablierung des Historischen Hafens Flensburg zeigt.

SCOT, also die soziale Konstruktion von Technik, beschreibt den Entwicklungsprozess eines technischen Produktes als Abwechslung von Variation und Selektion in einem multidirektionalen Modell. Das heißt, dass im Gegensatz zu anderen Modellen nicht etwa die lineare Entwicklung ausschlaggebend ist, sondern dass unter Berücksichtigung der jeweiligen historisch aktuellen Umstände sowohl die erfolgreichen Entwicklungsstadien, die der Entwicklung eines technischen Artefakts zugrunde liegen, beschrieben werden, ebenso wie diejenigen Entwicklungsschritte, die gescheitert sind.<sup>7</sup> In Bezug auf den Flensburger Hafen bedeutet dies, dass nicht nur die realisierten Nutzungskonzepte, wie beispielsweise die »Rum Regatta« als maritimes Event oder das Werftkontor als Wohnprojekt, vorgestellt werden müssen, sondern auch solche Projekte, die letztendlich nicht umgesetzt wurden, wie das »Förderhotel Ballastkai«.<sup>8</sup>

Weiter heißt es bei Bijker und Pinch, dass die positiven Eigenschaften oder die Probleme eines technischen Produktes dadurch definiert werden, dass soziale Gruppen existieren, die in einer Eigenschaft des Produktes eine Chance oder eine Gefahr sehen:

»The phrase [social group] is used to denote institutions and organizations (such as the military or some specific industrial company), as well as organized or unorganized groups of individuals. The key requirement is that all members of a certain social group share the same set of meanings, attached to a specific artifact.«<sup>9</sup>

Im Flensburger Hafen lassen sich grundsätzlich zwei Probleme identifizieren, die durch die beteiligten sozialen Gruppen determiniert sind. Auf der einen Seite steht das Problem der (Lärm-, Schmutz- und Staub-)Emissionen durch die ansässigen Wirtschafts- und Industrieunternehmen, während auf der anderen Seite der Mangel an Raum, bedingt durch die Nutzung des Hafensareals für freizeitleiche und touristische Zwecke, als Problem ausgemacht werden kann.

<sup>7</sup> Vgl. ebd., S. 28.

<sup>8</sup> Vgl. [http://www.flensburg.de/imperia/md/content/flensburg/buergerservice/amtl\\_bekanntmachungen/2006/2006-12-01-oefentl-ausl-foerdehotel.pdf](http://www.flensburg.de/imperia/md/content/flensburg/buergerservice/amtl_bekanntmachungen/2006/2006-12-01-oefentl-ausl-foerdehotel.pdf) (13.03.2010).

<sup>9</sup> Vgl. *Bijker/Pinch*, wie Anm. 6, S. 30.

Die an der Gestaltung des »Produktes« Flensburger Hafen beteiligten sozialen Gruppen lassen sich vereinfacht in zwei Lager mit gegensätzlichen Interessen einteilen: Akteure der Hafenvirtschaft und des Historischen Hafens Flensburg, die für die Erhaltung der Infrastruktur des Hafens, welche auch eine industrielle Nutzung ermöglicht, plädieren, und Akteure von Freizeit-, Tourismus- und Wohnprojekten, die ihren Fokus auf Wohn- und Hotelprojekte im Hafen legen. Auf der Seite der Hafenvirtschaft lassen sich, ohne Anspruch auf Vollständigkeit, die Stadtwerke Flensburg, die Flensburger Schiffbaugesellschaft mbH & Co. KG (FSG), das Futtermittelwerk der Raiffeisen Hauptgenossenschaft Nord AG und die Flensburger Fahrzeugbau Gesellschaft mbH (FFG)<sup>10</sup> differenzieren, während auf Seite der Freizeit- und Wohnprojekte das Werftkontor und die am Hafen ansässigen Gastronomie- und Wassersportbetriebe (Marinas am Ost- und Westufer) zu nennen sind.

