



Institut für
Städtebau und
Regionalplanung

HEIMAT HAFEN FLENSBURG

Ein neues Quartier am
westlichsten Punkt der Ostsee



Schriftenreihe Urbanismus und Entwerfen | TU Dresden

Herausgeber
Professur für Urbanismus und Entwerfen
Prof. Melanie Humann
Gudrun Deppe
Henry Fenzlein

Layout
Robin Jennifer Friedrichs

Juli 2021

Technische Universität Dresden
Fakultät Architektur
Zellescher Weg 17
01069 Dresden

Redaktioneller Hinweis: Die Beschreibungen der
Projekte wurden redaktionell angepasst.

ISBN: 978-3-96532-004-8

Abb. 1: (Deckblatt) Visualisierung „Gemeinsam Hafen Ost“

DANKSAGUNG

Die hier gezeigten studentischen Projekte entstanden im Rahmen des städtebaulichen Entwurfsstudios „Heimat Hafen Flensburg“ im Corona-Semester 2020/21 an der Professur für Urbanismus und Entwerfen der TU Dresden, Prof. Melanie Humann, Gudrun Deppe und Henry Fenzlein. Wir möchten uns an dieser Stelle herzlich für die Gastfreundschaft in Flensburg bedanken. Die inhaltliche Einführung vor Ort durch das Stadtplanungsamt und Denkmalpflegeamt Flensburg, den IHR Sanierungsträger sowie durch das Norbert Elias Center for Transformation Design and Research bildete für die Studierenden eine gute Basis, um in die städtebauliche Entwurfsarbeit einzusteigen. Unser Dank gilt auch den Studierenden, die trotz der schwierigen Corona-Situation wertvolle Beiträge für die Diskussion um die Entwicklung des Hafens Ost beisteuern konnten.

Beteiligte Studierende der Architektur:

Cosima Vogel
Katharina Fischer
Nadja Kolbe
Isabelle Limpack
Eva Münzesheimer
Maximilian Habermehl
Lorenz Kummer
Helena Lippmann
Felix Beyer
Frederike Strauch
Katharina Wiehl
Tom Meissner
Nicolai Scheinhardt
Laura Becker
Linn Dziobaka

Karl- Moritz Henschke
Anna Dietrich
Tanja Hoffmann
Jonas Förster
Felix Herzog
Cornelius Jenak
Martin Kirchner
Leonie Charnay
Chloe Aublin

Diplomarbeiten:

Thomas Volland
Philipp Fritsch
Ruth Schmidt

INHALT

EINLEITUNG	8
GEMEINSAM HAFEN OST	18
ERLEBNISPROMENADE FLENSBURG	26
FLENSBURG HAFEN OST - GEMEINSAM HAT ZUKUNFT BESTAND	36
HEIMATHAFEN FLENSBURG	50
DER GRÜNER ANKER	58
HEIMATHAFEN FLENSBURG	70
OSTHAVN FLENSBURG	80
CREATE. - EINE EINLADUNG ZUR RÜCKEROBERUNG	90
NEUER HAFEN FLENSBURG	100
ABBILDUNGSVERZEICHNIS	107

EINLEITUNG

Heimat Hafen Flensburg - Ein neues Quartier am westlichsten Punkt der Ostsee

Auszüge aus der Aufgabenstellung und der vorbereitenden Untersuchung Hafen Ost. Der „Hafen Ost“ in Flensburg ist eines der letzten Hafenareale Deutschlands, das bislang noch nicht städtebaulich entwickelt wurde. Der außergewöhnliche Ort liegt am innersten Ende der Flensburger Förde und öffnet sich an mehreren Seiten zum Wasser. Drei markante Speichergebäude aus den 1930-er Jahren prägen das Gebiet schon jetzt als zukünftige Hafenstadt. Entstehen soll ein gemischt genutztes urbanes Quartier, das die Besonderheiten des Ortes berücksichtigt und sich an den Zielen der Nachhaltigkeit orientiert. Neue Bauwerke, Plätze und Parks, Promenade und Spielplätze beherbergen Wohnen und Arbeiten, Freizeit und Kultur und werden so für alle Flensburger:innen und ihre Gäste zu einem wertvollen Lebensort.

Die Ostsee - auch Baltic Sea - ist ein Binnenmeer, umschlossen von den Anrainerstaaten Deutschland, Polen, den baltischen und skandinavischen Ländern. Von Kopenhagen bis Tallinn, von Helsinki bis Kiel: Die Städte verbindet mehr als die gemeinsame Geschichte der Hanse - Brücken, Fährverkehr und Pläne, alte Hafenanlagen zu Vorzeigeprojekten umzubauen. Kaum eine andere europäische Großregion ist so stark von ihren Hafenstädten geprägt. Viele der Städte gehen zurück auf die Missionierung und Kolonisierung im 11. und 12. Jh., aus deren Neugründung die Hanse entstand. Ihr Handelsnetz hat vom 12. bis 16. Jahrhundert den wirtschaftlichen und kulturellen Austausch der Region entscheidend vorangetrieben (Stadtbauwelt 225). Während in den größeren Städten die Transformation der Hafenareale bereits umgesetzt wird, wie beispielsweise in Kopenhagen, Helsinki, Stockholm und Tallinn, befinden sich die kleineren Ostseestädte gerade im Aufbruch. Im Rahmen des Entwurfes wurden bereits umgesetzte Projekte sowie derzeit geplante städtebauliche Konzepte von Hafenarealen recherchiert und daraus „lessons learned“ für den eigenen Entwurf abgeleitet.

Flensburg liegt kurz vor der Grenze zu Dänemark und am inneren Ende der sog. Flensburger Förde - ein durch die Eiszeit topografisch geformtes Tal. Die Fördestadt Flensburg markiert damit den westlichsten Punkt der Ostsee. Nach Kiel und Lübeck ist Flensburg mit etwa 90.000 Einwohnern die drittgrößte Stadt Schleswig-Holsteins. Mitte des 12. Jahrhunderts entstand am inneren Anfang der Flensburger Förde eine Handels- und Fischersiedlung. Nach dem Niedergang der Hanse im 16. Jahrhundert galt Flensburg als eine der bedeutendsten Handelsstädte im skandinavischen Raum. Selbst bis ins Mittelmeer, nach Grönland und in die Karibik reichten die Handelsbeziehungen der Flensburger Kaufleute. Die wichtigsten Handelswaren waren neben den Heringen zunächst Zucker und Tran, der auf der so genannten Grönlandfahrt durch Walfang gewonnen wurde.



Abb. 2: Ostsee 1692



Abb. 3: Flensburg, historische Siedlung zwischen 1572 -1618



Abb. 4: Luftbild Flensburg Hafen Ost, Entwurfsgebiet

Heute sind vor allem der ausgeprägte Grenztourismus, der Flensburger Hafen mit dem historischen Hafen und der Werft von der FSG sowie die Hochschule und Europa-Universität Flensburg von größerer Bedeutung. (Wikipedia)

Die Stadtentwicklung Flensburgs wurde in der Vergangenheit als auch in der Gegenwart durch den Hafen geprägt. Die Wechselwirkung zwischen Hafen und Stadt hat sich dabei über die Jahrhunderte in den Stadtgrundriss eingeschrieben und ist nicht zuletzt durch die markanten Speichergebäude, Werften, Schiffe und Piers permanent präsent.

Unser Entwurfsgebiet befindet sich auf den östlichen wasserseitigen Flächen der Förde, dem sog. "Hafen- Ost". Die Größe des Gebietes beträgt rund 50 ha, davon sind ca. 35 ha Land- und 15 ha Wasserflächen. Die besondere wirtschaftliche Historie des Ortes und die beeindruckende Silhouette der Speichergebäude machen den Hafen-Ost zu einem identitätsstiftenden Ort für die Flensburger:innen und auch zu einem beliebten Ausflugsziel für Tourist:innen. Vor allem an sonnigen Tagen nutzen viele die Hafenpromenade für ausgiebige Spaziergänge am Wasser. Seit den 1980er Jahren hat sich am Hafen-Ost ein sukzessiver Rückgang der Hafenwirtschaft vollzogen. Heute wird tatsächlich nur noch ein kleiner abgezaunter Bereich als Wirtschaftshafen genutzt. Der Rückgang der Hafenwirtschaft im Hafen-Ost-Gebiet fällt derzeit durch zahlreiche Brachflächen, untergenutzte Flächen und Gebäudeleerstand auf. Die drei denkmalgeschützten Hafenspeicher stehen leer und zeigen deutliche Verfallsspuren.

Da Flensburg eine erhöhte Nachfrage an Orten zum Wohnen und Arbeiten, für Bildung und Forschung sowie für die Freizeitgestaltung und ein erweitertes Kulturangebot aufweist, rückt der Hafen-Ost nun in den Blickpunkt der Stadtentwicklung. Die Nähe zur Flensburger Altstadt, die besondere Lage am Wasser und die vorhandenen Flächenpotenziale schaffen ideale Voraussetzungen für die Entstehung eines neuen attraktiven Quartiers für Flensburg. Die Entwicklung des Gebietes Hafen-Ost setzt sich unter anderem das Ziel, den Bedarf an Wohnraum und Arbeitsplätzen in der Stadt umzusetzen, neue Flächen zur Naherholung zu schaffen, die städtebauliche Struktur sowie den denkmalpflegerischen Wert zu sichern und neue Perspektiven für gemeinwohlorientiertes Wohnen und kooperative Stadtentwicklung in einem gemischt genutzten Stadtquartier in Flensburg zu etablieren. Als eines der wichtigsten Entwicklungsprojekte der Stadt Flensburg soll der Hafen-Ost zu einem lebendigen und urbanen Quartier entwickelt werden, das sich an den Zielen der Nachhaltigkeit orientiert. Denn mit dem Klimaschutzkonzept und dem Masterplan 100 % Klimaschutz hat die Stadt Flensburg sich bereits vor einigen Jahren eine nachhaltige Stadtentwicklung zum Ziel gesetzt. Die Entwicklung des Gebietes Hafen-Ost zielt sowohl auf eine Reduzierung des Ressourcenverbrauchs durch eine suffiziente Quartiersentwicklung, als auch auf eine Erhöhung der Lebensqualität. (aus Zukunft Hafen-Ost)

Wir fangen mit dem städtebaulichen Entwurf nicht bei Null an. Im Januar 2020 gab es zur Zukunft des Hafen Ost eine dreitägige Veranstaltungsreihe, an der sich Bürger:innen, Interessensträger:innen und Expert:innen beteiligen konnten. In ver-

schiedenen Veranstaltungsformaten wurden dabei Rahmenbedingungen, Ideen und Wünsche für den zukünftigen Stadtteil eingesammelt, gemeinsam diskutiert und veröffentlicht. Herausgekommen sind sog. „Leitlinien“, die für die zukünftige städtebauliche Planungen und Entwürfe ein Grundgerüst bilden sollen. Sie spiegeln also einen gemeinsam entwickelten Konsens der Stadtgesellschaft wieder und geben uns eine gute Orientierung für den städtebaulichen Entwurf und die räumliche Umsetzung dieser Leitlinien. Die folgenden acht Leitlinien bilden den Rahmen für das weitere Planungsverfahren:

1. Der Hafen-Ost hat Charakter

Die Wasserlage und der Hafen prägen das Stadtbild seit langem und geben ihm einen eigenständigen Charakter. Zukünftig gilt es, dieses Alleinstellungsmerkmal behutsam weiterzuentwickeln.

2. In öffentlicher Hand mit Herz und Verstand

Durch den Verbleib der Flächen in öffentlicher Hand werden eine langfristige Verfügbarkeit und der Handlungsspielraum für eine gemeinwohlorientierte Entwicklung gesichert. Dies ist Voraussetzung für eine funktionale und soziale Mischung und die Bezahlbarkeit von Wohn- und Gewerberäumen sowie eine Nutzung der öffentlichen Freiräume durch alle.

3. Kooperativ entwickeln

Nur mit der Möglichkeit der Teilhabe wird das Gebiet Hafen-Ost zukünftig zu einem lebenswerten Quartier für alle. Gemeinschaft, Teilhabe, Selbstorganisation etc. spielen in der Entwicklung des Gebietes eine essentielle Rolle.

4. Weniger ist mehr

Im Quartier Hafen-Ost wird schonend mit dem Verbrauch von Flächen und anderen Ressourcen umgegangen.



Abb. 5: Schrägluftbild Flensburg Hafen Ost, Entwurfsgebiet

5. Genial klimaneutral

Das neue Quartier ist dem Ziel der CO₂-Neutralität verpflichtet. Zusätzlich ist auch die Klimaanpassung wesentlicher Bestandteil der Entwicklung.

6. Die Mischung macht's

Das zukünftige Stadtquartier Hafen-Ost wird durch die kleinteilige soziale und funktionale Mischung mit vielfältigen Nutzungen und lebendigen Nachbarschaften zu einem lebenswerten Quartier. Die Mischung aus Arbeiten, Produktion, Dienstleistungen, einer Vielfalt von verschiedenen Wohnformen, Bildung und Soziales, Kultur und Freizeit am selben Standort stellt optimale Bedingungen für die „Stadt der kurzen Wege“ dar.

7. Freiräume – mehrfach nutzbar und gemeinwohlorientiert

Freiräume stehen im Quartier Hafen-Ost überwiegend allen zur gemeinschaftlichen Nutzung zur Verfügung. Sie werden von den Bewohner:innen mitgestaltet und multifunktional von unterschiedlichen Zielgruppen und zu unterschiedlichen Zwecken genutzt.

8. Alternativ mobil

Das neue Stadtquartier Hafen-Ost ist Vorreiter für nachhaltige Mobilität. Es wird ein autoarmes Quartier angestrebt, die Fortbewegung findet überwiegend zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichem Nahverkehr statt. Die tägliche Verkehrsmittelwahl der Nutzer:innen wird aktiv in Richtung des Umweltverbundes gelenkt. Neben den Leitlinien wurde eine Übersichtskarte erstellt, in der räumliche Qualitäten, Vorstellungen zur Nutzung, Grün- und Freiräume und wichtige Anhaltspunkte für die städtebaulichen Entwürfe festgehalten wurden.

Aufbauend auf den acht Leitlinien und der Analyse des Ortes sollte ein städtebauliches Entwurfskonzept für das Areal entwickelt werden. Die formulierten Absichten sowie Defizite und Potenziale des Ortes sollten in ein zukünftiges räumliches Bebauungskonzept übersetzt werden. Übergeordnet soll damit die Eingliederung des neuen Quartiers in seine Umgebung gewährleistet und die Frage nach dem Verhältnis von bebauten und unbebauten Flächen beantwortet werden. Unter der Maßgabe der Entwicklung eines sog. „Urbanen Gebietes“ liegt dabei ein besonderes Augenmerk auf einer Vielfalt an Stadträumen, Gebäudetyologien und Nutzungen. Bei der Entwicklung „Urbaner Gebiete“ steht insbesondere die Nutzungsmischung im Fokus - also wie können Wohnen, Arbeiten, Produktion und Freizeit miteinander gut an einem Ort funktionieren.

Es galt, ein robustes städtebauliches Gerüst zu entwerfen, das Aufschluss über die Dichte, Körnung und Nutzungsmöglichkeiten der zukünftigen Bebauung gibt und die Hierarchie der Freiräume regelt.

Wo werden sich die zukünftigen Bewohner:innen treffen und wo sind die eher halböffentlichen und privaten Rückzugsbereiche? Der städtebauliche Entwurf gibt somit Aufschluss über den Puls und Rhythmus des neuen Quartiers. Die lange Uferkante des Gebietes eröffnet hier zahlreiche und einzigartige Möglichkeiten, qualitätsvolle neue Aufenthaltsbereiche am Wasser zu schaffen.

Mit der Parzellierung und Körnung von Grundstücken und Baukörpern sollen kon-



Abb. 6: Plakat Bürgerbeteiligung Zukunft Hafen Ost

konkrete Vorgaben zur baulichen Entwicklung im Hinblick auf Eigentumsverhältnisse und Gebäudetypologien ausformuliert werden.

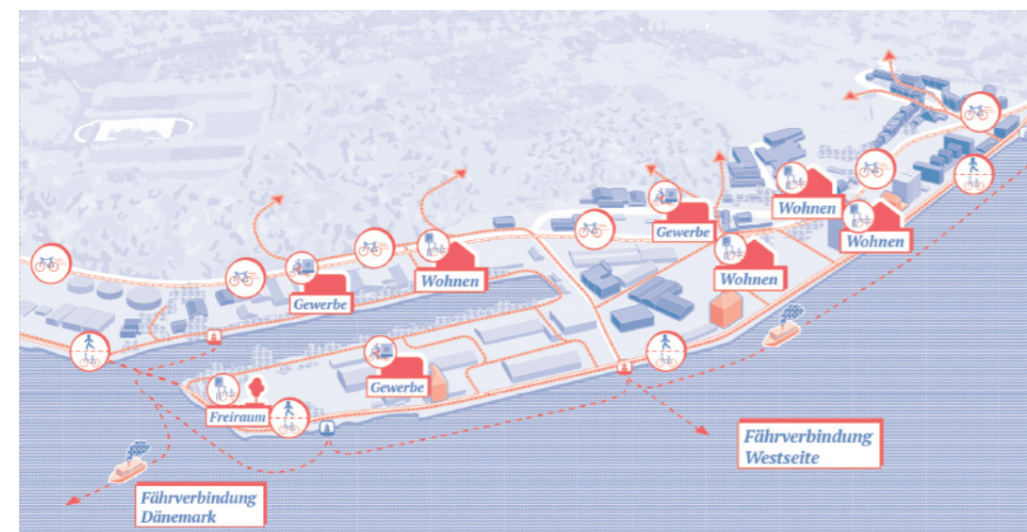
Ein weiterer zentraler Aspekt ist die Mobilität. Neben einem Netz aus über- und untergeordneten Verbindungen für die unterschiedlichen Nutzungsanforderungen (z.B. Wohnen / Gewerbe) sollen auch zukünftige Mobilitätsformen berücksichtigt werden. Dabei gilt es, einen fließenden Übergang zur Umgebung herzustellen, und die Straßenräume als qualitätsvolle öffentliche Räume im Quartier zu gestalten. Für die Atmosphäre und Lebendigkeit im Quartier sind Aussagen zur Nutzungsverteilung elementar. Die Nutzungen stehen in engem Zusammenspiel mit Akteuren, zukünftigen Bewohner:innen, den vorgeschlagenen Typologien sowie den Freiräumen. Ziel des städtebaulichen Entwurfs ist es, die beschriebenen Aspekte des städtebaulichen Entwurfs (Bebauung, Freiraum, Erschließung, Nutzung) zu einem ganzheitlichen Konzept zusammenzuführen. Der Entwurf stärkt dabei den außergewöhnlichen Ort in seinem Charakter und veredelt seine lokalen Besonderheiten.

Transformationsprozess, Städtebauliche Entwicklungsschritte

Bei der Gebietsgröße (50ha) ist von einer langfristigen Entwicklung auszugehen, deren zeitlicher Horizont schwer zu kalkulieren ist. Auch der parallel stattfindende gesellschaftliche und ökologische Wandel wird zu Veränderungen in Städten führen, die heute noch nicht absehbar sind.

Das Entwurfsareal befindet sich außerdem nicht auf der „grünen Wiese“ sondern ist geprägt von Historie, Bestandsbauten sowie Bestandshaltern und Nutzern, die es in das zukünftige Entwicklungskonzept zu integrieren gilt. Daher ist es notwendig den städtebaulichen Entwurf als Prozess zu denken und beispielsweise in verschiedene Entwicklungsphasen zu gliedern. Diese Phasen sollten sowohl eine zeitliche Perspektive haben (kurz/mittel/langfristig), als auch eine Akteursperspektive (bestehende Akteure, Nachbarn, Pioniere, Zwischennutzer, Investoren etc.). Jede Phase sollte dabei räumlich und funktional eigenständig sein und individuelle städtebauliche Qualitäten entwickeln können. Innerhalb der prozessualen Entwicklung kann es bei der Gebietsgröße von Vorteil sein, Teilquartiere zu bilden, die zu unterschiedlichen Zeiten entwickelt werden - auch mit unterschiedlichen Identitäten und für unterschiedliche Nutzer:innen.