Nach dem SCOT-Ansatz folgt nach der Definition der beteiligten sozialen Gruppen eine detaillierte Beschreibung jeder Gruppe, um herauszufinden, welche Bedeutung oder Funktion das technische Produkt, im vorliegenden Fall also der Flensburger Hafen, für jede soziale Gruppe hat.<sup>11</sup> Dabei sind vor allem die mit dem Produkt verbundenen Probleme von Interesse, für die es zahlreiche Variationen möglicher Lösungen geben soll.<sup>12</sup> Dieser Zustand, also die nicht abgeschlossene Form eines Produktes, die vielen Möglichkeiten potenzieller Lösungen bzw. Weiterentwicklungen parat hält, wird bei Bijker und Pinch als »interpretative flexibility« beschrieben.<sup>13</sup> Diese kann erst überwunden werden, wenn das jeweilige Produkt »stabilization« bzw. »closure« erfährt, wenn also eine der möglichen Lösungen umgesetzt wird, die im besten Fall alle an dem Prozess beteiligten sozialen Gruppen zufrieden stellt.<sup>14</sup>

Als Methode, Informationen über die beteiligten sozialen Gruppen zu sammeln, wird unter anderem die Durchführung von Interviews genannt.<sup>15</sup> Auch im Ausstellungsprojekt »Maritime Klanglandschaften« liegen diese, zumindest zum Teil, auch als Grundlage für die folgende Beschreibung der am Hafengeschehen beteiligten Akteure vor. So fließen in die Untersuchung die Ergebnisse von Interviews mit Vertreter/innen der Flensburger Hafen GmbH, des Fachbereichs Umwelt und Planen der Stadt Flensburg, der

---

<sup>10</sup> Konkretisierung: Die FFG liegt zwar am Westufer des Hafens, ist jedoch kein wassergebundener Betrieb.

<sup>11</sup> Vgl. *Bijker/Pinch*, wie Anm. 6, S. 34.

<sup>12</sup> Ebd., S. 35.

<sup>13</sup> Ebd., S. 40.

<sup>14</sup> Ebd., S. 44.

<sup>15</sup> Ebd., S. 40.

Hafenwirtschaft und des Historischen Hafens ein. Weitere Informationen wurden durch Internetrecherche und schriftliche Quellen, die im Folgenden jeweils benannt werden, erhoben.

### *Akteure am Hafen I – die Vertreter der Hafenwirtschaft*

Als eines der für die Hafenwirtschaft wichtigsten Unternehmen, das den Flensburger Hafen auch für die Brennstoffanlieferung (Kohle) nutzt, ist zunächst die Stadtwerke Flensburg GmbH zu nennen. Als eine 100-prozentige Tochter der Stadt Flensburg sind die Stadtwerke für die Fernwärme-, Elektrizitäts-, Industriegas- und Wasserversorgung der Stadt und des Umlandes verantwortlich.<sup>16</sup> Außerdem sorgt die Flensburger Hafen GmbH, ein Tochterunternehmen der Stadtwerke, für die Hafenerhaltung und ist so beispielsweise für die Reparatur von Dalben, die Sicherung von Kaikanten und die Instandhaltung der Katronschutzanlage, die den gesamten Hafen umgibt, zuständig.

Das von den Stadtwerken betriebene Heizkraftwerk im Strandweg am nördlichen Westufer ist nach Angaben des Hafenskapitäns eines der am meisten vom Umschlag abhängigen Objekte im Flensburger Hafen. Die Kohle, die derzeit noch für den Betrieb des Kraftwerkes verwendet wird, macht zurzeit in etwa die Hälfte des Gesamtumschlages des Flensburger Hafens aus. Dementsprechend verfügt das Heizkraftwerk auch über einen eigenen Anleger, der in der Regel ausschließlich für das Löschen der angelieferten Kohle verwendet wird und nur in Ausnahmefällen – wenn beispielsweise die am Hafen ansässige Werft Stapellauf hat – anderen Zwecken zugeführt wird. Eine andere Möglichkeit, zum Beispiel per Lastwagen oder Eisenbahn, die benötigte Kohle zu erhalten, kommt nicht in Frage, da der Transport per Schiff die kostengünstigste und somit wirtschaftlichste Methode darstellt.

Bis 2050 planen die Flensburger Stadtwerke außerdem das Kraftwerk auf CO<sub>2</sub>-neutralen Betrieb umzustellen. Anstelle der derzeit verwendeten Kohle soll dann beispielsweise Holz, ein nachwachsender Rohstoff, für die Betreibung des Kraftwerkes verwendet werden. Durch die Umstellung des Brennstoffes von Kohle auf Holz ist auf Grund des größeren Volumens von einer Steigerung des Umschlages auszugehen, was die Nutzung weiterer Umschlagsflächen nach sich zieht. Die Vorbereitungen für die Erschließung dieser neuen Flächen laufen nach Angaben des Stadtwerkes bereits. So wurde

<sup>16</sup> Vgl. <http://www.stadtwerke-flensburg.de/home/unternehmen/geschaeftsbereiche.html> (14.03.2010).

unlängst ein Förderantrag beim Land eingereicht, um mit Hilfe von EU-Mitteln den Harniskai am Ostufer zu sanieren und die Europawiese, die sich in unmittelbarer Nähe des neuen Harniskais befindet, als möglichen Umschlagsplatz zu erschließen. Inwieweit diese Flächen allerdings auch wirklich für den Warenumschlag genutzt werden können und dürfen, und nicht doch für den Freizeit- und Tourismusbetrieb freigehalten werden, steht derzeit noch nicht endgültig fest. Dementsprechend ist als Problem des Akteurs Flensburger Stadtwerke, der an der Entwicklung des Flensburger Hafens beteiligt ist, der Mangel an ausreichenden Flächen für einen ökonomischen Warenumschlag festzuhalten.<sup>17</sup>

Ein weiteres Unternehmen mit dem Fokus auf der Nutzung des Hafens als Industrie- und Umschlagshafen ist die 1872 gegründete Flensburger Schiffbaugesellschaft mbH & Co. KG (FSG). Die nördlich der Stadtwerke in der Batteriestraße am Westufer gelegene Werft ist unter anderem für die Fertigung von RoRo-Fähren und Marineschiffen verantwortlich, weswegen die unmittelbare Nähe zum Meer, ein Zugang zum Wasser, unabdingbar ist.<sup>18</sup> Ebenso wie bei den Flensburger Stadtwerken stellen die (Lärm-)Emissionen, die von der FSG ausgehen, insbesondere zeitweise auftretende Stahlbaugeräusche, ein Problem für die am Hafen ansässigen, auf die Wohnnutzung fokussierten Akteure dar.

Mit seinen Getreidesilos am Ballastkai, in direkter Nachbarschaft zum Wertkontor am Flensburger Ostufer, ist auch das Futtermittelwerk der Raiffeisen Hauptgenossenschaft Nord AG (ehem. »HaGe«) als Akteur mit gewerblichem Interessenschwerpunkt zu nennen. Bei einer Produktionskapazität von etwa 300.000 Tonnen im Jahr werden 60 Prozent (180.000 Tonnen) der benötigten Futtermittelkomponenten per Schiff eingeführt. Die Ausfuhr des fertigen Produktes erfolgt über den Landweg nach Dänemark oder innerhalb Deutschlands. Beim Umschlag der genannten Vorprodukte vom Schiff in die Getreidesilos und von dort auf LKWs, entstehen Lärm und Schmutz – zwei Faktoren, die für die Bewohner des benachbarten Wertkontors ein Problem darstellen. Zumindest der Belästigung durch Lärm wurde bereits beim Bau des Wertkontors durch die Nutzung des an die Getreidesilos angrenzenden Gebäudes als Bürogebäude als Emissionsschutz vorgebeugt. Ebenso wie die

---

<sup>17</sup> Vgl. Dokumentation Masterplan Flensburger Hafen, 3. Workshop »Teilräumliche Zeit- und Maßnahmekonzepte«; online: [http://www.flensburg.de/imperia/md/content/asp/flensburg/bauen\\_wohnen/planungen/dokumentation\\_3.ws\\_30.10.09\\_masterpl.fl.hafen.pdf](http://www.flensburg.de/imperia/md/content/asp/flensburg/bauen_wohnen/planungen/dokumentation_3.ws_30.10.09_masterpl.fl.hafen.pdf) (21.07.2010).