Abb. 7: Ergebnisse Partizipation Zukunft Hafen Ost



In den Prozess können auch Fragen von Auslastung und Querfinanzierung integriert werden. Beispielsweise kann ein gewinnbringendes „Hochhaus“ einen Park oder sozialen Wohnungsbau refinanzieren und so ein Prozess auf wirtschaftlicher Ebene gedacht werden. In Bezug auf die Vergangenheit und zukünftige Entwicklung des Areals ist ein sensibler Umgang und Interpretation des Bestandes von besonderer Bedeutung. Es gilt ein Gespür für bestehenden Gebäude, aber auch Materialien (Platten, Pflaster, Gleise etc.) und Inventar (Kräne, Rampen, Laternen, Masten etc.) zu bekommen und für die Fortschreibung des Ortes zu nutzen.





GEMEINSAM HAFEN OST

Nadja Kolbe, Isabelle Limpack, Eva Münzesheimer

Als ehemaliger Industriehafen spielt der Hafen Ost eine bedeutende Rolle in der Stadtgeschichte Flensburgs. Mit den imposanten Speichern trägt die Ostseite der Förde einen großen Teil zur Identifikation der Flensburger:innen mit ihrer Stadt bei. Nachdem infolge fehlender Umschlagsmengen die Hafenvirtschaft eingestellt wurde, liegen viele Flächen brach. Heute prägt eine Homogenität gewerblicher und maritimer Nutzungen, großflächiger Brachen und leerstehender Speichergebäude das Gebiet. Gleichzeitig bietet der Hafen Ost großes Potential, welches durch die Möglichkeiten der Naherholung zu Wasser und zu Land, dem Industriecharme der denkmalgeschützten Speichergebäude sowie die Nähe zum Zentrum Flensburgs bedingt ist. Der Entwurf „Gemeinsam Hafen Ost“ greift das von der Stadt Flensburg begonnene Partizipationsverfahren auf. Ziel ist eine gemeinsame Entwicklung von und mit den Bewohnenden der Stadt. Gemeinsam soll diskutiert, angemessene Wohnformen gefunden sowie Freiräume und Orte der Gemeinschaft gestaltet werden. Der Entwurf schlägt ein beispielhaftes Szenario vor. Er denkt mögliche Nutzungen an, die sich während des Stadtentwicklungsprozesses jedoch vollkommen anders entwickeln und im Laufe der Zeit wandeln können. Die Umnutzung und Reaktivierung von bestehenden Gebäuden werden hierbei gegenüber dem Neubau bevorzugt. Mit der Hafengebäude als Planungszentrum wird



Abb. 9: Konzept Piktogramme

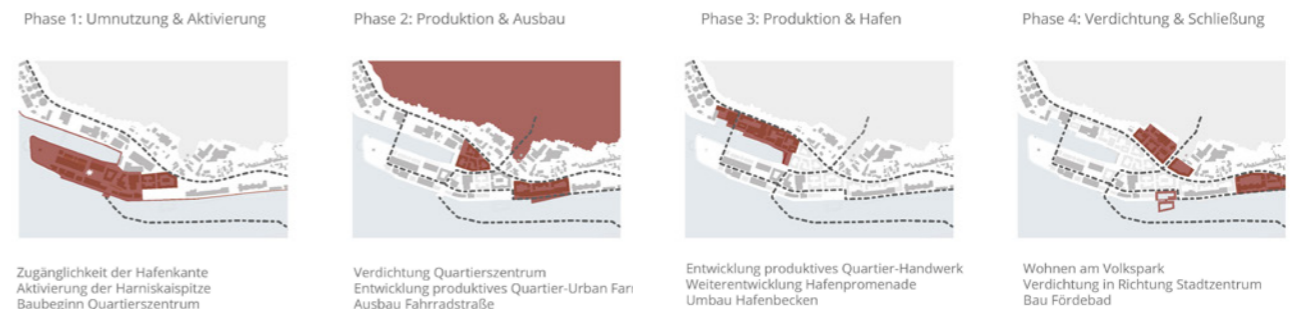


Abb. 8: Konzeptplan Phasenentwicklung

der Grundstein für die gemeinschaftliche Quartierentwicklung bereitgestellt. Städtebaulich geht der Entwurf auf die Nähe zur Flensburger Förde und dem Volkspark ein. Aktuell ist ein großer Teil der Hafenkante aufgrund großflächiger Umzäunungen unzugänglich. Diese Barrieren sollen abgebaut und stattdessen eine durchgehende Promenade mit vielfältigen Nutzungsangeboten, beispielsweise dem barrierefreien Fördebad, geschaffen werden. Vom Volkspark aus erstreckt sich ein Grünzug durch das Gebiet. Dieser formt unterschiedliche Qualitäten aus und mündet im großflächigen Erholungsbereich der Harniskaispitze. Neben dem Wohnen und Arbeiten stellt der Entwurf die stadtnahe Produktion in den Fokus. Der Schwerpunkt liegt hierbei zum einen auf handwerklichen Betrieben und maritimem Gewerbe, zum anderen wird am HaGe-Speicher die Produktion von Lebensmitteln möglich. Beide Quartiere bieten zudem Nutzungsmöglichkeiten für Forschungs- und Bildungseinrichtungen. Erschlossen wird das Gebiet durch die Ballastbrücke, welche für den Autoverkehr zurückgebaut und stattdessen um eine Fahrradstraße ergänzt wird. Diese gewährleistet auch innerhalb des Quartiers eine schnelle Fortbewegung. Neben der Fahrraderschließung setzt der Entwurf auf die Fußgängermobilität, wohingegen die Erschließung mit dem Auto im Inneren vernachlässigt wird. Eine gute Erreichbarkeit des Gebiets wird dennoch durch das Quartiersparkhaus an der Ballastbrücke sowie Mobility Hubs mit Sharing-Angeboten gewährleistet. Eine Fähre verbindet zudem die Ost- und Westseite miteinander. Mit dem neuen Hafen Ost entwickelt sich so ein Quartier für alle, in dem gemeinsam gewohnt und gearbeitet, sich im Freien erholt, neues geplant und produziert werden kann.

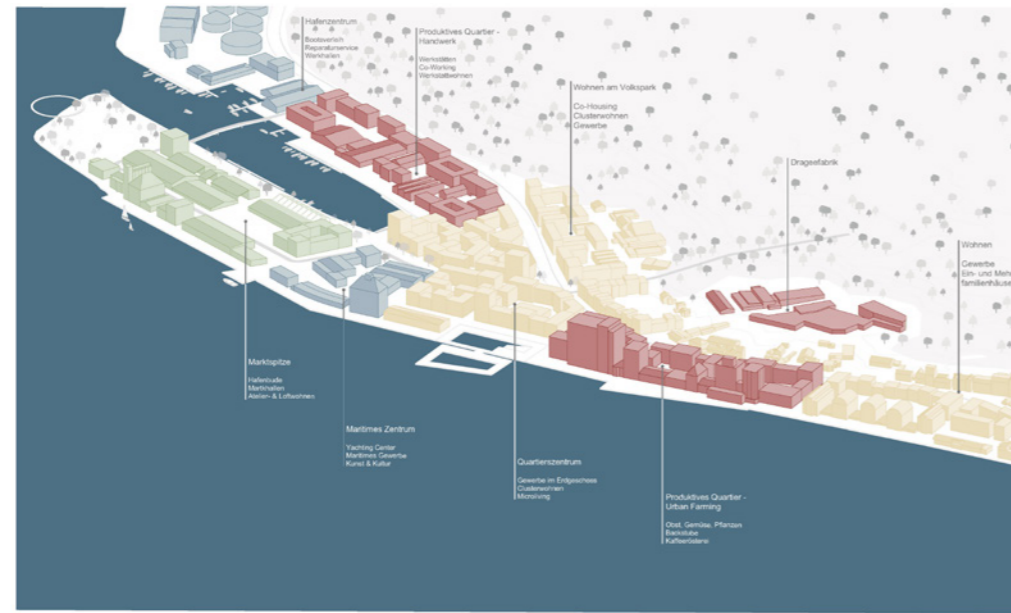


Abb. 10: Isometrie Nutzungen

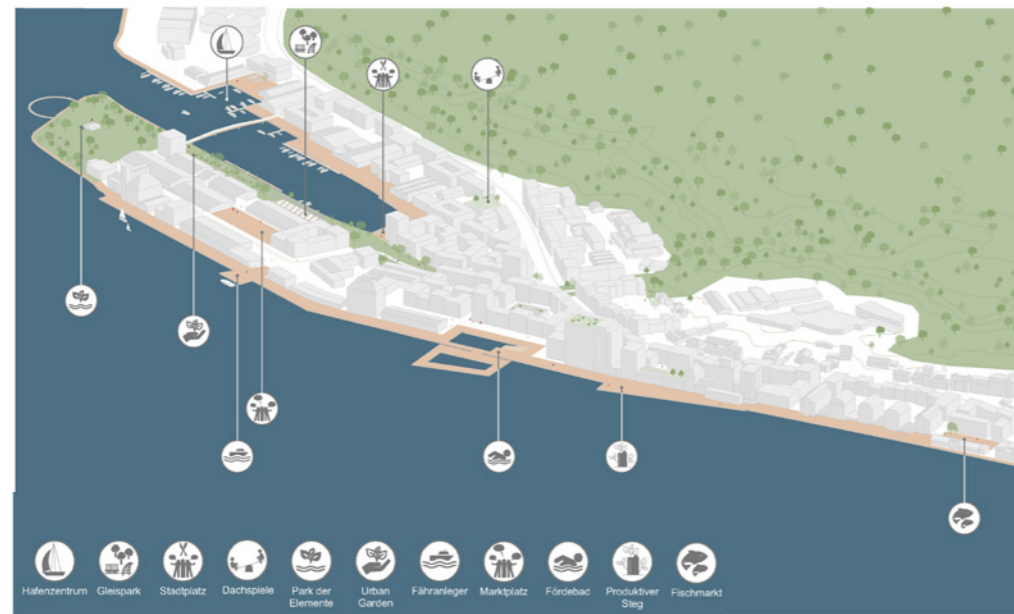


Abb. 11: Isometrie Aktionen



Abb. 12: Lageplan

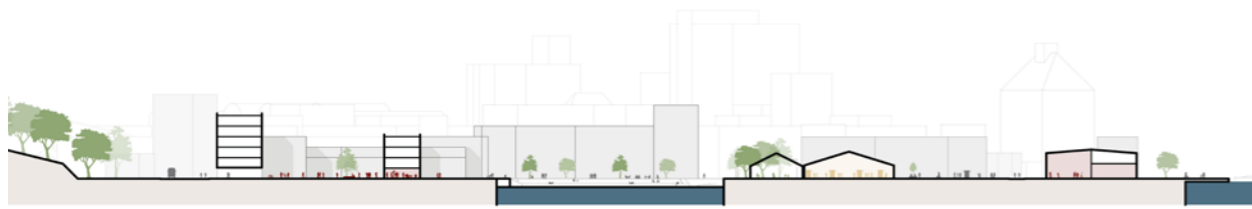


Abb. 13: Längsschnitt



Abb. 16: Storyboard Isometrie / atmosphärische Darstellung Quartierszentrum mit Stadtplatz - Maritimes Zentrum

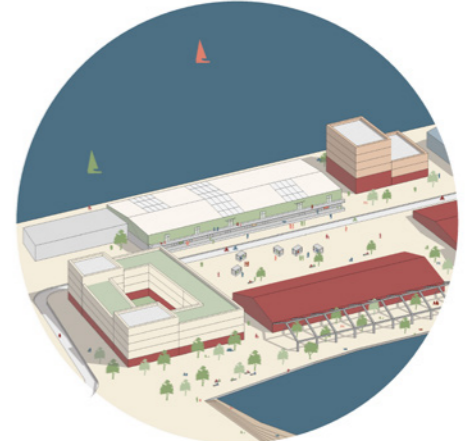


Abb. 14: Storyboard Isometrie / atmosphärische Darstellung Produktives Quartier - Fördebad

Abb. 17: Storyboard Isometrie / atmosphärische Darstellung Marktspitze mit Hafengebude



Abb. 15: Storyboard Isometrie / atmosphärische Darstellung Wohnen am Volkspark - Quartierseingang

Abb. 18: Storyboard Isometrie / atmosphärische Darstellung Produktives Quartier - Handwerk



Abb. 19: Modellfoto Aufsicht

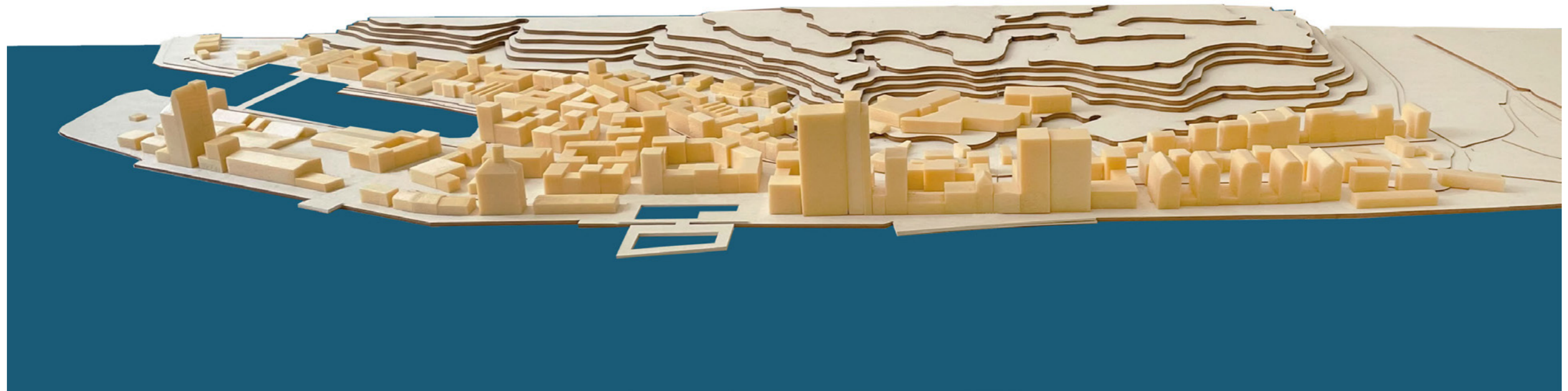


Abb. 20: Modellfoto Perspektive



Abb. 21: Konzept Nutzungsverteilung und Erschließung

ERLEBNISPROMENADE FLENSBURG

Cosima Vogel, Katharina Fischer

Die Stadt Flensburg liegt an der Grenze zu Dänemark im Norden des Bundeslandes Schleswig-Holstein, am Ende der Flensburger Förde. Der Hafen Ost, das Entwurfsareal, befindet sich in repräsentativer Lage gegen über der Altstadt. Da der Hafen in seiner Form heute nicht mehr notwendig ist, soll er als Wohn- und Naherholungsgebiet neu erschlossen werden. Hier sollen die vorhandenen maritimen Gewerbe, eine Segelschule sowie Co-Working und Bau-gemeinschaften ihren Platz bekommen. Der Fokus des Entwurfes liegt in der Ausarbeitung des Promenadenwegs. Mal lädt die Erlebnispromenade zum Verweilen ein. Dann verläuft sie über das Wasser und findet sich sogleich in einem kleinen Wäldchen, auf der Harniskaispitze, wieder. Auf dem Weg kommt man an den denkmalgeschützten Speichern vorbei, welche thronend die Promenade flankieren. Des Weiteren wurde der rückwärtige Volkspark als Ost-West-verbindungen in Adern bis an die Förde geführt, da er aktuell eher in den Hintergrund rückt. Das neu erschlossene Areal soll durch Mobilitäts-Hubs von motorisiertem Verkehr freigehalten werden.



Abb. 22: Blick aufs Entwurfsgebiet von anderem Ufer

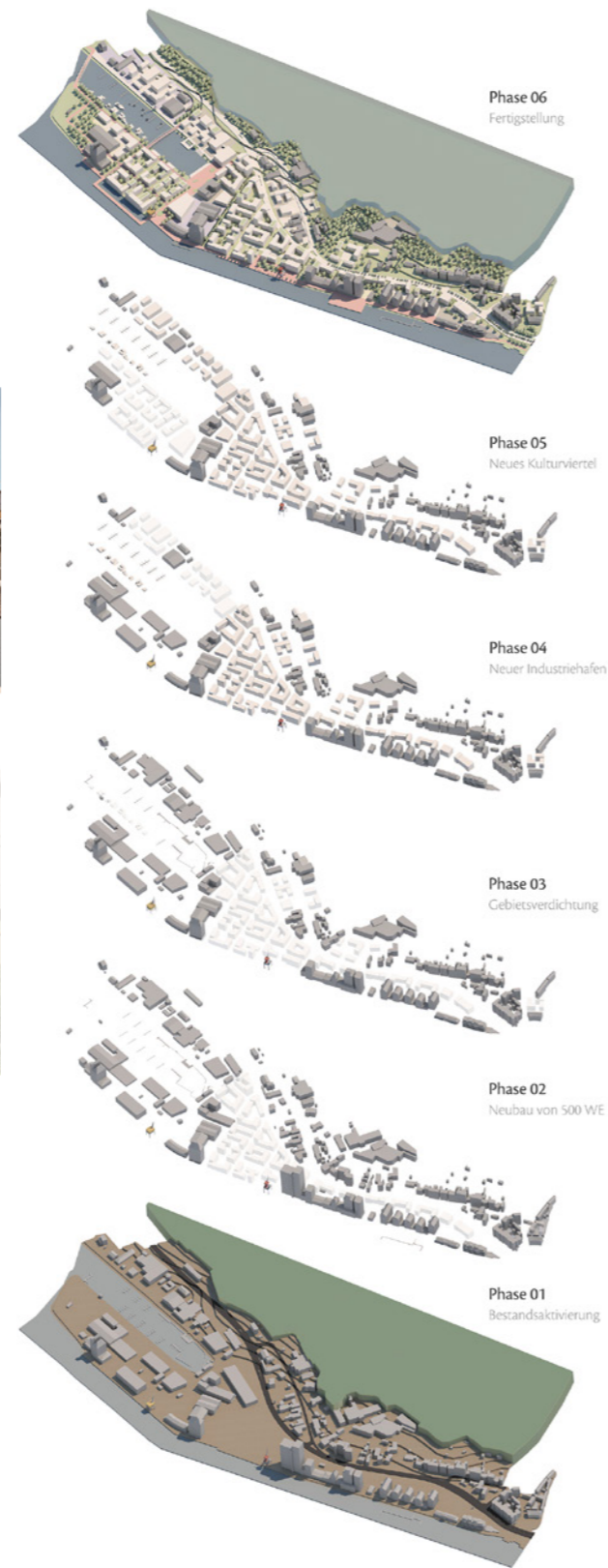


Abb. 24: Konzept: Phasenentwicklung

Abb. 23: atmosphärische Darstellungen

Abb. 25: Lageplan

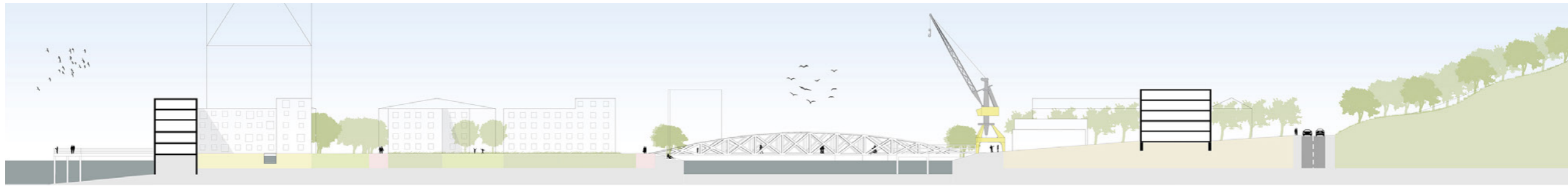


Abb. 26: Schnitt

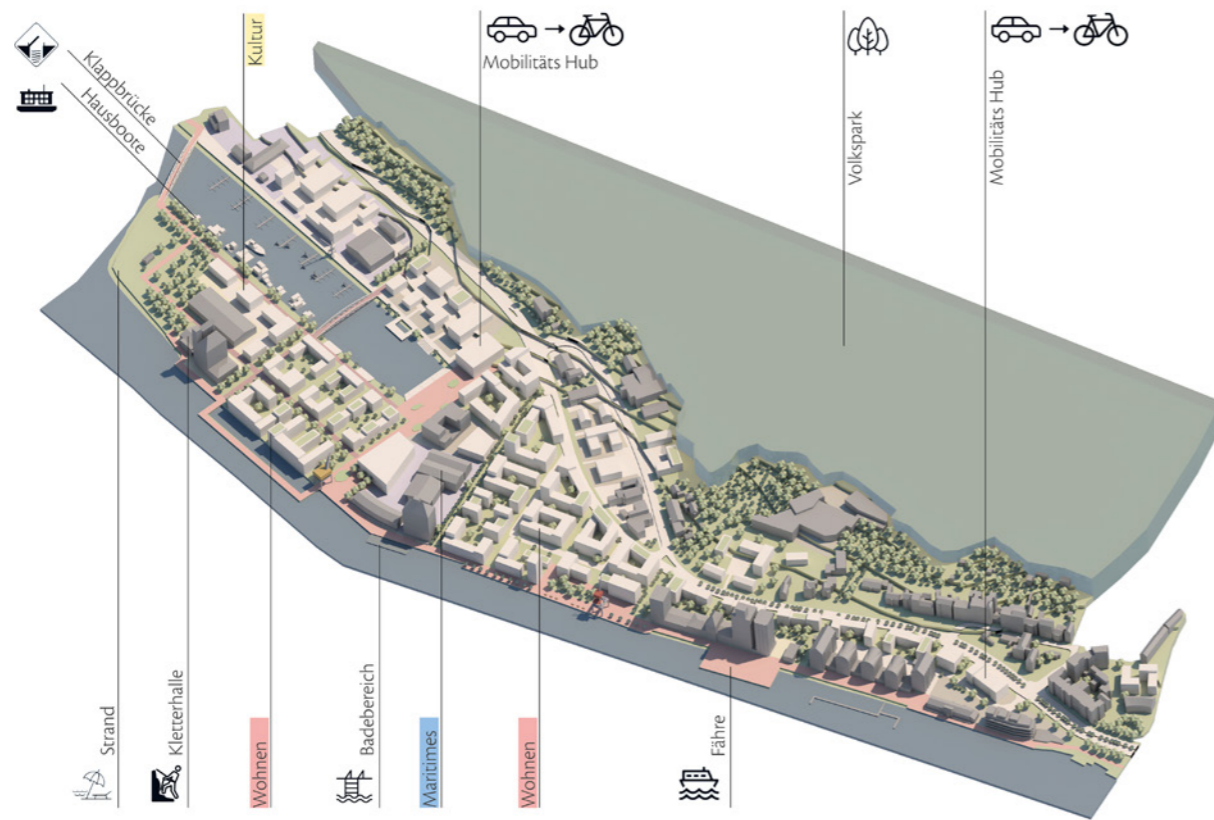


Abb. 27: Axonometrie



Abb. 28: Isometrie Nutzungsverteilung

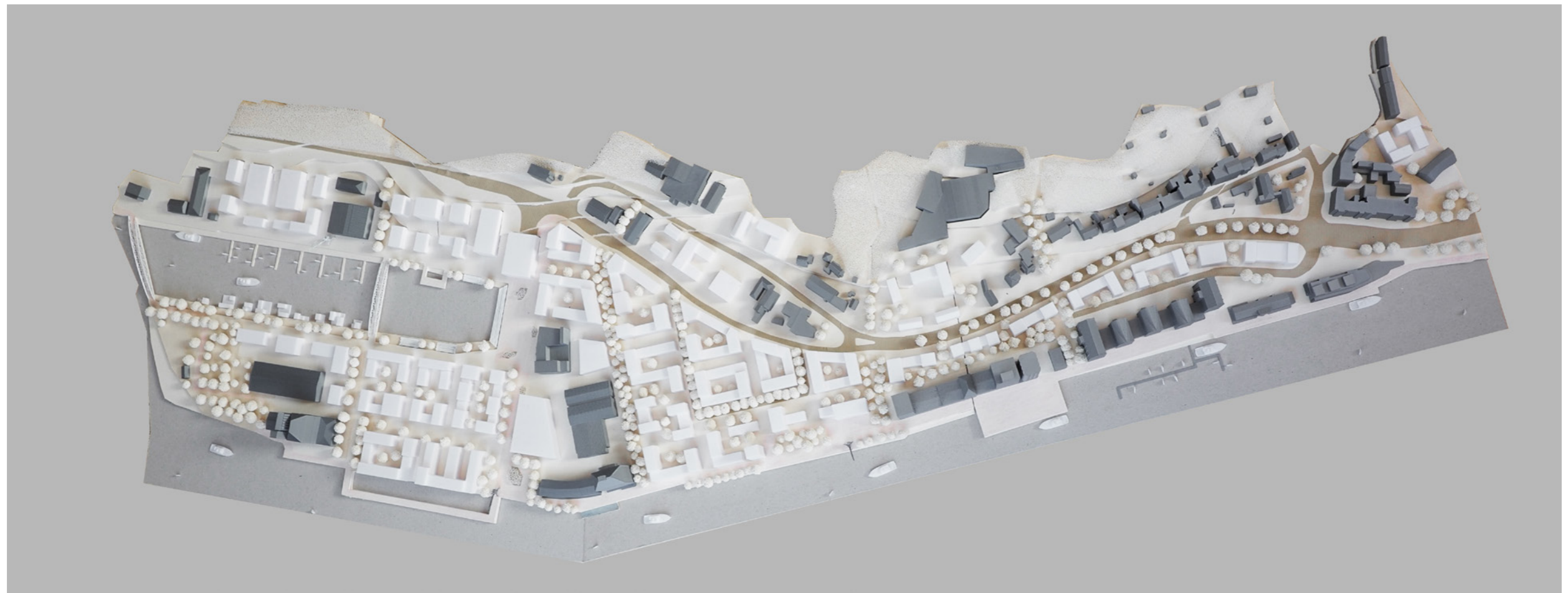


Abb. 29: Modellfoto Aufsicht



Abb. 30: Modellfoto Freihafen



Abb. 31: Modellfoto Freihafen Blick von Norden





FLENSBURG HAFEN OST - Gemeinsam hat Zukunft Bestand

Tom Meissner, Nicolai Scheinhardt

Im Norden Deutschlands an der Ostseeförde liegt die 86.000 Einwohner Stadt Flensburg. Am östlichen Ufer der Förde befindet sich der ehemalige Wirtschaftshafen. Die Umschlagszahlen des Hafens sind seit Jahren stark rückläufig, ein großer Teil der Gebäude steht leer und viele Flächen liegen brach. Das Gebiet hat aber auch zahlreiche Stärken und bietet Potenziale für die städtebauliche Entwicklung Flensburgs. Die vorbereitenden Maßnahmen der Stadt sehen, abgesehen von den 3 denkmalgeschützten Speichergebäuden, große Abrissarbeiten auf dem Areal vor. Im selben Zuge wurde das Wort Suffizienz immer wieder betont. Unserer Meinung nach lässt sich diese vor allem durch maximalen Erhalt von Bausubstanz erreichen. Hierfür haben wir den Bestand nach verschiedenen Kriterien untersucht und anschließend bewertet. Dabei sind wir zu dem Entschluss gekommen, dass ein großer Teil der Gebäude erhaltenswert ist und nicht abgerissen werden sollte. Der Bestand ist notwendig um den Geist des Ortes zu erhalten. Darüber hinaus bieten besonders die Hallen und Speichergebäude optimale Bedingungen ausreichend Platz für maritimes und Kreativgewerbe, sowie ein gut proportioniertes Verhältnis zwischen Wohn und Gewerbeflächen. Wir streben eine hohe Nutzungsmischung an, welche wir durch vielfältige Typologien erreichen. Der Bestand wird durch neue Wohn- und Gewerbebauten ergänzt und zu gemischten Blockstrukturen vereint.

Dieses Konzept wird gestärkt, durch die gekoppelte Projektentwicklung im Konzeptverfahren. Investoren bewerben sich um die Block-Parzellen mit Konzepten für die darauf stehenden Bestandsgebäude. Sie verpflichten sich zur Sanierung und gewährleisten kostengünstige Mietflächen im industriellen Charme. Ein großes Defizit des Viertels stellt die Unzugänglichkeit zum Wasser an vielen Stellen des Ufers dar. Hierfür sehen wir es als einen logischen Schritt als erstes eine durchgehende Uferpromenade auszubilden, die Menschen aus der Stadt ins Viertel lockt.

„Kunst und Kultur als Katalysatoren der Stadtentwicklung“. Anschließend wird der Leerstand und die Brachflächen aktiviert und durch temporäre Nutzungskonzepte bespielt. Sie sind für wenig Geld und zu jeder Zeit zu realisieren und füllen das vom Aussterben bedrohte Viertel mit Leben. Das Piratennest an der Harniskaispitze ist hier als Pilotprojekt anzusehen und in ähnlicher Form fortzuführen. Die entstehenden Projekte machen auf die Missstände im Viertel aufmerksam und bieten den Raum für neue Ideen. Sie können parallel zu Plan- und Bauprozessen bestehen und werden nach Möglichkeit ins spätere Stadtkonzept integriert. (Phase 1)

Phase 2 - Die Entwicklung des Viertels soll von innen heraus und mit den vorhandenen Akteuren umgesetzt werden. Hierfür haben wir die vorhandenen Nutzer analysiert und uns Konzepte überlegt, wie diese miteinander agieren und zusammen mit engagierten Bürgern das Viertel entwickeln können. Der Baustoffhandel könnte die umliegenden Freiraumprojekte und später die Baustellen mit Baumaterialien und -Fahrzeugen versorgen. Gleichzeitig dient sein Außenbereich als Re- und Upcycling Hub. Das Hafenwerk unterstützt die Projekte mit Werkzeugen und Know How und die Azubis der Kreishandwerkerschaft könnten durch Praxisseinheiten sich ebenfalls im Viertel verwirklichen. Ausrangierte Schiffscontainer werden zu Bars, Tinyhäuser oder Werkstätten. Die Silos werden zur urbanen Leinwand und Grünstreifen auf Parkplätzen werden mit selbstgebauten Hochbeeten und Insektenhotels bestückt um für den notwendigen ökologischen Ausgleich zu sorgen. Fahrraddemos machen auf die überdimensionierte Ballastbrücke aufmerksam und werben für ihren Rückbau. Strukturell beabsich-



Abb. 32: Modellfoto mit Luftbild collagiert



Abb. 33: Bestand Analyse

tigen wir eine straßenbegleitende Bebauung entlang der Ballastbrücke, sowie eine Verlegung der Straße im Bereich des Harnis. Dies entschärft die starke Teilung des Gebiets und wirkt sich unterstützend auf das Lärm- und Mobilitätskonzept aus. Geschaffen wird dadurch ein zusammenhängendes und autofreies Quartier. Die Promenade ist eine der Hauptattraktoren im Viertel und soll eine spannende Abfolge aus Plätzen und Wegen werden. Hierfür sehen wir eine frühe Bebauung der Freiflächen am Wasser vor. Zusammen mit den Speichergebäuden werden wohlproportionierte Plätze unterschiedlicher Funktionen geformt. Gleichzeitig dienen sie durch ihre gut gewählte Position als Querverbindung an entscheidender Stelle zwischen Wasser und Volkspark. Als verbindendes Element zwischen den Plätzen soll ein Grünkorridor dienen, der als Verlängerung des Hafenbeckens den Naturraum in die Mitte des sonst recht dicht bebauten Quartiers holt. Er trennt räumlich, visuell und verbindet gleichzeitig durch attraktive Angebote das Wohn- und Gewerbegebiet, welche sich auf der Ost und Westseite des Parks erstrecken. Im letzten Jahrhundert verlief hierdurch eine von vielen Gleisen des Industriefhafens, weshalb er den Namen „Gleispark“ trägt. Entlang des alten Verlaufs der Gleise soll hier durch die Verwendung alter Gleise als Tragsystem ein rostfarbener Steg durch den Park führen. Er unterstützt die verbindende Dynamik und erinnert an vergangene Zeiten. Der Grünkorridor verlängert sich in nördlicher Richtung durch die östliche Uferpromenade am Stichkanal bei der alle Bestandsbäume erhalten werden und in südliche Richtung durch ein sekundäres Erschließungssystem in Form eines halböffentlichen Grünzugs durch die zu Blöcken vervollständigten Wohnblöcke parallel zur Wasserkante.

Phase 3 - In der dritten Phase werden die ersten permanenten Bauvorhaben realisiert. Wie bereits erwähnt sehen wir diese zuerst am Wasser vor um die Promenade und Plätze zu stärken ohne Bestand abreißen zu müssen. Dies soll in Koexistenz zu den vorhandenen Freiraumkonzepten entstehen und diese inkludieren.

Die Wohngebäude im Süden des Gebiets werden zu Blöcken vervollständigt und schaffen zu Beginn der Entwicklung 300 neue Wohneinheiten.

Der Bereich des Yachting Centers wird durch weitere kulturelle Nutzungen wie beispielsweise ein Hafenumuseum ergänzt. Das Silo und der gebogenen Halle im Zusammenspiel mit dem angrenzenden Werftplatz bieten die Optimalen Bedingungen für um den geschichtsträchtigen Ort aufzuarbeiten und weiterleben zu lassen. Der Werftplatz dient hierbei als Ausstellungsfläche im Freien für das Hafenumuseum auf dem historische Boote optimal in Szene gesetzt werden können.

Phase 4 - Durch das Thematisieren der überdimensionierten „Ballastbrücke“ durch Demos und anderen Öffentlichkeitsarbeiten, wird der Verkehr nun auf die korrekt dimensionierte Parallelstraße „Harnis“ umgelenkt. Dies schafft einerseits Platz für die Vervollständigung der Speichergebäude zu Blöcken, andererseits wird das Zentrum des Quartiers vom Autoverkehr befreit und bietet Platz für weitere temporäre Nutzungen, die sich an diesem Ort bis zur Fertigstellung des Viertels etablieren können. Die Fläche kann Stück für Stück renaturalisiert werden und sich zum späteren Gleispark entwickeln. Die bereits erwähnte Tandementwicklung im Konzeptverfahren garantiert eine durchmischte Nutzung der Blöcke zu unterschiedlichen Mietpreisen. Etablierte temporäre Nutzungen können in den sanierten Speichern Einzug finden. Aber auch sozialer Wohnungsbau wäre an dieser Stelle denkbar. Durch die nun in der



Abb. 34: Phase 2 Perspektive

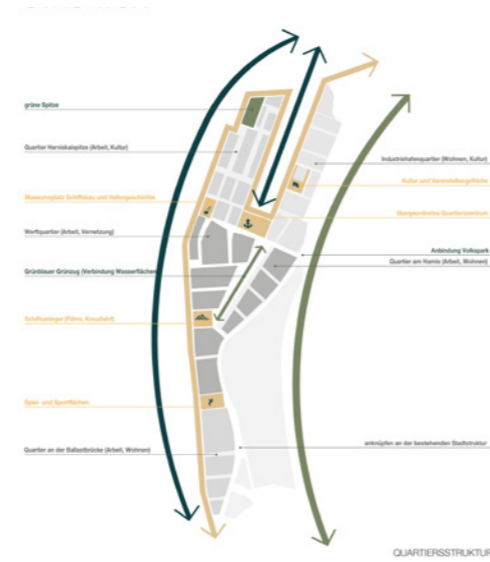


Abb. 36: Phase 2 Konzept Struktur

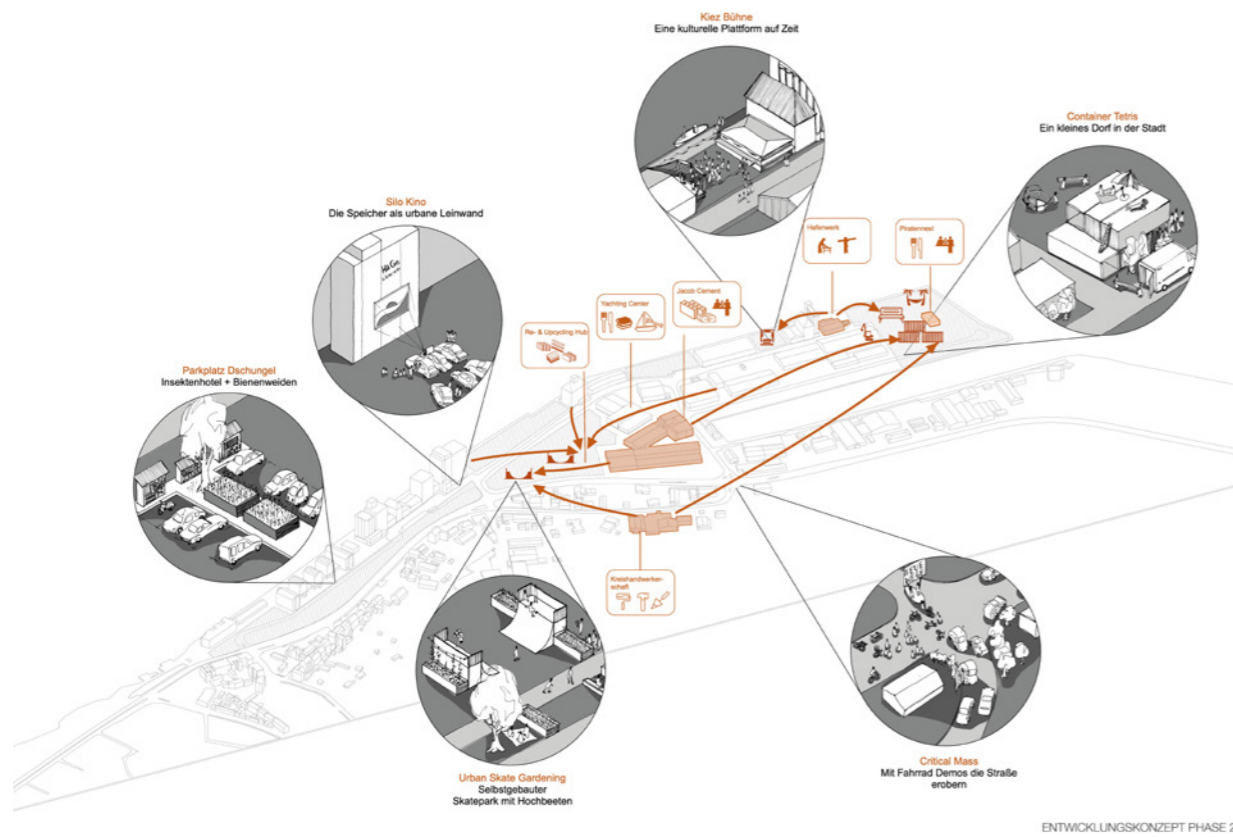


Abb. 35: Phase 2: Entwicklungskonzept



Abb. 37: Schwarzplan Konzept

Tiefe bebauten Flächen werden die Plätze entlang der Promenade in ihre finale Form gebracht. Zur selben Zeit entwickelt sich das Kreativquartier am nord-westlichen Teil des Gebiets. Hier werden die bereits umgenutzten leeren Hallen weitergedacht und alternative Wohnformen etablieren sich. Die grüne Halle am Wasser beispielsweise könnte durch Tinyhäuser aufgestockt werden. An der Harniskaispitze könnte sich mittelfristig ein Wagenplatz und Hausboot-Stege etablieren und Künstler, Kreativmenschen und Freischaffende beherbergen. Die umliegenden Hallen können als Werkstätten dienen. Auch Werkstatt- und Atelierwohnen sind denkbar. Hierfür bieten die geräumigen Bestandsgebäude die optimalen Bedingungen hinsichtlich Platz und Mietpreis. Die 2 langen Hallen im Zentrum des Kreativquartiers werden bis auf das Traggerüst demontiert und mit transparenten Scheiben verkleidet. Hier werden aus übereinandergestapelten Containermodulen Einbauten geschaffen, die ein flexibles Nutzungskonzept ermöglichen. Diese wandelbare und durchwegte Markthalle dient als Dreh- und Angelpunkt im Kreativquartier und lockert das sonst sehr dicht bebauten Quartier auf und schafft neue, flexible Wegebeziehungen. Die offene, lichtdurchflutete Halle löst die Grenzen zwischen Innen- und Außenraum auf und ermöglicht vielfältige Nutzungen im Inneren. Die Harniskaispitze birgt mit ihrer prädestinierten Lage das wahrscheinlich größte Potential im Entwurfsgebiet. Der Blick Richtung Norden lässt die Spitze Dänemarks erkennen. Doch der Ort ist auch von Lärmmissionen der Werft auf der anderen Fördenseite geprägt. Aus diesem Grund und um sich dieses Potential nicht zu früh zu verschenken, bleibt die Bebauung der Harniskaispitze optional. Die rückwertige Bebauung formt die Spitze zu einem gefassten Landschaftsraum und trägt den Namen Fördenseitepark.