<sup>18</sup> Vgl. <http://www.fsg-ship.de/> (14.03.2010).

zuvor genannten Wirtschaftsunternehmen hat auch das Futtermittelwerk mit dem Mangel an ausreichend Wirtschaftsflächen zu kämpfen. So sind beispielsweise zum Löschen der auf dem Seeweg angelieferten Waren oftmals nicht genügend Liegeplätze vorhanden, wenn mehrere Schiffe gleichzeitig einlaufen, um ihre Waren umzuschlagen.

Als letzter Akteur mit wirtschaftlicher Ausrichtung soll an dieser Stelle die Flensburger Fahrzeugbau Gesellschaft mbH (FFG) in der Werftstraße auf dem Gelände der ehemaligen Ausrüstungswerft der FSG am Westufer genannt werden.<sup>19</sup> Die FFG ist jedoch kein wassergebundener Betrieb, sodass sie hier nur bedingt als Hafen-Akteur genannt werden kann. Auch hier ist als Kernproblematik der Mangel an ausreichender Fläche für den Warenumschlag zu nennen. So kann zum Abschluss der Vorstellung der am Hafengeschehen beteiligten Akteure mit wirtschaftlicher Ausrichtung der Mangel an Wirtschaftsflächen als gemeinsames Hauptproblem ausgemacht werden kann. Dies wird auch aus einem Interview mit einem Vertreter der Hafengewirtschaft deutlich, der angibt, dass zu früheren Zeiten der gesamte Hafen, also West- und Ostufer, als Umschlagsfläche zur Verfügung stand, was heute nicht mehr gegeben ist.

### *Akteure am Hafen II – die Vertreter von Freizeit, Tourismus und Wohnen*

Wie in anderen deutschen Häfen, zum Beispiel Kiel oder Hamburg, sind auch im Flensburger Hafen die Bereiche Freizeit, Tourismus und Wohnen für die Nutzung des Hafens als verstärkt als gewinnbringende Konzepte ins Blickfeld geraten. Mit dem Werftkontor, das 2002 am nördlichen Ostufer des Hafens in direkter Nachbarschaft zu den Getreidesilos der Raiffeisen AG fertig gestellt wurde und neben seiner Funktion der gewerblichen Nutzung über insgesamt 27 Wohnungen verfügt, wurde bereits das Konzept »Wohnen am Flensburger Innenhafen« realisiert.<sup>20</sup> Diese neue Nutzungsform des Flensburger Hafens hat neben einer Belebung des Hafengeschehens vor allem schwerwiegende Interessenskonflikte mit der industriellen Hafennutzung mit sich gebracht, auf die noch genauer eingegangen wird.

Mit der »Rum Regatta«, die seit 1980 vom Museumshafen Flensburg e.V. ausgerichtet wird, und dem »Dampf Rundum«, organisiert von der Firma Volldampf bzw. dem Förderverein Salondampfer Alexandra e.V., haben maritime Großveranstaltungen mit Ausrichtung auf Freizeit und Tourismus

<sup>19</sup> Vgl. <http://www.ffg-flensburg.de/index.php?id=3> (14.03.2010).

<sup>20</sup> Vgl. <http://www.werftkontor.com/page/baubesch.html> (12.03.2010).



Einzug in den Flensburger Hafenbetrieb erhalten.<sup>21</sup> Die »Rum Regatta« findet jährlich statt und soll die Bevölkerung für die Faszination segelnder Berufsfahrzeuge begeistern, während das »Dampf Rundum« seit 1993 alle zwei Jahre stattfindet und Traditionsschiffe sowie kleine Dampfboote rund um den Salondampfer »Alexandra« in Szene setzt.