Phase 5 - Die städtebauliche Struktur unseres Konzeptes kommt bis zum finalen Entwicklungsschritt nahezu ohne Abrissarbeiten und Nutzerverdrängung aus. Das Viertel ist bereits mit Leben gefüllt, es existiert eine durchgehende Promenade, attraktive



Abb. 38: Phase 3 Perspektive



Abb. 39: Phase 4 Perspektive

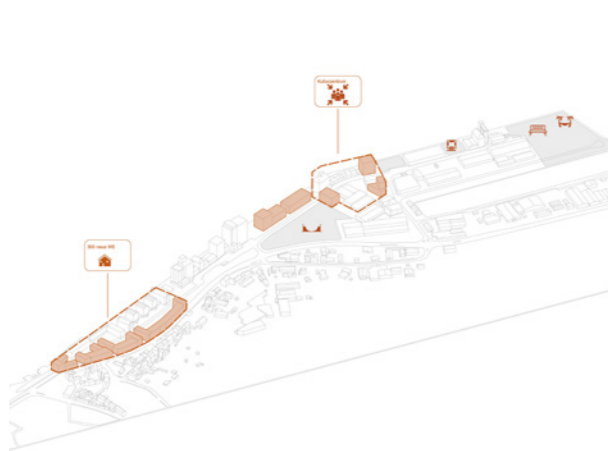


Abb. 40: Phase 3 Isometrie

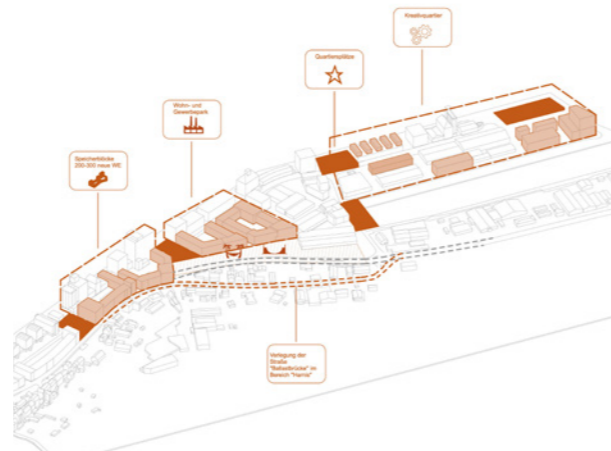


Abb. 41: Phase 4 Isometrie

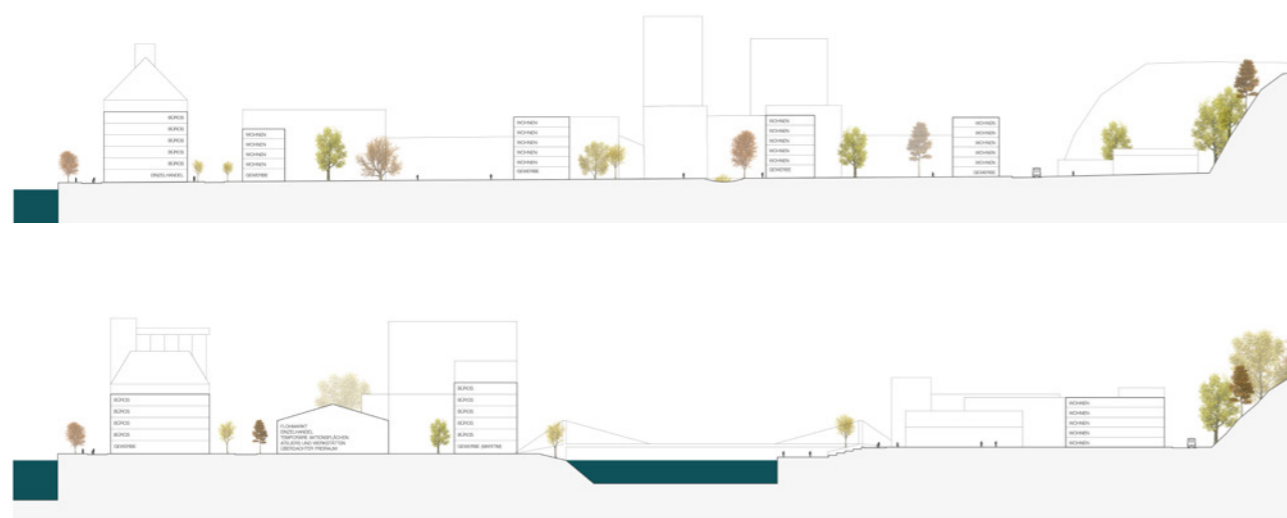


Abb. 42: Phase 4 Schnitte



Abb. 43: Phase 3 Konzept

Quartiersplätze, eine funktionierende Infrastruktur und spannende Freiräume. Die letzte Phase ist eine Vision für die ferne Zukunft und erfordert die Umsiedlung mancher bestehender Nutzungen. Maritime Nutzungen werden an das nördliche Ende des Stichkanals verlegt und zu einem maritimen Zentrum vereint. Dies befreit das Hafenbecken von den sonst ohnehin unzugänglichen Booten und Stegen und schafft Platz für eine attraktive Freiraumgestaltung. Als Verlängerung des Gleisparks erstreckt sich entlang der östlichen Uferkante des Hafenbeckens eine segelförmige, befestigte Plattform, welche mit einer großen Freitreppe in Richtung des Kulturplatzes den Höhenunterschied zum Wasser überwindet und das Hafenbecken wieder zugänglich macht. Außerdem kann nun das Ost- und Westufer mit Hilfe einer Fußgänger- und Fahrradbrücke verbunden und an den Volkspark angeschlossen werden. Die Position der Brücke in Kombination mit dem Verlagern der maritimen Nutzungen erspart die ansonsten notwendige Klappbrücke. Am Ostufer wird die nun frei gewordene Bootshalle in Zusammenspiel mit dem davorliegenden Platz, der Freitreppe und der Plattform am Wasser einem attraktiven Ort für Konzerte oder andere Kulturveranstaltungen. Daneben entsteht das Industriehafenquartier, welches aus kleinmaßstäblichen Townhouses besteht und durch Baugruppen entwickelt werden sollen. Der Baustoffhandel wird ebenfalls umgesiedelt, um zusammen mit dem Re- und Upcyclinghub Platz für das Hafenzentrum zu schaffen. Hier sind öffentliche Nutzungen wie eine Stadtbibliothek oder Einkaufsmöglichkeiten denkbar. Entlang des Harnis kann nun ein neues Quartier unter Berücksichtigung und Integration erhaltenswerter Bestandsgebäude entstehen. Das überwiegend aus Wohntypologien bestehende Quartier soll vorzugsweise von Baugruppen entwickelt werden. Es entkoppelt den gleichzeitig entstehenden Gleispark akustisch von der Straße und erweitert das Wohnangebot sofern die Stadt Flensburg auch zu diesem Zeitpunkt der Entwicklung Flächenbedarf hat. Die hier entstehenden Wohnungen sind dank vorhandener Infrastruktur und dem urbanen Gebiet sehr kompakt



Abb. 44: Modellfotos



Abb. 45: Lageplan mittelfristige Entwicklung

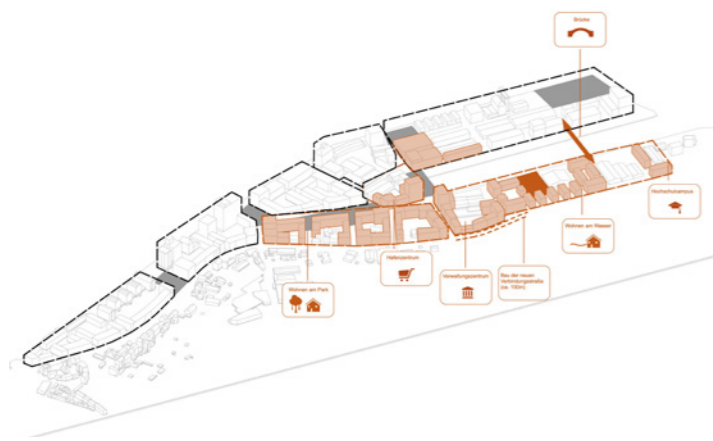


Abb. 46: Entwicklungskonzept Phase 5

und kostengünstig zu errichten. Die Lage am Gleis- und Volkspark ist prädestiniert für attraktives Wohnen im Grünen. Um einen sauberen Verkehrsfluss gewährleisten zu können und das Zollamt ebenfalls in eine Blockstruktur integrieren zu können, wird eine ca. 150m lange Verbindungsstraße zwischen der Ballastbrücke und dem Harnis gebaut. In den entstandenen Block lassen sich weitere Verwaltungsämter und Institutionen und Gewerbe integrieren. Außerdem soll an dieser Stelle ein Mobilityhub errichtet werden, welcher eine Erweiterung der sich dort schon befindenden Bushaltestelle darstellt.

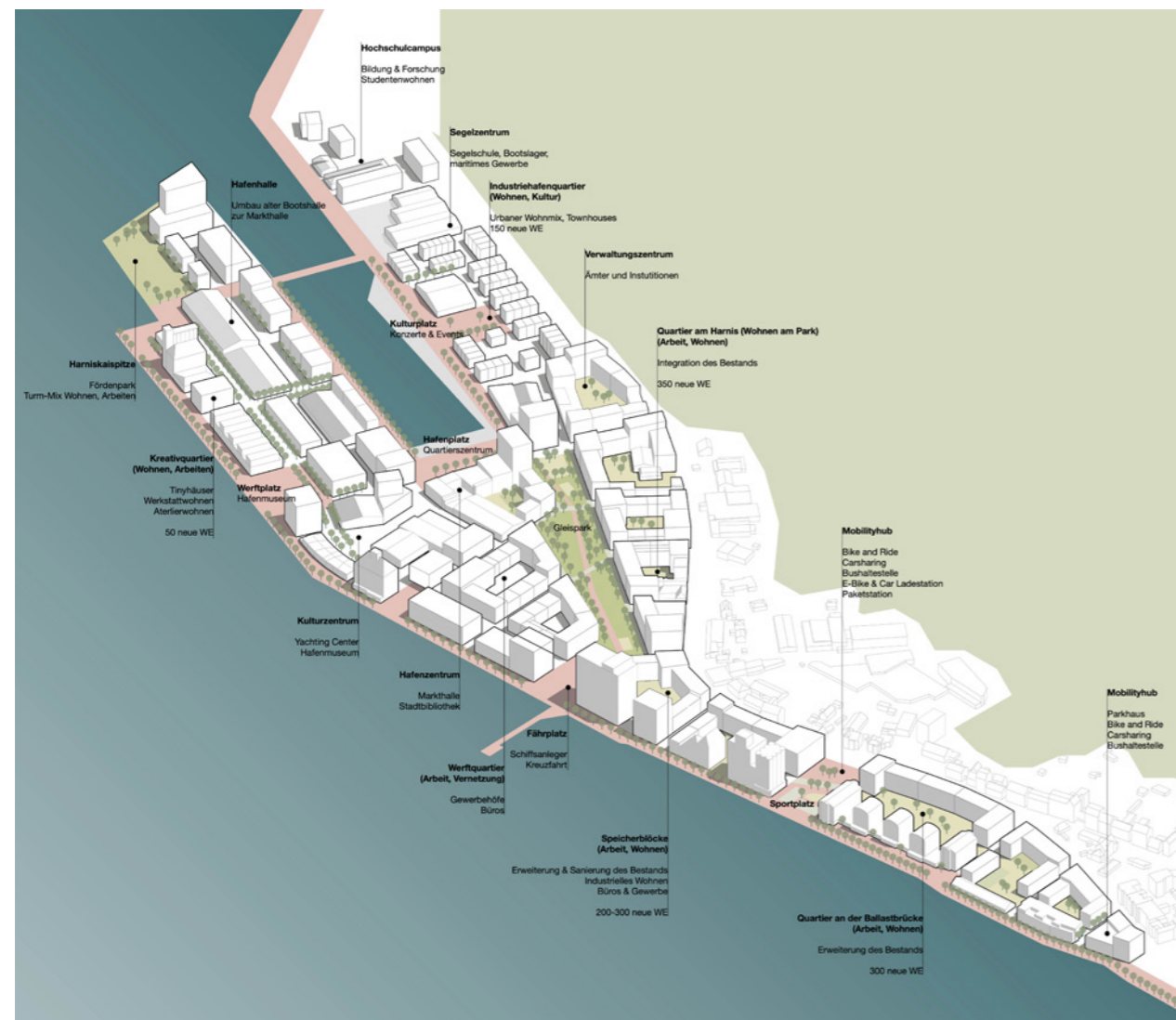


Abb. 47: Phase 5 : Isometrie



Abb. 48: Lageplan



Abb. 49: Modellfoto gesamt



Abb. 50: Modellfoto



Abb. 51: Modellfoto Blick von Süden



HEIMATHAFEN FLENSBURG

Maximilian Habermehl, Lorenz Kummer

Der Hafen Ost war lange Zeit der industrielle Mittelpunkt in Flensburg. Allerdings verlor dieser in den letzten 50 Jahren immer mehr an Relevanz, weshalb das Bild des Hafens heute durch leer stehende Speichergebäude und Werkhallen, sowie Brachflächen geprägt wird. Die heutigen Gewerbeflächen sind völlig unabhängig von der ehemaligen maritimen Nutzung des Areals. Zur Revitalisierung des Hafens sollen auf dem Gebiet nun neue Wohneinheiten entstehen, die durch neue, maritime Gewerbeflächen bereichert werden. Ziel des Entwurfes ist das bisher sehr abgeschiedene Areal mit seiner Umgebung zu verbinden. Somit werden Begegnungsräume nicht nur für die Anwohner der über 1500 neuen Wohneinheiten, sondern auch für alle anderen Flensburger geschaffen. Hierzu soll eine urbane Hafenpromenade entstehen, die die industrielle Vergangenheit rezipiert und sich immer wieder zu verschiedenen dimensionierten Plätzen weitet. Hinter der Promenade entsteht durch alte und neue Hochpunkte eine Silhouette, die einen urbanen Gegenpol zur Altstadt bietet. Mit dem Bestand wird schonend umgegangen, indem die Nutzungen auf die neuen Erfordernisse angepasst werden. Ebenso wird dieser durch die gezielte Platzierung von Neubauten zu identitätsstiftenden Quartieren erweitert. Der Hafen Ost wird durch die Neuplanung ein buntes und lebendiges Areal, das sowohl Familien, Studenten, Alleinstehenden und Senioren eine Heimat an der Ostsee bietet.

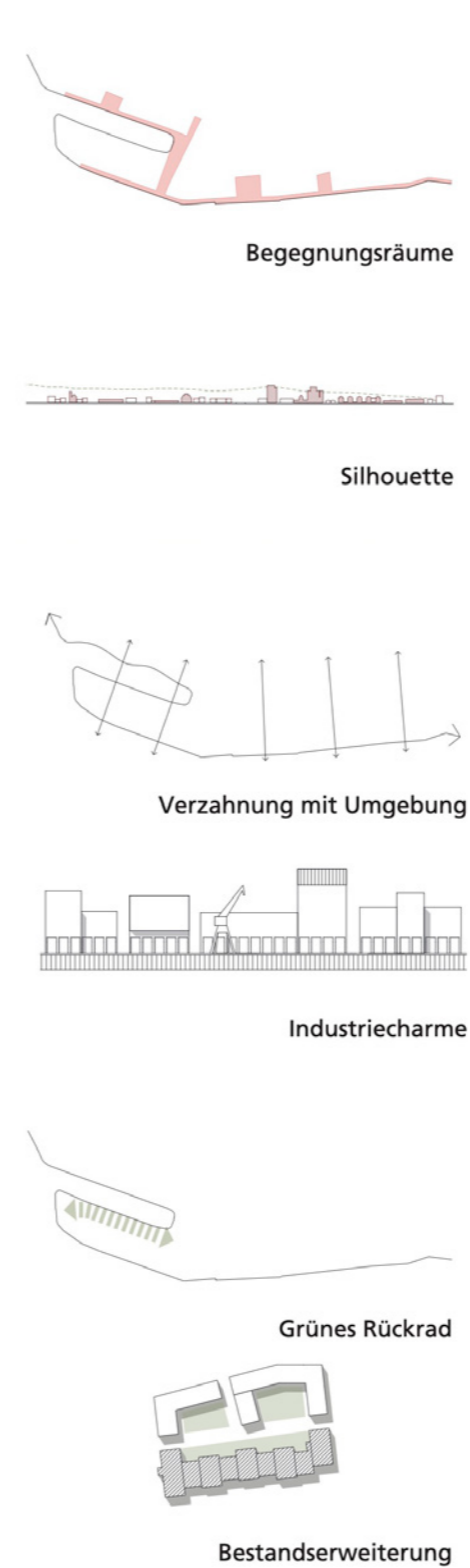


Abb. 52: Konzept

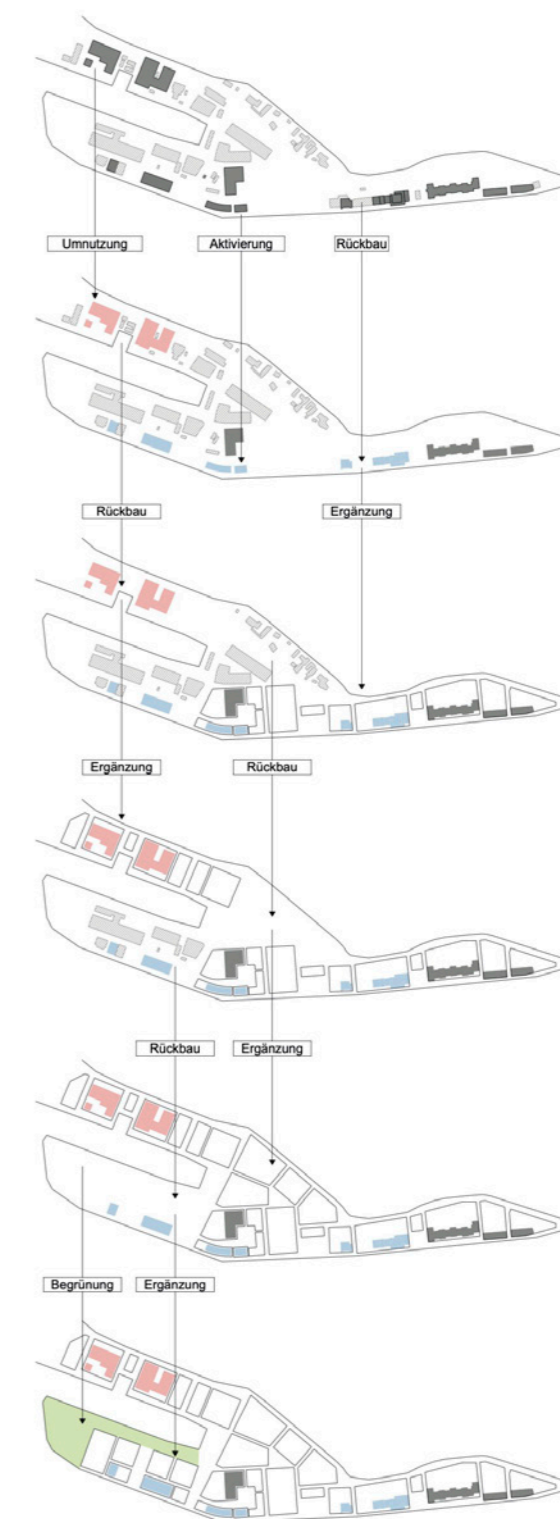


Abb. 53: Entwicklungskonzept



Abb. 54: atmosphärische Darstellungen



Abb. 55: Isometrie

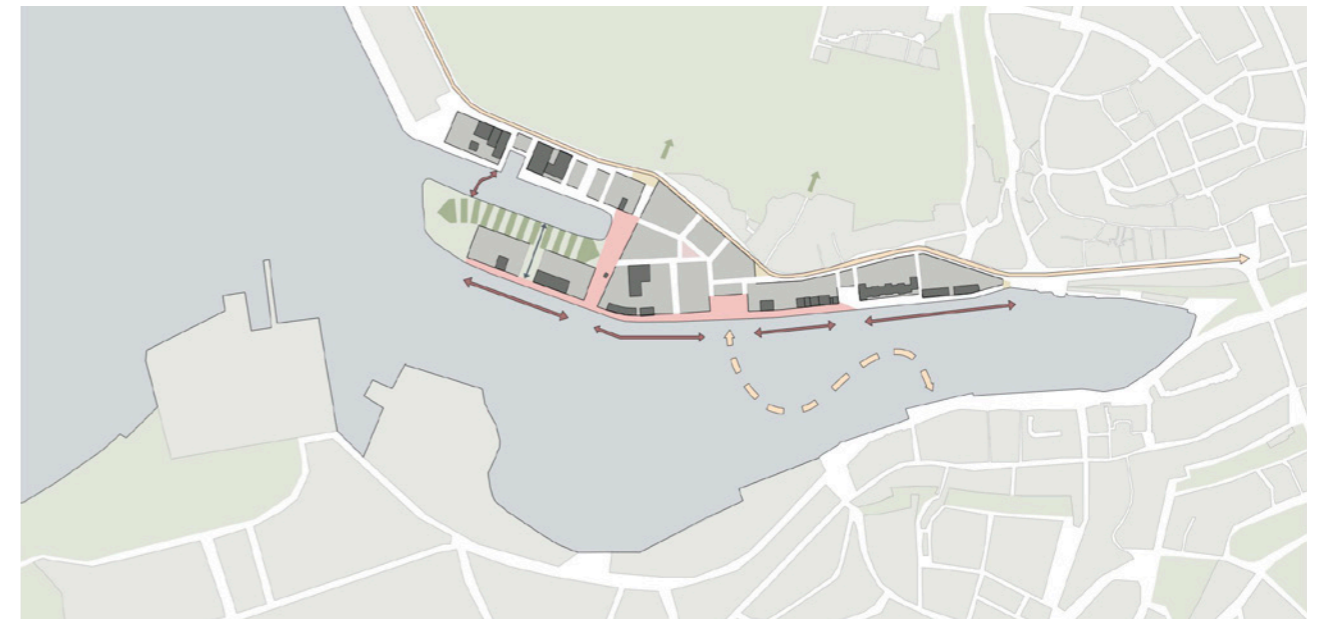


Abb. 56: Strategieplan



Abb. 57: Schnitt



Abb. 58: Ausschnitt Lageplan



Die Halle
 ...rezipiert das industrielle Erbe des Ortes. Es sind maritimes Gewerbe, Büro­nutzungen bis hin zu Sport- und Jugendvereinen vorgesehen.



Die aufgelöste Bebauung
 ...ermöglicht ein vielseitiges Wohnen in Townhouses, Mehrfamilienhäusern oder Atelierwohnungen. Ebenso ist auch eine Büro­nutzung möglich.



Der differenzierte Block
 ...bietet Möglichkeiten für alle Nutzer. Es sind sowohl ein sozial vielschichtiges Wohnen, als auch gewerbliche und kulturelle Nutzungen vorgesehen.

Abb. 59: Typologien



Abb. 60: Schnitt



Abb. 61: Lageplan





DER GRÜNE ANKER

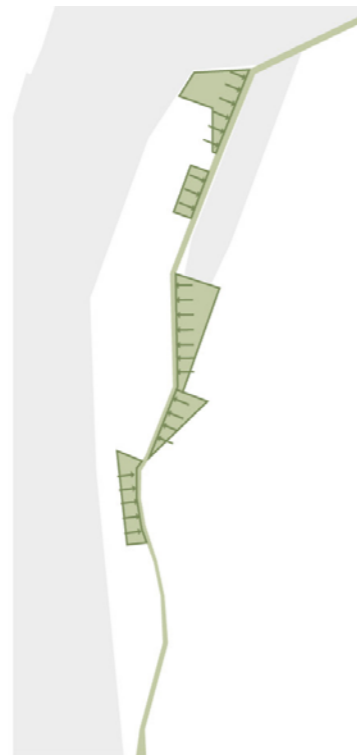
Thomas Volland

Der Osthafen Flensburg hat Charakter. Besonders ist dabei, dass es sich bei dem Gebiet um eines der letzten unentwickelten Hafengebiete im Ostseeraum handelt. Hier greift die Planung ein, die aus dem Gebiet ein urbanes Gebiet mit Mischnutzung machen soll, welches die besonderen Gegebenheiten und Atmosphäre berücksichtigt. Um diese einzufangen und für die Stadt Flensburg und ihre Bewohner nutzbar zu machen, schlägt das Projekt einen grünen Anker für den Osthafen vor. Der Osthafen liegt, wie es der Name bereits suggeriert, im Osten von Flensburg direkt an der Flensburger Förde. Da gegenüber die Altstadt liegt, ist das äußere Erscheinungsbild der Silhouette des Osthafens an der Wasserkante von großer Bedeutung. Prägend für den Charakter eines Hafens ist die direkte Lage am Wasser. Eine durchgängige Promenade um dies nutzen zu können, wäre wünschenswert. Momentan sind große Teile jedoch nicht öffentlich zugänglich. Um den Osthafen mit Flensburg zu verbinden, wurden Bahnstrecken verlegt, die heute allerdings nicht mehr genutzt werden. Entlang dieses Bahndamms verläuft eine Grünachse quer durch die Stadt. Auf dem Gebiet des Osthafens wird diese Grünachse unterbrochen. Deshalb wird diese Unterbrechung geschlossen, um so eine durchläufige Grünachse bis zur begrünten Harniskaispitze auf dem Osthafen und weiter Richtung Sonwick zu schaffen.

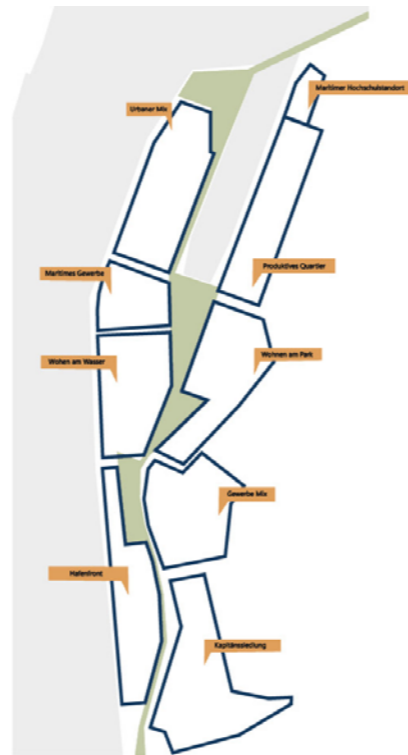
Entlang dieser Grünachse werden Freiräume angelagert, sodass eine Kette an Freiräumen entstehen. Jedes dieser Glieder wird durch eine eigene Funktion charakterisiert. Außerdem teilt diese Grünkette das Entwurfsgebiet in Quartiere, die so Nachbarschaften mit eigenen Schwerpunkten bilden. Der alte, momentan überwucherte Bahndamm wird zu einem Fahrradweg ausgebaut, der so die Stadt Flensburg mit dem neuen Stadtquartier des Osthafens verbindet. Von Süden aus entstehen so ein Urban Gardening Streifen, ein Hybridplatz, der als Mischung aus urbanem Platz und Grünraum eine Art Ankommensplatz bildet, dem Hafenpark mit anschließender Hafentribüne, die in ein separates Schwimmbecken führt, einem Sportplatz und abschließend dem Harnispark auf der Harniskaispitze. Eine neue Brücke führt die Grünkette und Fahrradverbindung weiter Richtung Sonwick. Nachbarschaften werden durch Schwerpunkte gebildet. So entstehen die neue Hafenfront, um ein ansprechendes Stadtbild zu schaffen, die denkmalgeschützte Kapitänssiedlung, welche punktuell erweitert wird am südlichen Ende des Quartiers und dem bereits bestehenden Gewerbe- und Mix. Daran schließen die größeren Wohnquartiere an, welche durch die Nähe zur Förde bzw. zum Volkspark in Wohnen am Wasser und Wohnen am Park eingeteilt werden. Abgeschlossen wird das Quartier durch das Maritime Gewerbe, dem urbanen Mix und dem produktiven Quartier. Generell wird ein sorgsamer Umgang mit dem Bestand angestrebt. Bestehender Bestand wird sinnvoll in neue Bauflächen eingebunden und sorgt so für eine Mischung, nicht nur der Baustrukturen, sondern auch der Funktionen. Entlang der Grünkette befinden sich ausgewählte Hochpunkte, die durch das Gebiet leiten. Neben dieser Grünkette erfolgt die Erschließung zusätzlich durch die freigeräumte Promenade, die nun durchläufig am Wasser verläuft. Auf Höhe des Harnisparks laufen Promenade und Freiraumkette zusammen und bilden eine Einheit um das innere Hafenbecken. Es wird eine Fährverbindung am neuen Fährplatz eingerichtet, um eine bessere Anbindung an die Altstadt zu gewährleisten. Mobility Hubs ermöglichen den Umstieg auf Fahrrad und ÖPNV. Es wird eine hohe Nutzungsdurchmischung angestrebt. Generell sind die Nachbarschaften als Schwerpunkte zu verstehen, nicht als ausschließliche Qualitäten. Beispielsweise finden sich so im Quartier Wohnen am Wasser nicht nur Wohnflächen, sondern auch Gewerbe- und Einzelhandelsflächen, wie zum Beispiel an der Baukante zur Promenade oder dem inneren Quartiersplatz. Um einen Osthafen für alle zu gewährleisten und nicht erschwingliche Mieten zu verhindern, befinden sich die Flächen größtenteils in städtischem Besitz. Jedoch gibt es vereinzelte Flächen in den Wohnblöcken, um auch Eigentumsbesitz zu erwerben. Wichtiges Augenmerk im Quartier ist die Nachhaltigkeit und die Schaffung eines Klimagerechten Quartiers. So bildet die Grünkette eine Frischluftschneise, welche städtischen Hitzeinseln entgegenwirkt. Außerdem gibt es durch die Grünräume genügend Retentionsflächen und Versickerungsflächen. Durch unterirdische Wasserauffangbecken kann das so aufgefangene Wasser durch Verdunstung zusätzlich die Raumluft regulieren. Zusätzlich können Bäume im Sommer hierdurch Wasser aufnehmen. Zuerst werden Katalysatoren errichtet, die die Transformation im Gebiet vorantreiben. Hierfür wird Bestand aktiviert und gezielt vereinzelte Neubauten gesetzt. Daraufhin werden großflächige Brachflächen bebaut und weiterer Leerstand aktiviert. Im dritten Schritt wird die vierspurige Ballastbrücke auf die Harnisstraße zurückgebaut und so entstehende Flächen gefüllt. Abschließend werden verbliebende Lücken geschlossen. Während dieser Transformation sollen temporäre Nutzungen auf noch nicht bebauten Flächen bzw. im Bestand ermöglicht werden. Fazit - Der neue Osthafen wahrt den Charakter und die Identität des Ortes und bildet somit ein Gleichgewicht aus urbanen Enge und landschaftlicher Weite. Die neue Struktur verbindet die Altstadt mit dem Osthafen wie ein Anker ein Schiff mit dem Seeboden.