Der Historische Hafen Flensburg darf in der Aufzählung der am Hafengeschehen beteiligten Akteure mit Freizeitinteresse nicht fehlen, da er zum einen die größte Zugkraft für Tourismus und Freizeit im Flensburger Hafen darstellt und seine Akteure zum anderen an der Abstimmung zukünftiger Entwicklungen zu Fragen des Hafenbetriebs beteiligt sind.<sup>22</sup> Die gemeinnützige GmbH Historischer Hafen Flensburg, die sich aus dem Museumshafen Flensburg, dem Förderverein Schiffahrtsmuseum, dem Förderverein Alexandra und dem Verein Klassischer Yachten zusammensetzt, nimmt eine Sonderposition unter den Akteuren am Flensburger Hafen mit Interessenschwerpunkt Freizeit, Tourismus und Wohnen ein.<sup>23</sup> Mit dem Schiffahrtsmuseum, das seit 1984 im historischen Zollpackhaus untergebracht ist und in Dauer- und Sonderausstellungen die maritime Geschichte der Stadt präsentiert, mit der seit 2001 bestehenden Museumswerft als Ausstellungs- und Werftplatz der maritimen Arbeitswelt, mit der Dampfersammlung, der Jollensammlung und der Sammlung Klassischer Yachten, ist ein Großteil des Westufers, zwischen der Norderfischerstraße im Norden und der Schiffbrückenstraße im Süden, durch den Historischen Hafen besetzt.<sup>24</sup> Im Historischen Hafen erhalten Besucher

»einen Einblick in die Seefahrts-, Arbeits- und Lebenskultur, der in dieser Kombination und im Zusammenhang mit den dazu entwickelten maritimen Klein- und Großveranstaltungen auch in europäischem Kontext einzigartig ist.«<sup>25</sup>

Mit Veranstaltungen wie dem »Dampf Rundum«, das seit 1993 alle zwei Jahre ausgerichtet wird, und der »Rum Regatta«, die seit 1980 stattfindet, locken Events mit Bezug zur Seefahrt beziehungsweise zum maritimen Erbe der Stadt jedes Jahr mehr als 300.000 Besucher in den Flensburger Hafen,

<sup>21</sup> Vgl. Hafenblatt – Flensburg Historisch Maritim, Sonderheft »Historischer Hafen«, Mai 2009.

<sup>22</sup> Vgl. Hafenblatt – Flensburg Historisch Maritim, Nr. 28, Oktober 2009.

<sup>23</sup> Vgl. Hafenblatt – Flensburg Historisch Maritim, Nr. 25, Mai 2008.

<sup>24</sup> Ebd., S. 4–5, und Hafenblatt Nr 28, wie Anm. 22, S. 4–5.

<sup>25</sup> Internetseite Historischer Hafen: <http://www.historischer-hafen.info/de/index.php> (14.03.2010).

sodass von einer kulturell-touristischen Ausrichtung die Rede sein kann.<sup>26</sup> So waren und sind es Vertreter des Historischen Hafens, die den Flensburger Hafen in seiner heutigen Form, also in Anlehnung an das historische Vorbild, erhalten. Zum Beispiel wurde die Brückenanlage vor dem Flensburger Schifffahrtsmuseum am Westufer durch eine private Initiative vor dem Verfall gerettet, wie ein Vertreter des Historischen Hafens berichtete.<sup>27</sup>

Im Gegensatz zu den anderen Akteuren aus dem Feld Freizeit, Tourismus und Wohnen, teilt der Historische Hafen nicht die gleichen Probleme mit den anderen am Hafengeschehen beteiligten Akteuren. So stellen weder die durch die Hafenwirtschaft verursachte Lärmemission noch ein Mangel an Flächen eine Schwierigkeit dar. Denn auf der einen Seite ist der Historische Hafen mit der Museumswerft, in der historische Berufsschiffe mit Hilfe von traditionellen Werkzeugen restauriert und nachgebaut werden, in geringem Umfang selbst an der Lärmemission beteiligt, auf der anderen Seite ist aber nicht auf den Hafen in seiner Funktion als Umschlagshafen angewiesen. Vielmehr liegt der Interessenschwerpunkt der Historischer Hafen Flensburg GmbH vor allem in der Erschließung des maritimen Erbes. Mittlerweile besteht mit den industriellen Anrainern Einigkeit, dass die Infrastruktur des Hafens, die eine industrielle Nutzung ermöglicht, beibehalten werden soll, um den Hafen auch weiterhin so zu nutzen, wie es im historischen Kontext zu jeder Zeit der Fall war.