Schließung der Lücke in der Grünachse



Anlagerung von Freiräumen



Bildung von Schwerpunkten der Quartiere



Erschließungsstruktur



Schwerpunkte Nutzungen



Eigentumsstruktur

Abb. 62: Analyse



Abb. 63: Lageplan

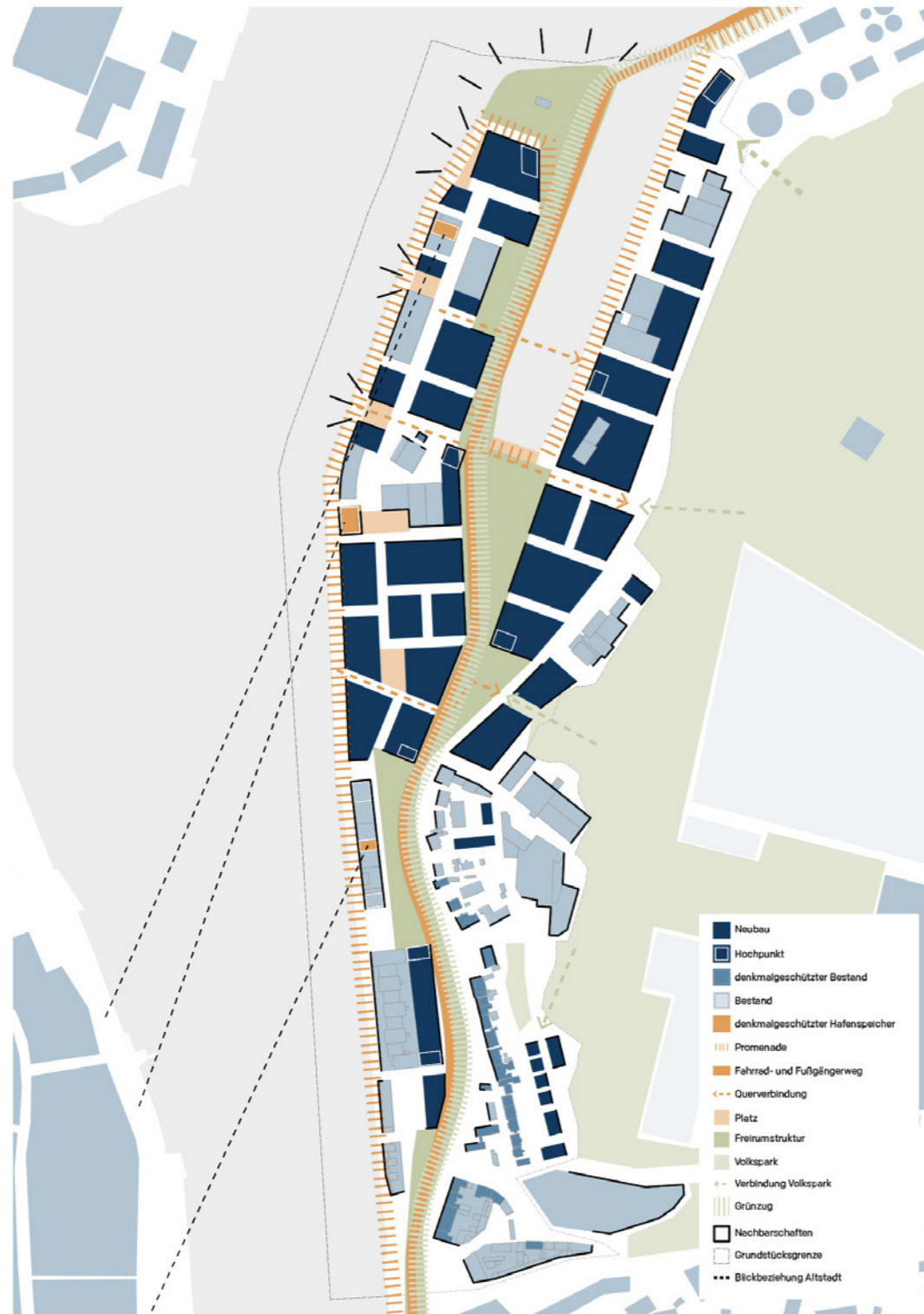


Abb. 64: Strukturplan



Abb. 65: Isometrie

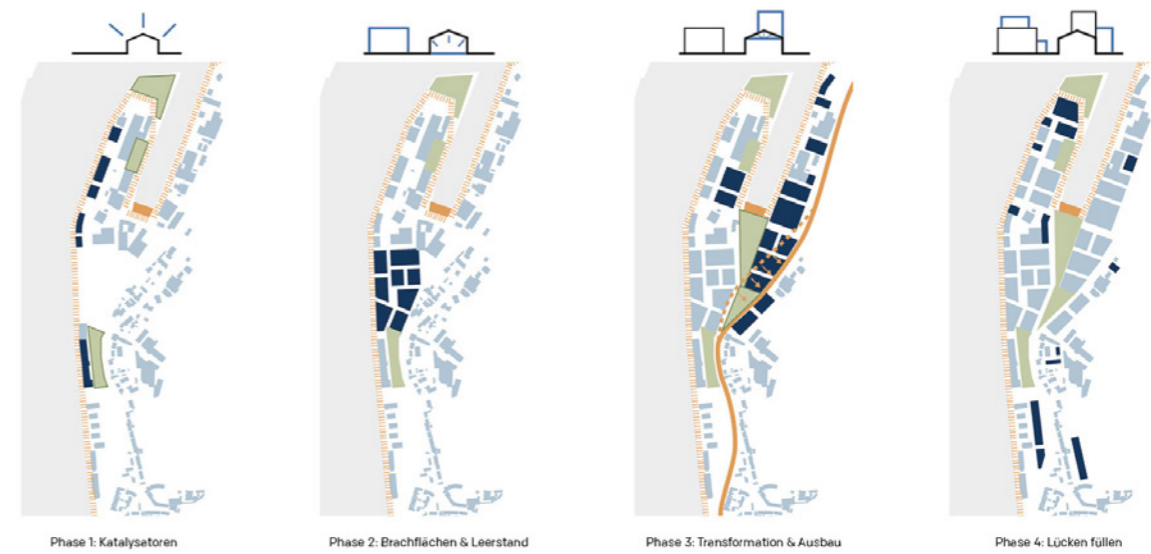


Abb. 66: Konzept Phasenentwicklung



Abb. 68: Perspektive



Abb. 69: Schnitt

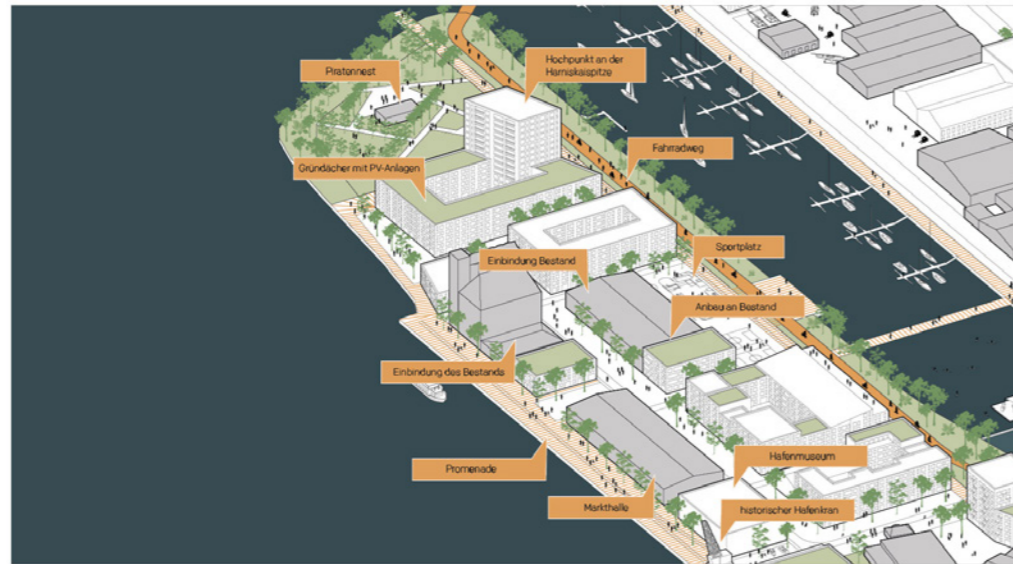


Abb. 70: Axonometrie Urbaner Mix

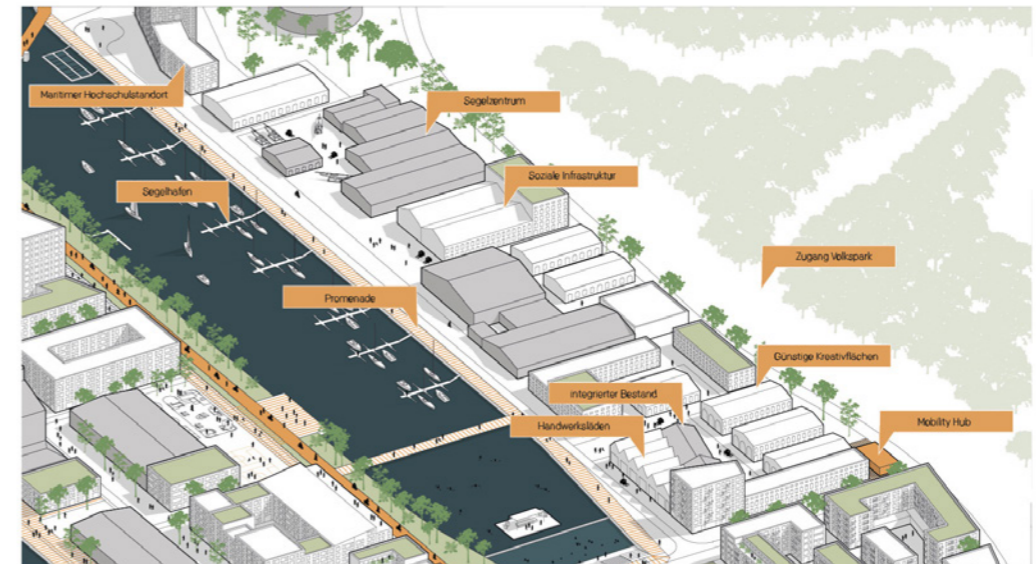


Abb. 71: Axonometrie Produktives Quartier

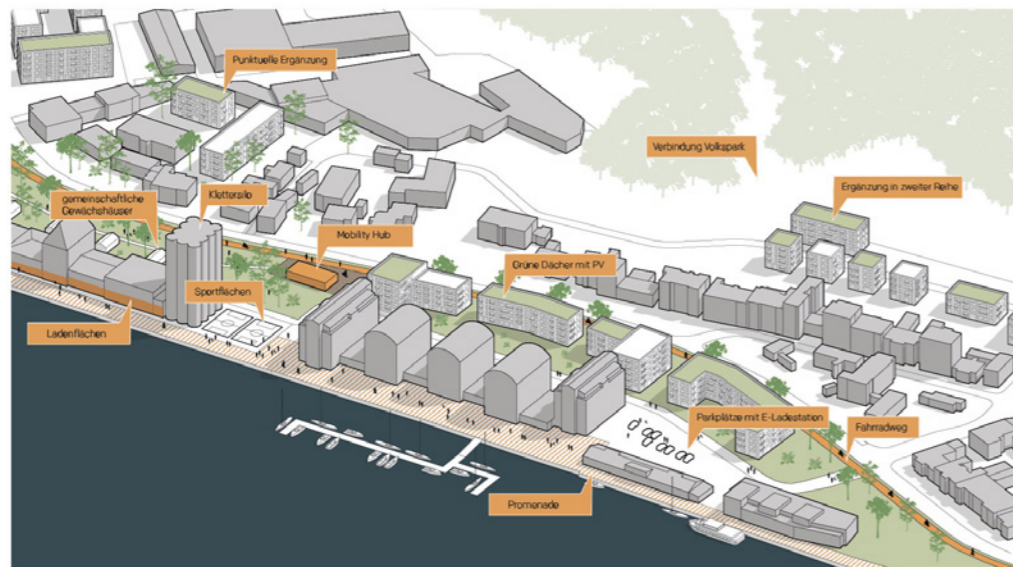


Abb. 67: Axonometrie Hafentfront, Gewerbemix und Kapitänssiedlung

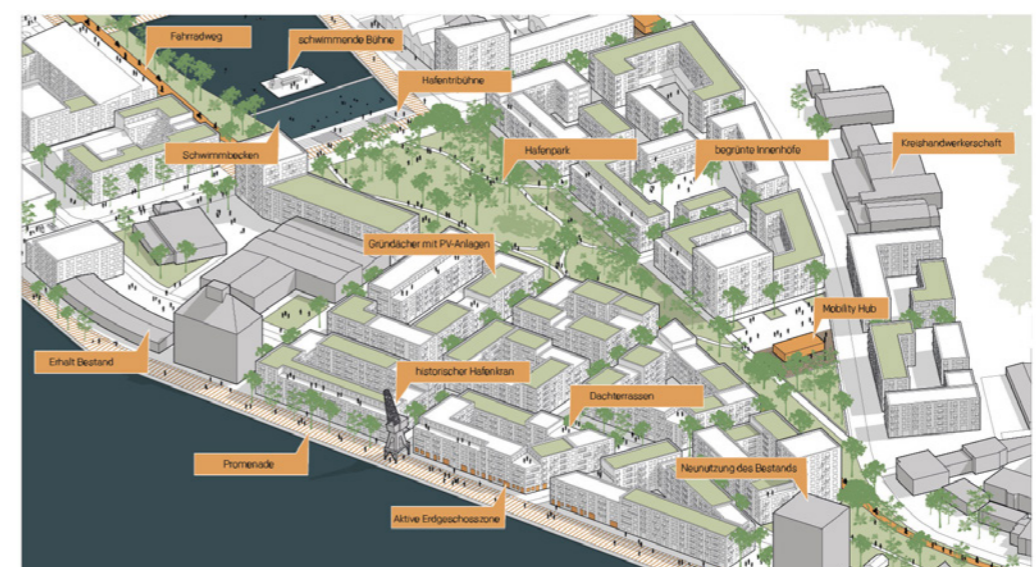


Abb. 72: Axonometrie maritimes Gewerbe, Wohnen am Wasser und Wohnen am Park



Abb. 73: Axonometrie „Grüner Anker“



Abb. 74: atmosphärische Darstellung Hafenbecken



Abb. 75: Piktogramme Klimakonzept



Abb. 76: Modellfoto gesamt



Abb. 77: Modellfoto Hafen



Abb. 78: Modellfoto Blick von Süden



HEIMATHAFEN FLENSBURG

Katharina Wiehl, Frederike Strauch

Das Flensburger Hafengebiet befindet sich in besonderer halbinselartiger Lage, umgeben vom Wasser der Ostsee. Das Gebiet liegt direkt gegenüber der beliebten Flensburger Altstadt, man kann vom Ufer eine direkte Blickbeziehung herstellen. Der maritime Charakter wird vor allem durch die denkmalgeschützten und stadtbildprägenden Hafenspeicher gestärkt. Auch kommen hier Kreuzfahrtschiffe an. Positiv fällt auch die direkte Anbindung an den Volkspark auf. In aktueller Situation wird die Fläche vor allem bestimmt von einem hohen Versiegelungsgrad, nicht nutzbaren Brachflächen, Leerstand und fehlenden Grünflächen. Der Hafen wirkt unzugänglich, unästhetisch durch den dominanten Straßenraum und für den Besucher allgemein unattraktiv. Nun gilt es, eben diese Potenziale, welche das Gebiet hergibt, auszunutzen und ein attraktives, beliebtes Wohn- und Arbeitsquartier zu schaffen. Ziel ist hier die Herstellung einer hohen Aufenthalts- und Erlebnisqualität. In diesem Entwurf wird dies über mehrere Strategien erreicht. Zunächst soll der maritime Charakter gewahrt werden. Dies geschieht vor allem durch die Arbeit mit dem Bestand, die Speicher werden weiterhin die Hochpunkte des Gebietes und durch Sanierung mit neuem Leben gefüllt. Der wohl wichtigste Punkt des Konzeptes stellt die Uferpromenade dar. Durch Landaufschüttung wird die Promenade Richtung Altstadt vergrößert und eine attraktive grüne Flaniermeile entsteht. Das vorherrschende Grün

der Promenade steht im Gegensatz zur grauen Uferkante der Altstadt. Somit wird eine neue Zugänglichkeit des Wassers über eine üppige Bepflanzung erreicht. Die Uferkante wird zum Erlebnis, diverse Aktivitäten wie das Kino am Hafenkran, Sportplätze, schwimmende Gärten, Stege und Strände bieten für jeden Besucher ein Erlebnis. Öffentlicher Raum wird geschaffen. Doch auch im Quartier entstehen Viertel, die Lust auf diesen neu entdeckten Ort in Flensburg machen. Es entsteht ein großer Marktplatz, auf dem zukünftig Fisch- und Gemüsemärkte stattfinden können. Neben diversen Wohnquartieren entlang der Promenade entsteht ein neuer Mittelpunkt für Kultur, maritimes Gewerbe, ein neuer Campus für die naturwissenschaftlichen Fakultäten mit einer eigenen Zugänglichkeit zum Wasser, studentisches Wohnen im Zentrum und ein Kreativquartier. Dieses Kreativquartier geht auf den maritimen Charakter des Areal zurück. Inspiriert von der Brachfläche an der Hafenspitze des Bestandes, werden hier Hafencontainer aufgestellt, welche die Möglichkeit für kreatives Arbeiten, aber auch Übernachtungen bieten, um den Ort noch anders wahrzunehmen. Im Fokus des Entwurfes steht auch die Erschließung. Der bisher vorherrschende Hauptakteur im Quartier, das Auto, wird abgelöst durch eine zukünftige Dominanz von Fuß- und Radwegen, welche das gesamte Quartier erschließen und den aktiven, gesunden Lebensstil im Quartier fördern. Auch entlang der Promenade gibt es hier getrennt einen Radschnellweg und Fußweg, um die neue Natur am Wasser ungestört durch Verkehrslärm genießen zu können. Autos fahren auf der rückgebauten Bestandsstraße, sie sollen weniger eine Rolle bei den Bewohnern spielen. Weitere öffentliche Verkehrsmittel bekommen entlang dieser Straße Haltestellen. Um die Nutzung von vorherrschend Fahrrädern für alle Bewohner und Besucher zu gewährleisten, werden im gesamten Viertel Mobilitätsstationen errichtet, an denen man Fahrräder und entlang der Bestandsstraße auch Autos ausleihen kann, ganz nach dem Motto „benutzen statt besitzen“. Im Quartier und außerhalb soll die Aufmerksamkeit auf die Promenade gelenkt werden. Dies zeigt sich auch an der Höhenentwicklung. Schon von der Seite der Altstadt kann man somit den neuen Hafen als eine grüne Oase mit maritimem Charakter wahrnehmen und diesen naturverbundenen Ort anschließend besuchen.

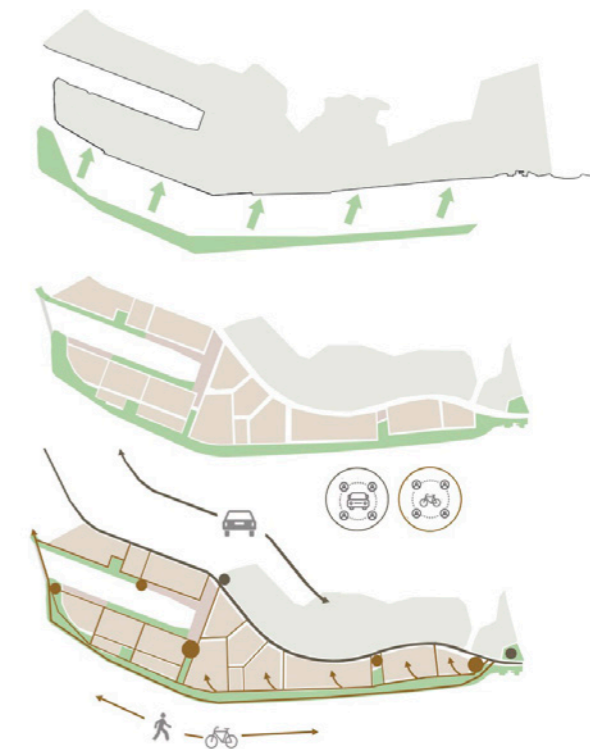


Abb. 79: Erschließung, Baufelder, Promenade

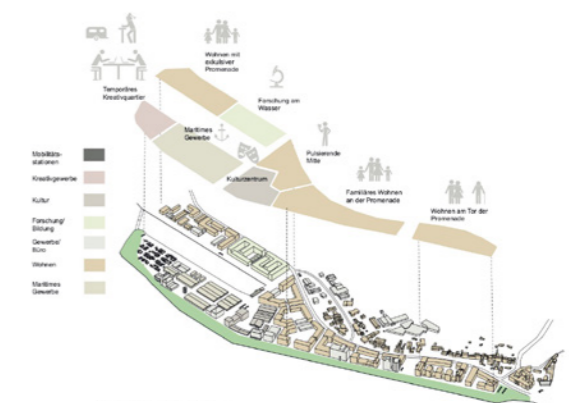


Abb. 80: Nutzungen



Abb. 81: Rahmenplan

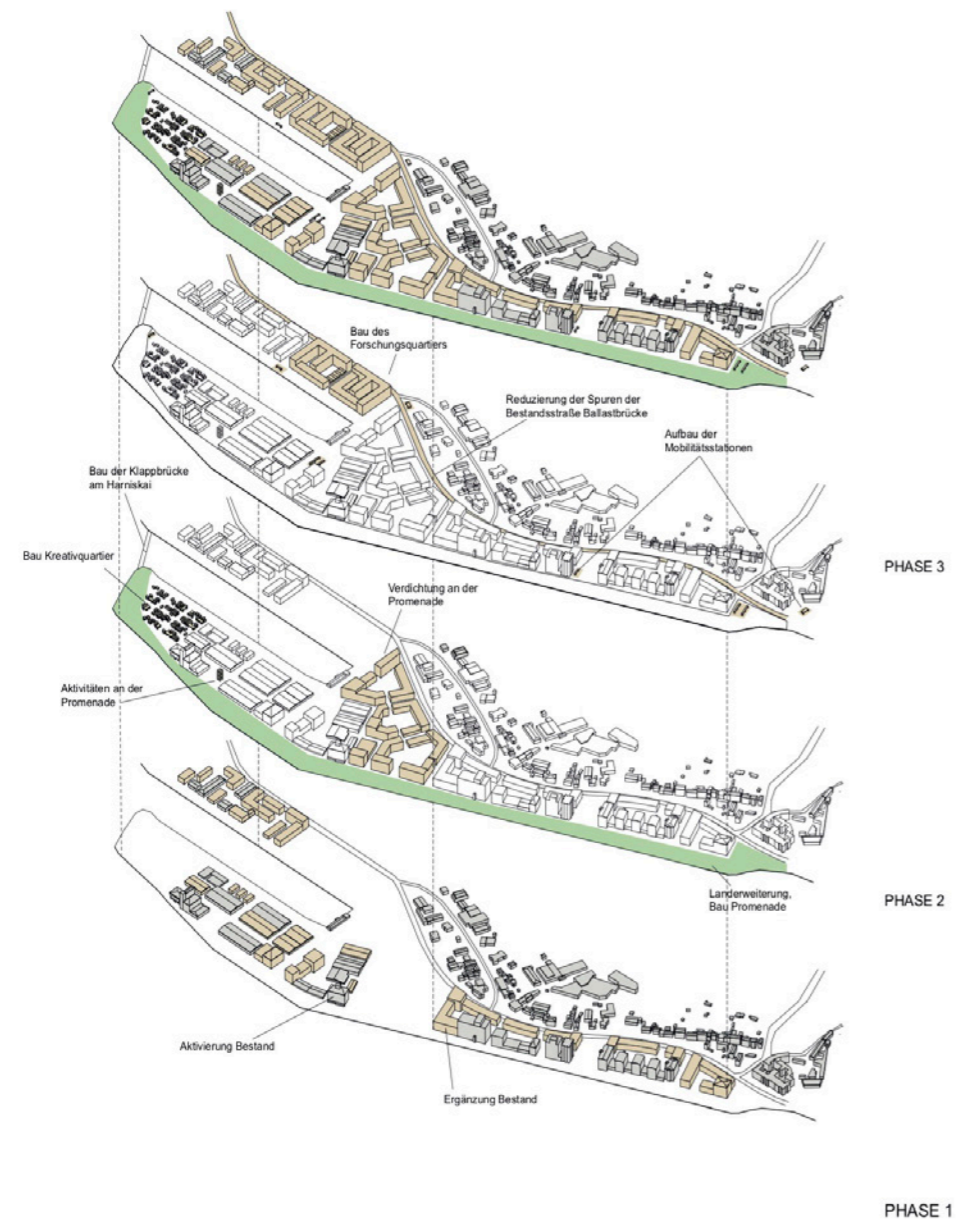


Abb. 82: Konzept Phasenentwicklung



Abb. 83: Lageplan



Abb. 85: Perspektiven im Quartier



Funktionen der Promenade M 1:1000

Abb. 84: Promenade neu geschaffene Aktivitäten

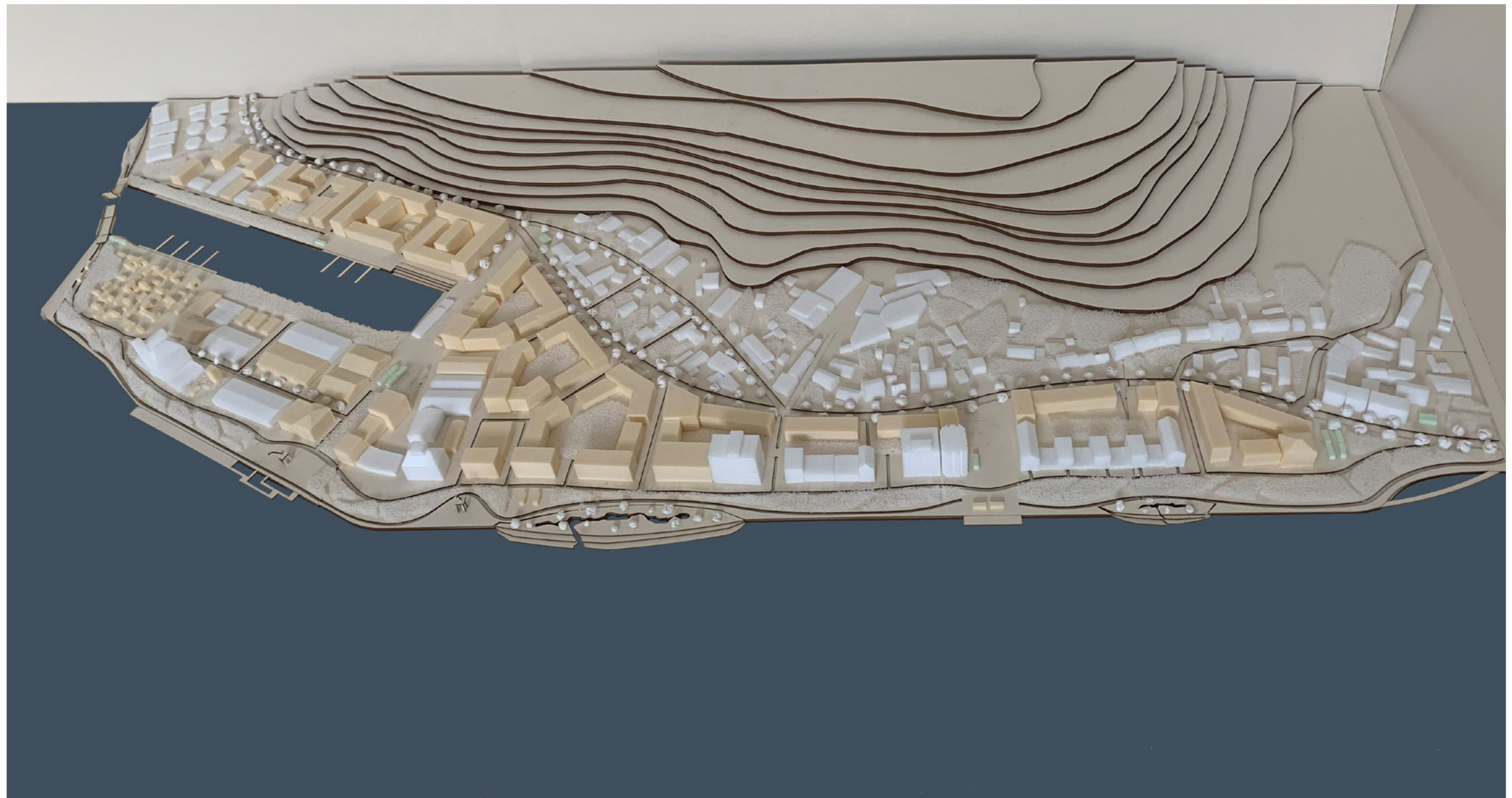


Abb. 86: Modellfoto gesamt





OSTHAVN FLENSBURG

Philipp Fritsch

Der Entwurf befasst sich mit dem Areal Hafen-Ost in Flensburg. Entstehen soll hier ein gemischt genutztes urbanes Gebiet welches die besondere Atmosphäre und Begebenheiten des Ortes berücksichtigt. Das Untersuchungsgebiet hat in dreierlei Hinsicht eine einmalige Lage. Mit der Stadt Flensburg befindet sich das Areal in der nördlichsten Gemeinde Deutschlands, liegt am innersten Ende der Flensburger Förde und bildet gleichzeitig den westlichsten Punkt der Ostsee. Durch die exponierte Lage symbolisiert der ehemalige Industriehafen „Hafen Ost“ einen Art Eingangspunkt zur Stadt. Mit seinen drei markanten Speichergebäuden aus den 1930er Jahren, der attraktiven Lage zwischen Wasser und Park und der direkten Nähe zur Altstadt, gilt das Areal als eines der letzten unentwickelten Hafengebiete der Ostsee. Eingegrenzt von dem Hafenbecken und dem Volkspark, spannt sich das knapp 50 ha große Entwurfsgebiet in einem schmalen Streifen in Nord-Süd Richtung auf. Aufgrund der direkten Nachbarschaft zur Flensburger Altstadt und dem Volkspark, sowie der Lage am Wasser, bietet das Gebiet mit seinen Brachflächen perfekte Voraussetzungen für eine städtebauliche Entwicklung. Während im Süden bereits eine gelungene Nutzungsdurchmischung von Wohnen, Wirtschaft, Tourismus und Freizeit vorhanden ist, wird der nördliche Teil rund um den Stichkanal von maritimen Gewerben, abgesperrten Bereichen und Brachflächen geprägt. In Nord

Süd Richtung wird das Areal durch eine 4-spurige Straße unterteilt. Die für die Auslastung überdimensionierte Straße trennt das Gebiet momentan in zwei Teile und zieht sich als eine Art „Mauer“ durch das Gebiet. Bereits vorhanden ist auch der Anfang einer Uferpromenade, welche momentan jedoch durch viele abgesperrte Bereiche unterbrochen wird. Prägend für das Entwurfsgrundstück ist der Stichkanal im Norden. Die Flensburger Förde wird durch diesen Kanal bis zum Innersten des Areals gezogen. Im Süden befindet sich ein aus der Altstadt kommender bewachsener Bahndamm, welcher in begrünten Brachflächen entlang der Straße Ballastbrücke ausläuft. Der Kern des Konzept sieht vor diese zwei schon vorhandenen Freiräume miteinander zu verbinden. Der „Blaue Kanal“ des Stichkanals wird als „Grüner Kanal“ als Grünachse weitergeführt, und endet im „Roten Kanal“ im Süden, der in dem schmalen Bereich zwischen Bestand und Straße aktive Flächen vorsieht. Das Gebiet spannt sich so in Nord-Süd Richtung in 3 Achsen auf. Die Uferpromenade im Westen, die „Kanalachse“ in der Mitte und die Hauptverkehrsachse im Osten des Gebietes. Ergänzt wird die Struktur durch mehrere Querverbindungen in West-Ost Richtung. Der Entwurf lässt sich in drei übergeordnete Bereiche unterteilen, welche je einer Phase zuzuordnen sind, sich in Nutzungsschwerpunkt, Dichte, Bautypologien voneinander unterscheiden aber dennoch miteinander vernetzt sind. Ausserdem ist jeder Bereich einem der drei Speicher zuzuordnen.

Diese Aufteilung wird im Entwurf als RGB-Kanal beschrieben:

Roter Kanal:

Der Teilbereich im Süden des Gebiets symbolisiert den Eingang zum Hafen-Ost. Zeitlich gesehen wäre dieser Bereich unmittelbar umzusetzen. Der Entwurf sieht im diesen Teil nur einen Abriss bzw. Neubau eines Quartierparkhauses, sowie das Anlegen von Freiflächen vor. Außerdem wird die Uferpromenade weiter ausgebaut und das erste Speichergebäude saniert. Dem schmalen Streifen zwischen Wasser und Straße wird dadurch bereits zum Auftakt für das ganze Gebiet. Übergeordnet steht dieser Bereich für den aktiven Community Bereich.

Grüner Kanal:

Der Teilbereich im Zentrum würde mit nächsthöchster Priorität umgesetzt werden. Zunächst wäre eine Bebauung der Brachflächen an der Wasserkante zwischen den beiden Speichern vorzusehen. Hier kann bereits erster Wohnraum in den ersten dichten Blöcken realisiert werden. Nach dem Ablauf der Pachtverträge bzw. der Klärung der Eigentumsverhältnisse würde im nächsten Schritt die Grünachse bis zum Ende des Stichkanals verlängert werden, sowie diverse Gewerbebauten im Osten des Areals abgerissen. Die Hauptverkehrsachse wird auf die Bestandsstraße östlich umgelegt und rückgebaut. Entstehende Freiflächen werden mit dichter Bebauung aus einem Mix von Wohnen und lebendigen Erdgeschosszonen bebaut.

Blauer Kanal:

Als letzte Phase würde das Ufer am Stichkanal ausgebaut werden, Hallen auf der Harniskaihalbinsel reaktiviert, Baulücken gefüllt und zwei Fußgängerbrücken über den Stichkanal angelegt werden. Bezogen auf die Nutzungen liegen die Schwerpunkte im diesem Teilbereich auf maritimen Nutzungen, Kultur, Freizeit und Produktivem Mix von Wohnen und Arbeiten.



Abb. 87: Strukturplan



Abb. 88: Konzept Analyse

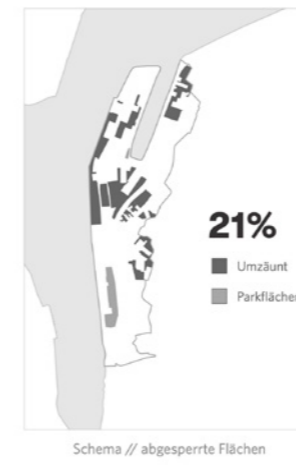


Abb. 89: Konzept Analyse



Abb. 90: Lageplan

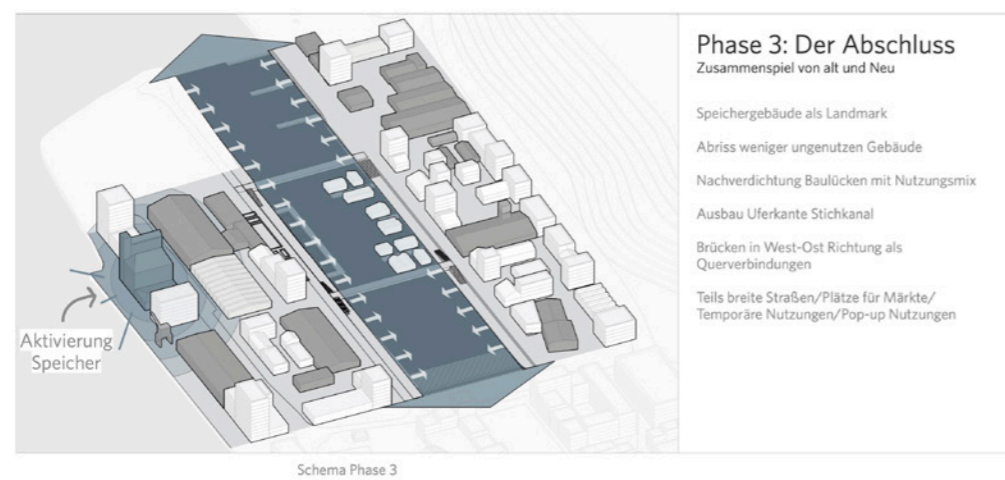
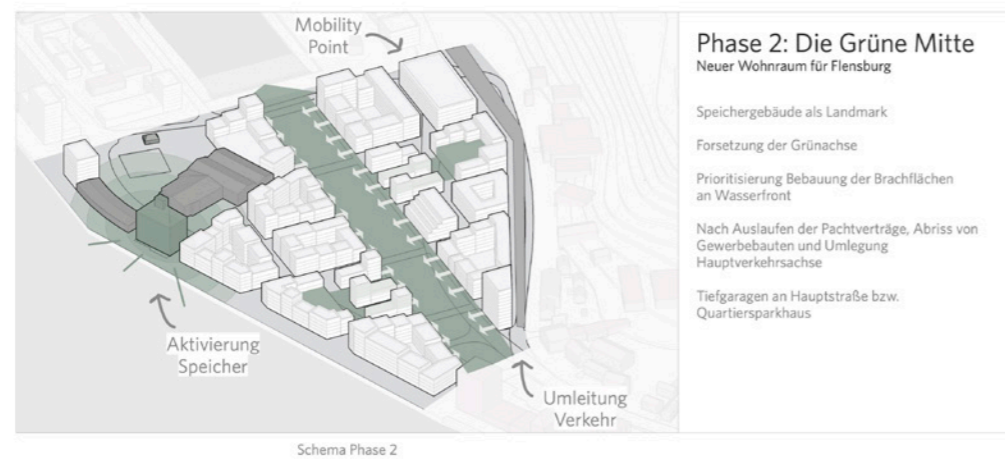
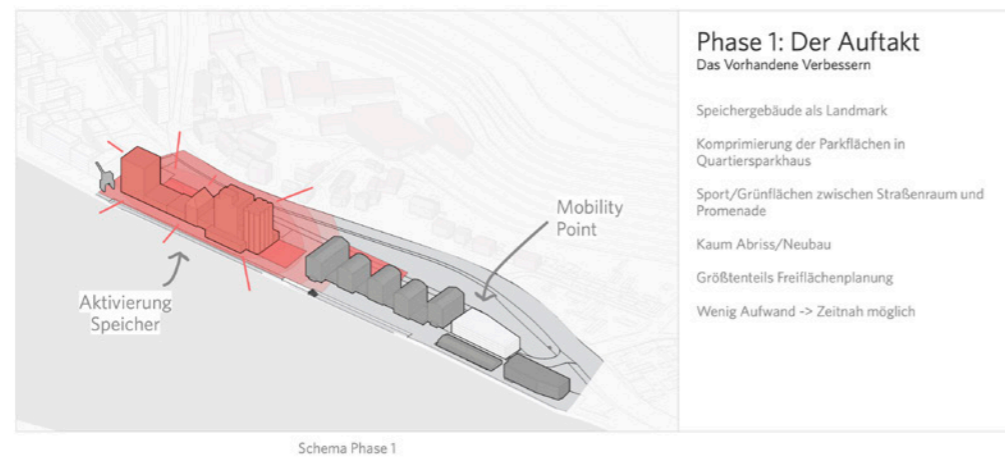


Abb. 91: Konzept Phasenentwicklung



Abb. 92: Axonometrie Roter Kanal

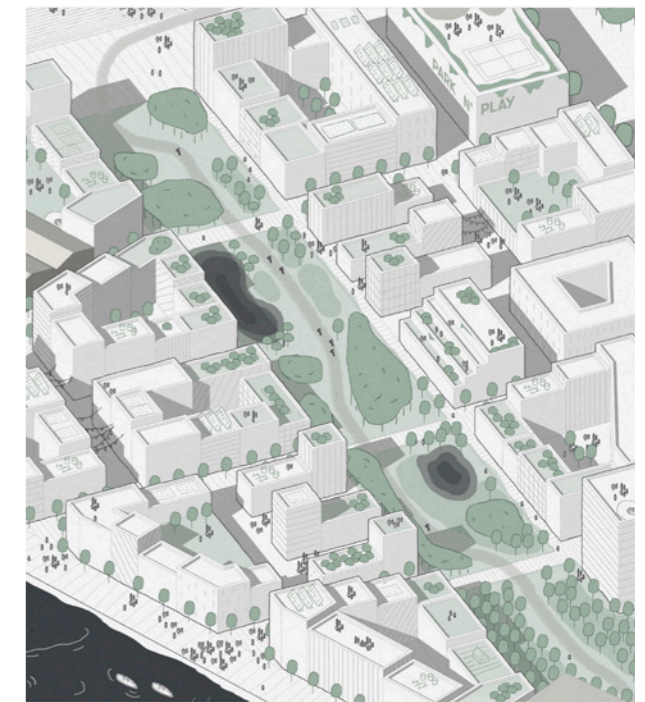


Abb. 93: Axonometrie Grüner Kanal

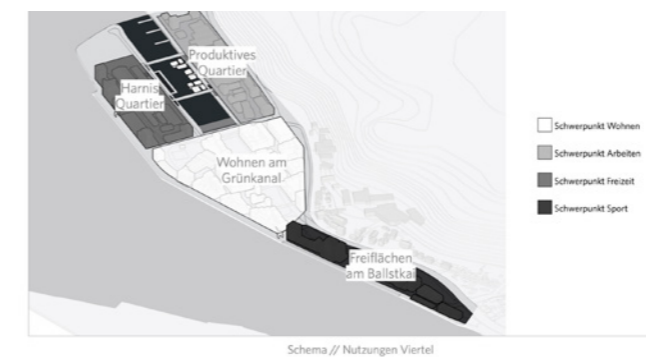


Abb. 94: Piktogramme Nutzungen

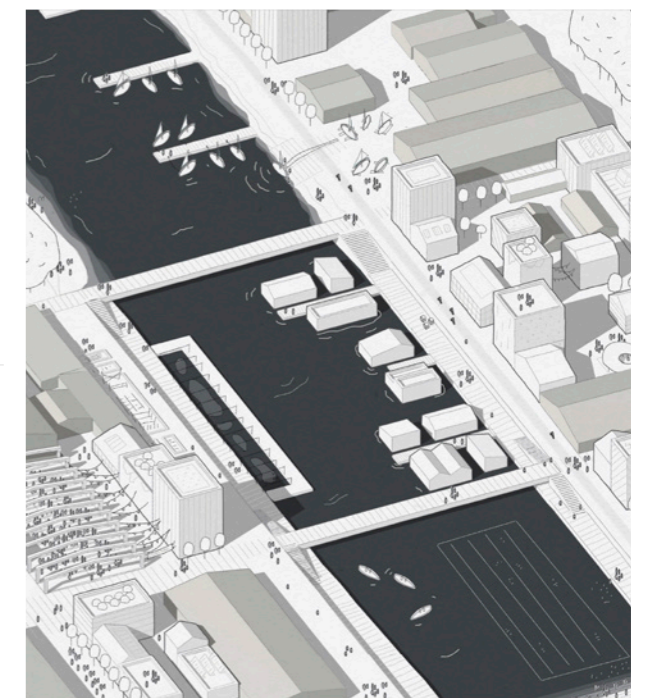


Abb. 95: Axonometrie Blauer Kanal



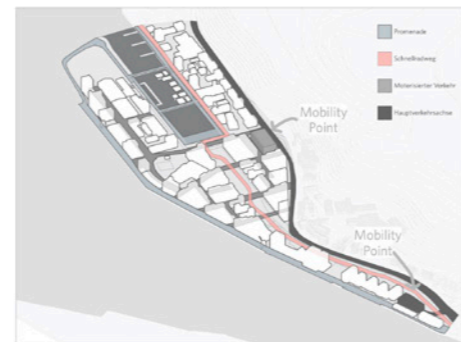
Perspektive // Harnisquartier



Perspektive // Stichkanal



Schema // Abkühlung-Windschneise



Schema // Verkehrsführung

Abb. 96: Harnisquartier



Abb. 97: Stichkanal



Abb. 98: Modellfoto gesamt



Abb. 99: Modellfoto Hafen



Abb. 100: Modellfoto Blick von Süden



CREATE. EINE EINLADUNG ZUR RÜCKEROBERUNG

Ruth Schmidt

„CREATE- Einladung zur Rückeroberung“ gliedert sich in zwei Teile.

Zunächst geht es darum, „einzuchecken“ in den Ort, in die Zeit, in das, was gerade eben ist. „Teil 1 - Erkundungen“ widmet sich somit der Analyse des Ortes. Ein Großteil der Inhalte von Teil 1 entsteht während der Exkursion. Meine Analyse besteht aus den Kategorien „Bilder“, „Gespräche“, „Atmosphärische Erhebungen I“, „Atmosphärische Erhebungen II“ sowie „Der Ort in Zahlen“. Vor der Exkursion überlege ich mir sehr genau, was genau ich vor Ort dokumentieren möchte. Ich erstelle mir einen Fragebogen für die Interviews sowie einen Atmosphärischen Erhebungsbogen, um eine Vergleichbarkeit der Ergebnisse zu erzielen. Anhand der Interviews bekomme ich einen Eindruck davon, was Menschen mit dem Hafen- Ost verbinden, wie sie den Ort aktuell sehen und was sie sich dort wünschen würden. In der Atmosphärischen Dokumentation erfasse ich an unterschiedlichen Stellen Geräusche, Strukturen, Körnung, Szenen und Farben. Sowohl in den Interviews als auch bei den Ortsuntersuchungen frage ich immer wieder nach „dem Ort in einem Wort“. Die Gesprächspartner und die Orte, die ich näher dokumentierte, wähle ich intuitiv aus. So spreche ich mit einer Mitarbeiterin im Mariencafé, in dem ich mich bei einem Tee aufwärme, und mit einer Frau, die zufällig aus einem Haus kommt, vor dem ich sitze und zeichne. In der weiteren Analyse des Gebiets finde

ich Überschriften, Beschreibungen und treffende Wörter für Raumfragmente. Ich nehme auch Situationen außerhalb des Entwurfsgebietes mit auf, die ich prägend finde.

„Teil 2 - Entfaltungen“ beschäftigt sich mit dem, was sich künftig im Hafen- Ost entwickeln könnte. Ich gehe bei meinem Entwurf zum Einen von meinen Eindrücken des Ortes aus, stärke bestimmte Atmosphären, arbeite mit bestehenden Motiven oder denke vorhandene Muster weiter. Zum anderen ist „Create“ geprägt von meinem Wunsch, respektvoll mit unserer Umwelt umzugehen. Ich bin der Meinung, dass wir Gast sind auf dieser Welt. Wenn wir viel Raum baulich besetzt haben, ihn aber nicht mehr nutzen, ist es vielleicht an der Zeit, ihn der Natur zurück zu geben oder auch nach neuen Nutzungen zu suchen - bevor wir viel neues Bauland beanspruchen. Ich glaube weiterhin, dass Lebendigkeit an Orten durch eine Vielzahl an Geschichten entsteht. Jede Zeit, jeder Mensch bringt Geschichten mit und eine Stadt ist das Zusammentreffen vieler dieser Geschichten. So entwerfe ich in Atmosphären und Geschichten. Geleitet von meiner Begeisterung für Komplexität, versuche ich, möglichst viele Ebenen von Leben miteinzubeziehen. Ich versetze mich nicht nur in andere Menschen hinein, sondern verleihe auch sonst stummen Akteuren eine Stimme. Zwischen all den Stimmen ist meine nur eine. Mit „CREATE“ möchte ich daran erinnern, dass in uns allen eine schöpferische Kraft steckt, die in jedem Moment bereit ist, das Leben zu erobern. Auf dass wir ihr vertrauen und folgen mögen und mit Freude die Geschichte unseres Lebens schreiben. Create it!