Anders verhält es sich mit dem Werftkontor am Ballastkai, am Ostufer des Flensburger Hafens. Das 2002 fertiggestellte Objekt besteht aus fünf Gebäudeteilen, verfügt über insgesamt 27 Wohnungen und wird für gewerbliche Zwecke wie Gastronomie oder die Unterbringung von Büros genutzt. Das Werftkontor befindet sich in unmittelbarer Nachbarschaft zu den Getreidesilos der Raiffeisen AG. Die Anwohner sind somit von der Lärmemission, die bei der zuvor beschriebenen Löschung der Güter entsteht, direkt betroffen – obwohl zu Lärmschutzzwecken die beiden äußeren Gebäude ausschließlich als Büroflächen genutzt werden. So bietet das Werftkontor zwar eine exponierte Wohnlage im Flensburger Innenhafen, die Wohnqualität jedoch wird durch die ansässigen Wirtschaftsunternehmen und die mit diesen verbundene Lärmkulisse in gewissem Umfang gemindert.

Weiter sind als Akteure mit Interessenschwerpunkt Freizeit und Tourismus die um den und im Hafen angesiedelten Gastronomiebetriebe, zum Beispiel »Hansens Brauerei« am Westufer oder das Café und Restaurant »Belle-

<sup>26</sup> Vgl. Hafenblatt Sonderheft, wie Anm. 21, S. 22–24.

<sup>27</sup> Vgl. auch: <http://www.historischer-hafen.info/de/geschichte.php> (21.07.2010).

vue« an der Hafenspitze, zu nennen. Auch hier können die Lärmemission und die Schmutzentwicklung durch die am Hafen gelegenen Wirtschaftsunternehmen als Probleme identifiziert werden. Damit soll die Vorstellung der an der Hafententwicklung beteiligten Akteure abgeschlossen werden und zuletzt mit dem »Fördehotel Ballastkai« ein nicht umgesetztes Nutzungskonzept des Flensburger Hafens vorgestellt werden.

*Das »Fördehotel Ballastkai« als Beispiel für ein gescheitertes Nutzungskonzept*

Im November 2006 wurde vom Fachbereich Umwelt und Planen der Stadt Flensburg eine amtliche Bekanntmachung veröffentlicht, die sich mit dem Vorhaben im Bereich des Ballastkai, auf Höhe des Lagerschuppens südlich des Werftkontors, ein Hotel mit der Bezeichnung »Fördehotel Ballastkai« zu bauen, befasste. Als Grundlage für dieses Konzept sah man das im Wirtschaftsbereich Fremdenverkehr vorhandene, größere Wertschöpfungspotenzial. Ein Hotel an der Flensburger Innenförde sollte die Innenstadt wirtschaftlich voranbringen und außerdem die sogenannte maritime Erlebnisküste mit neuen touristischen Anziehungspunkten weiterentwickeln. Da nach den Ergebnissen einer Untersuchung zum Flensburger Tourismus nicht ausreichend Übernachtungskapazitäten zur Verfügung stünden, sollten diese mit dem Bau des Hotels geschaffen werden. Die Lage am Flensburger Hafen schien prädestiniert dafür, da hier mit der zentralen Lage im Stadtgebiet, der Lage an der Flensburger Förde und dem Ausblick auf die Altstadt ideale Voraussetzungen bestünden.<sup>28</sup> Allerdings wurde der Bau des »Fördehotels Ballastkai« nicht umgesetzt. Nach dem überraschenden Wahlsieg der Wählergemeinschaft »Wir in Flensburg« (WiF) 2008, die aus einer Bürgerinitiative gegen diesen Hotel-Neubau im Flensburger Hafen entstanden war, wurde der Bebauungsplan nicht umgesetzt, da sich die Architektur des geplanten Hotels nicht harmonisch in das Stadtbild eingefügt hätte und zudem der denkmalwürdige Kailagerschuppen für den Neubau hätte abgerissen werden müssen.<sup>29</sup> Auch wenn der Bau des Hotels im Flensburger Hafen nicht umgesetzt wurde, war das Bauvorhaben ein weiteres deutliches Indiz für die Neuorientierung im Nutzungskonzept des Flensburger Hafens.