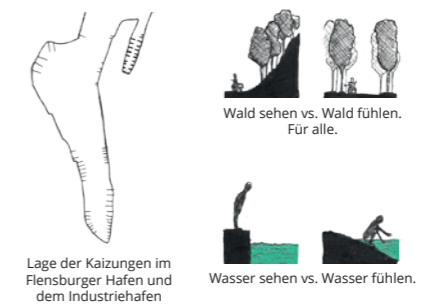


Abb. 101: Herangehensweise Erfahrbarkeit der Umgebung

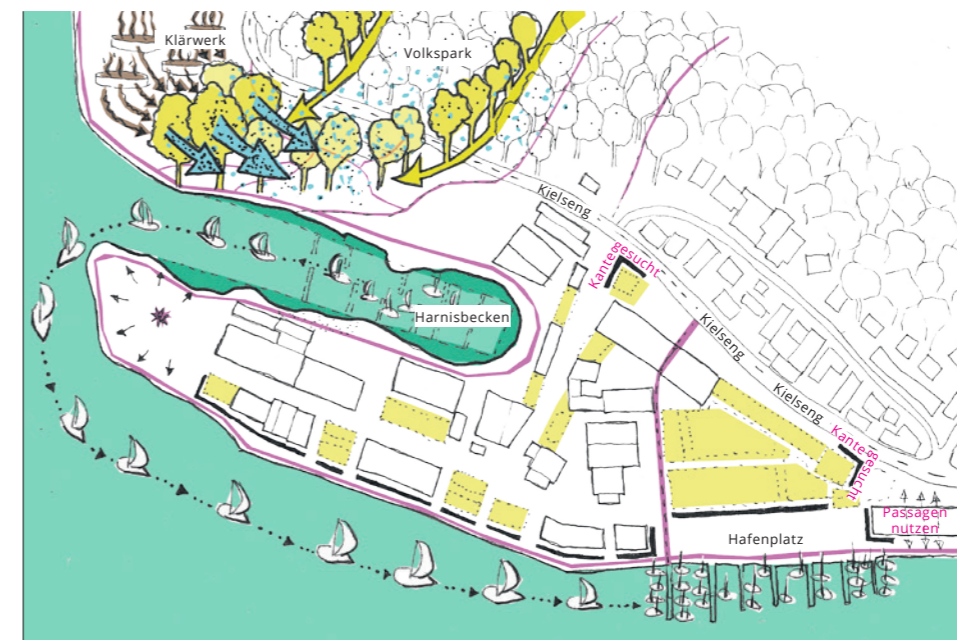


Abb. 102: Übersichtsplan

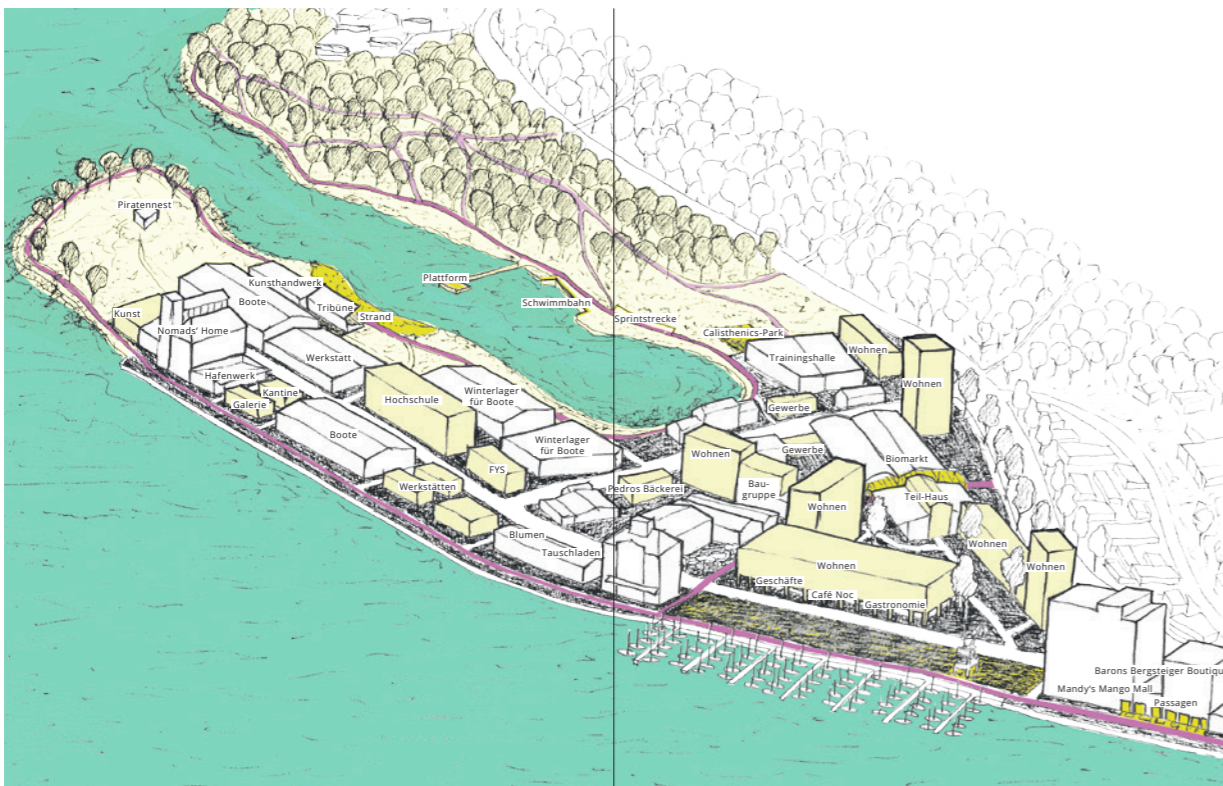


Abb. 103: Isometrie



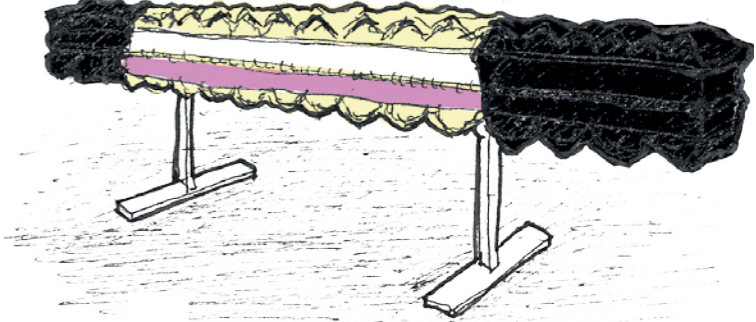
rechts das Hafenerwerk, links zwei neue Hallen für die Kantine und Werkstätten



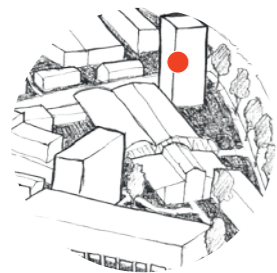
Filmnacht am Harnisstrand
 Ein lauer Sommerabend in Flensburg. Bei Einbruch der Dämmerung pilgern die Filmliebhaber in Richtung Hafener-Ost, denn heute ist hier Filmnacht! Vor ein paar Wochen hat das Freiluftkino zum ersten Mal geöffnet. Eine alte Halle am Westufer des Harnisbeckens wurde hierfür zu einer Tribüne umgebaut. Die Leinwand wird auf der Inselplattform auf dem Wasser aufgebaut.

Abb. 104: Kreativ- und Kulturviertel am Harniskai am Strand

Vernissage
 Eine überdimensionale Schaumwaffel steht draußen vor dem Eingang des Hafenerwerks. Zum Reinbeißen, doch leider aus Holz. Eine Flasche Biolimo hilft gegen den Süßzahn und ist die Eintrittskarte für die „Nein das kann nicht weg“. Zumindest haben die meisten dort ein Getränk in der Hand. Wie man das eben so macht bei einer Vernissage. Artefakte und Keilrahmen sind in der ganzen Halle verteilt. Durch die gediegene Musik dringt das Kreischen einer Kreissäge - nebenan macht ein Tischler Show-Sägen. Gleich mal gucken. Zwischen den Hallen hängen mysteriöse Lichtkunstobjekte. Die sind cool, hoffentlich bleiben die. Aber wer weiß was es hier nächstes mal zu sehen gibt, denn jedes Mal ist hier etwas anders.



KeksKunst der Holzbildhauerin Anja Backhaus



Wohnen mit Hallen

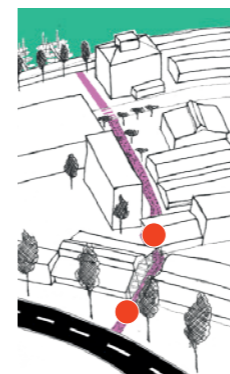
Türme, Hallenwohnen und Zwischenräume zwischen Kielseng und dem Meer

Der Baustoffhandel Jakob Cement ist umgezogen an das andere Ufer. Für die leeren Hallen wurden neue Nutzer gesucht und gefunden: Einige Baugruppen haben sich hier neue Lebensräume geschaffen. Mehrere neue Gebäude bieten bezahlbaren Wohnraum und schaffen neue, urbane Räume. Zwischen alten und neuen Gebäuden hindurch schlängelt sich ein Weg zum Hafen.

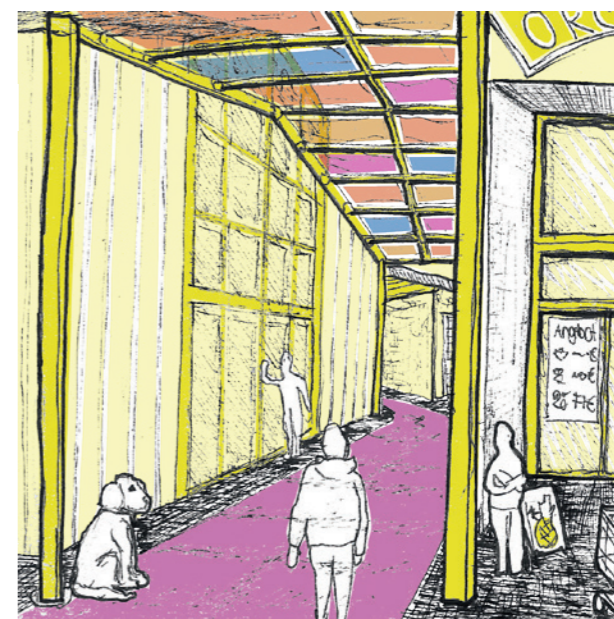


Abb. 105: Hallenwohnen und Zwischenräume zwischen Kinseng und dem Meer

„Bio-Futter macht groß und stark!“
- der riesige Hund



Verlauf des Weges



Links: das „Teil-Haus“. Rechts: Der Biomarkt.
Dazwischen: Der Hafenweg.

Hafenweg

Früher war es ein geschlossener Hallenkomplex. Von der linken Halle wurde eine Scheibe abgeschnitten. Hier, zwischen dem Biomarkt und dem „Teil-Haus“ (eine ehemalige Halle, die nun Gemeinschaftsräume vermietet) beginnt der Weg zum Hafen. Die Überdachung wurde von einem Flensburger Künstler gestaltet.



Links:
Neubau Wohnen.
Rechts:
„Hallenwohnen“ einer Baugruppe.
Dazwischen:
Boote und Stadtspeicher.

„Ich rolle und rolle, tagein, tagaus.
Nur im Winter ist's mit dem Rollen
aus.“
- der Kugelbrunnen

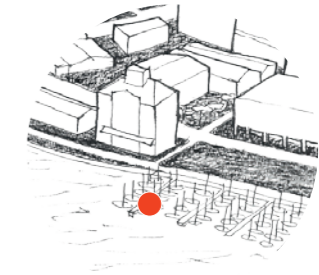


Links: Wohnblock mit Arkaden. Rechts: Turm.
Dazwischen: Platz mit Brunnen.
Außerdem: Blick auf das „Teil-Haus“

Abb. 106: Wohnblock an der Promenade

An der Promenade

Flanieren und Geschäftigkeit mit Hafenflair



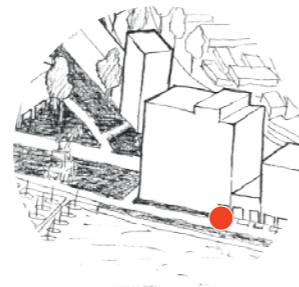
Ankommen per Boot

Schon vom Boot aus kann man den Blick über den großen Platz schweifen lassen. Die Leinen an den Masten der vielen Boote klappern und klirren, die Schiffsbäuche knarzen. Zwei Menschen sitzen auf dem Holzsteg und lassen die Füße baumeln. Menschen spazieren und joggen die Promenade entlang.

„Schön, hier an der Promenade zu liegen, mit dem
Blick auf die Altstadt!“
- ein Boot



Abb. 107: An der Hafepromenade



Wie massive Elefanten stehen die alten Silos am Wasser. Kantiger und weniger organisch als die weichen Dickhäuter, sicher. Dennoch irgendwie elefantös. Zwischen ihren dicken Füßen ist neues Leben erwacht. Passagen mit Tiefgaragenflair unter Kolossen. Ein Imbiss mit Wurst vom Tofutier und „Mandy's Mango Mall“, ein Laden für tropisches Obst. Schicke, handgenähte Outdoorbekleidung gibt es bei „Barons Bergsteiger-Boutique“ - die Kletterausrüstung kann man gleich am Silo testen.

Regentag

Der Himmel sieht fast schon weiß aus durch den Regen. Zum Glück stürmt es nicht, aber kalt ist es. Mit solchem Wetter lockt der November regelmäßig ins Lieblingscafé, erst recht nach einem ausgedehnten Spaziergang entlang der Promenade. Vorbei an dem letzten Grauen Riesen. Der blaurote Kran steht völlig unbeeindruckt daneben. Über den großen Platz auf die schützenden Arkaden zu, im Vorbeilaufen noch einen schnellen Blick zu „Betty's Basics“ geworfen, und dann schnell rein ins „Café Noc“. Der Lieblingsplatz am Fenster ist noch frei. Wie schön, es gibt frische Croissants von Pedros Bäckerei! Ach, und der Teller hier, der kommt mir bekannt vor - bestimmt vom Keramikatelier am Harniskai. Die Atmosphäre ist so angenehm hier. Das „Nomads' Home“ ist nicht weit entfernt, und es sind immer Leute mit ihrem Laptop da, die offenbar arbeiten. Und Leute, die aus dem Fenster schauen.

„Einen entkoffinierten
Hafermilchcappuccino, bitte!“
- ich



Abb. 108: Cafeausblick am Regentag



NEUER HAFEN FLENSBURG

Helena Lippmann, Felix Beyer

*„Der Seefahrer ist glücklich inmitten des Meeres, weil er die Stadt hinter dem Horizont weiss!“
- Luigi Snozzi*

So wie diese romantische Betrachtung der Stadt vom Meer aus, möchte dieser Entwurf wieder die Qualität des Wassers vom Land aus betrachten. Sowohl historisch, als auch aktuell ist der östliche Hafen Flensburgs eng mit dem Wasser und den daran hängenden maritimen Gewerben verwoben. Die neue Erschließung des Gebiets um dort auch ein Wohnquartier zu errichten geht mit dem „Neuen Hafen Flensburg“ Hand in Hand. Der Ausbau der Gewerblichen Flächen, die Bereitstellung von neuen Experimentierflächen auf dem Wasser und auch die diversen Arten von Wassersport sollen ständiges Standbein sein, um ringsum eine ausgewogene und diverse Wohnlandschaft zu Formen, die Landschaftlich immer mit dem Thema des Wassers verwoben ist. Der Ausbau der Uferpromenade, die Erweiterung des Stichkanals und die Vernetzung über das Wasser und in den Osten von Flensburg sind die Leitmotive die diesen Entwurf prägen. Durch ein grünes Band, welches sich am erweiterten Kanal anschmiegt, einer neuen Orientierung in dem Gebiet zu schaffen und den Druck zwischen erster und zweiter Reihe am Wasser zu nehmen, sind Absichten, die ebenfalls wesentliches Element der

Untersuchungen sind. Mit dem Leitmotiv das Wasser erlebbar machen soll die Identität eines alten Hafenviertels in eine zeitgenössische, aktuelle übersetzt werden und so ein harmonisches vis-à-vis mit der Altstadt bilden.



Abb. 109: Konzept

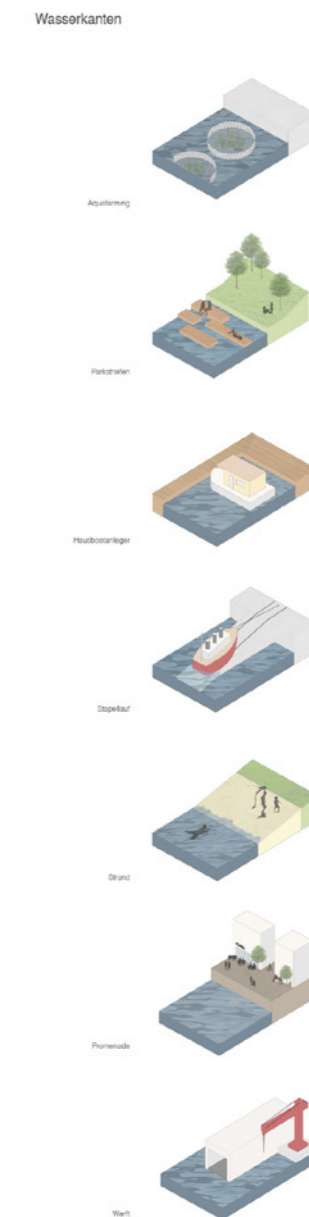


Abb. 110: Piktogramme Gestaltung Wasserkanten

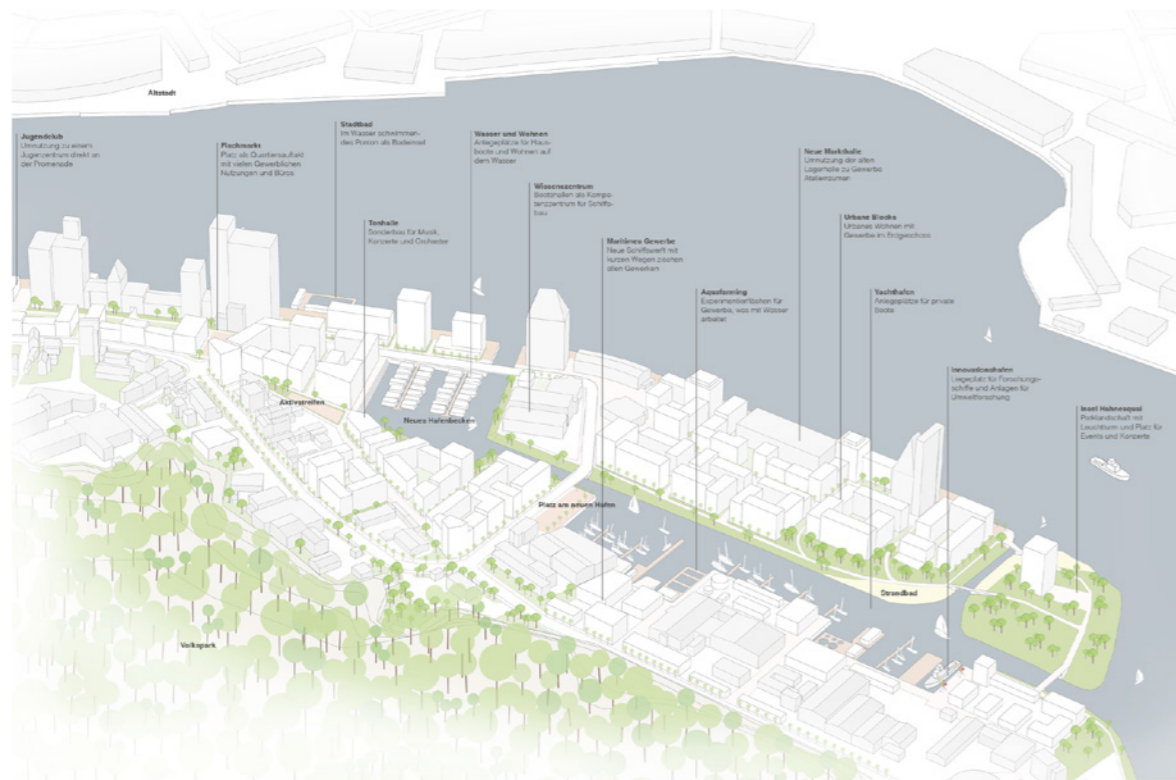


Abb. 111: Isometrie



Abb. 113: atmosphärische Darstellungen



Abb. 112: Schnitt



Abb. 114: Lageplan



Abb. 115: Modellfoto gesamt



Abb. 116: Modellfoto Neues Hafenquartier



Abb. 117: Modellfoto Hahnesquaiinsel



Abb. 118: Modellfoto Blick von Norden

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1: Nadja Kolbe, Isabelle Limpack, Eva Münzesheimer

Abb. 2: Ostsee 1692

Abb. 3: Flensburg, historische Siedlung zwischen 1572 -1618

Abb. 4: Luftbild Flensburg Hafen Ost, Entwurfsgebiet

Abb. 5: Schrägluftbild Flensburg Hafen Ost, Entwurfsgebiet

Abb. 6: Plakat Bürgerbeteiligung Zukunft Hafen Ost

Abb. 7: Ergebnisse Partizipation Zukunft Hafen Ost

Abb. 8: Exkursion Flensburg Workshop

Abb. S. 18- 25 Nadja Kolbe, Isabelle Limpack, Eva Münzesheimer

Abb. S. 26- 33 Cosima Vogel, Katharina Fischer

Abb. 9: Exkursion Flensburg Workshop

Abb. S. 36- 49 Tom Meissner, Nicolai Scheinhardt

Abb. S. 50- 55 Maximilian Habermehl, Lorenz Kummer

Abb. 10: Exkursion Flensburg Hafen Entwurfsgebiet

Abb. S. 58- 69 Thomas Volland

Abb. S. 70- 77 Katharina Wiehl, Frederike Strauch

Abb. 11: Exkursion Flensburg Workshop

Abb. S. 80- 89 Philipp Fritsch

Abb. S. 90-99 Ruth Schmidt

Abb. S. 100- 105 Helena Lippmann, Felix Beyer

Abb. 12: Rückcover Nadja Kolbe, Isabelle Limpack, Eva Münzesheimer



Schriftenreihe Urbanismus und Entwerfen | TU Dresden

ISBN: 978-3-96532-004-8