<sup>28</sup> Vgl. den Entwurf des Bebauungsplans von 2006, online: [http://www.flensburg.de/imperia/md/content/asp/flensburg/buergerservice/amtl\\_bekanntmachungen/2006/2006-12-01-oefentl-ausl-foerdehotel.pdf](http://www.flensburg.de/imperia/md/content/asp/flensburg/buergerservice/amtl_bekanntmachungen/2006/2006-12-01-oefentl-ausl-foerdehotel.pdf), S. 4–5 (15.03.2010).

<sup>29</sup> Vgl. [http://www.ndr.de/nachrichten/kommunalwahlen\\_schleswig\\_holstein\\_2008/wif2.html](http://www.ndr.de/nachrichten/kommunalwahlen_schleswig_holstein_2008/wif2.html) (15.03.2010); mittlerweile wurde der Kailagerschuppen dennoch abgerissen.

*Fazit*

Aus der Vorstellung der Akteure, die am Hafengeschehen beteiligt sind, und deren verschiedenen Nutzungsvorstellungen und -konzepten für den Flensburger Hafen wird deutlich, dass sich der Hafen aktuell in einer Umbruchphase befindet. Nachdem er in seiner langen Geschichte ausschließlich als Zentrum des Handels und somit des Warenumschlags fungierte, wurde er auf Grund wirtschaftlicher Veränderungen in den letzten Jahren auch für den Bereich Freizeit und Tourismus attraktiv. So teilen sich heute Wirtschaftsbetriebe und Freizeit-, Tourismus- und Wohnprojekte das Hafengebiet.

Dabei lassen sich auf Seiten der Wirtschaftsbetriebe der Mangel an potenziellen Nutzflächen für den Warenumschlag und auf Seiten der Freizeit-, Tourismus- und Wohnprojekte die von den Wirtschaftsunternehmen verursachte Lärmemission als grundsätzliche Probleme im Hafenbereich ausmachen. Nach dem von Bijker und Pinch entwickelten Ansatz ist die Lösung der vorhandenen Probleme Voraussetzung, um ein technisches Produkt abzuschließen und zu stabilisieren.<sup>30</sup> Das innerhalb der Stadt diskutierte, langfristige Handlungskonzept mit dem Titel »Masterplan Flensburger Hafen«, an dessen Gestaltung sowohl alle Akteure des Flensburger Hafens als auch die Einwohner der Stadt beteiligt sind, bietet einen Handlungsrahmen, in den die verschiedenen Interessen einfließen sollen. Die Erarbeitung eines Masterplans scheint in jedem Fall den richtigen Weg für »eine gemeinsam getragene und zusammenführende Perspektive für den Flensburger Hafen« darzustellen.<sup>31</sup> Der Flensburger Hafen befindet sich gerade in einer Phase mit offenem Ausgang (interpretative flexibility): Eine Lösung (closure), die alle beteiligten Akteure zufrieden stellt, kann gefunden werden. Welche Möglichkeiten dafür zur Verfügung stehen und welches die beste Lösung für den Flensburger Hafen darstellt, müssen die am Aushandlungsprozess beteiligten Flensburgerinnen und Flensburger selbst entscheiden.

<sup>30</sup> Vgl. *Bijker/Pinch*, wie Anm. 6, hier S. 46.

<sup>31</sup> Vgl. <http://www.flensburg.de/bauen-wohnen/planungen/masterplan-flensburger-hafen/> (15.03.2010).