

## Stellungnahme der IG Ostufer zu den Konversionsplänen der Ratsversammlung am Ostufer des Flensburger Hafens

Am 7. Dezember 2017 verabschiedete die Ratsversammlung mit den Stimmen der CDU, SPD, FDP, und den Grünen die Ratsvorlage 160-/2017 zur Nutzungsänderung am Ostufer und zur Festlegung des Kernbereichs des Wirtschaftshafens für die nächsten 5 Jahre.

Grundsätzlich ist eine Konversion (Umwandlung) des Ostufers notwendig geworden, da in den letzten Jahren die Hafenumschlagszahlen gerechnet in Tonnen zurückgegangen sind. In diesem Jahr dagegen sind sie allein am Ostufer schon wieder auf gut 116.000 to angestiegen.

Der Ratsversammlung wurde am 7. Dezember vorgegaukelt, dass dieser Umschlag ans Westufer bzw. nach Apenrade verlagert werden kann, eine Aussage, welche von Fachleuten der Hafenwirtschaft als wirtschaftlich illusorisch bezeichnet wird.

Der Transport per Schiff von 3000 to Kies von Norwegen nach Flensburg kostet 8 € /to. Falls in Apenrade gelöscht würde käme noch der Lkw-Transport von über 100.000 to Schüttgut von Apenrade nach Flensburg mit Kosten von 4 €/to und entsprechender CO<sup>2</sup>-Bilanz und Straßenbelastung hinzu. Die Dänen werden sich bedanken und die Flensburger hätten die Mehrkosten von 50 % zu tragen.

In der Ratsvorlage 160-/2017 wurde auch die unwahre Behauptung aufgestellt, dass diese Vorlage im Einvernehmen mit der Hafenwirtschaft erstellt wurde. Davon kann keine Rede sein: Der Geschäftsführer von Christian Jürgensen, Brink & Wölfel, Schiffsmakler und Umschlags GmbH in Flensburg, ist empört über diese Vorlage.

Der Regionalplan Schleswig-Holstein von 2002 sieht auf Seite 40/41 für Flensburg vor, dass die Stadt als Standort überregional wirksamer Einrichtungen... weiter ausgebaut werden soll. Von besonderer Bedeutung für die künftige Entwicklung der Stadt sind (demnach)... Die Sicherung und Fortentwicklung der regionalen und überregionalen Verkehrsinfrastrukturen (unter anderem Hafen, Landeplatz Schäferhaus, Güterumschlag, Osttangente...)

Entsprechend wurde auch 2012/13 die Sanierung der Kaimauer vor dem Stadtspeicher Harniskai 22 vom Wirtschaftsministerium in Kiel bei einer Gesamtsumme von 4,8 Mio € gefördert um den Hafen zukunftsfähig zu machen, Bindung der Fördergelder: 15 Jahre.

Der Ratsbeschluss 160-/2017 sieht dagegen eine Förderung des Stadtumbaus am Ostufer mit Fördergeldern des Innenministeriums in Kiel vor. Bedingung: Sollte der Wirtschaftshafen am Ostufer nach 5 Jahren längerfristig immer noch Bestand haben, so müssen alle Fördergelder (in ungenannter Millionenhöhe) plus Zweckentfremdungszinsen ans Innenministerium zurückgezahlt werden. D.h. entweder bildet die Verwaltung ein entsprechendes Millionenpolster um diese Ansprüche ggf. zu befriedigen oder der Wirtschaftshafen am Ostufer wird nach 5 Jahren zwangsabgewickelt. Das wäre der Exitus für den Wirtschaftshafen Flensburg und diese Stadt wäre damit die einzige Hafenstadt in Deutschland, die ihren Wirtschaftshafen abschafft.

Einmal zerstörte Hafen Infrastruktur werden wir nie wieder zurückbekommen. Dazu darf es nicht kommen!

Das muss man sich einmal vorstellen: Da fördert in den Jahren 2012/13 das Wirtschaftsministerium in Kiel die Gesamtsumme von 4,8 Mio € für die Sanierung der Kaikante vor dem Stadtspeicher Harniskai 22 um den Hafen zukunftsfähig zu machen. Und jetzt fördert das Innenministerium in Kiel den Stadtumbau des gesamten Ostufers mit einer ungenannten Millionensumme unter der Bedingung, dass nach 5 Jahren der Wirtschaftshafen am Ostufer abgewickelt wird, ansonsten müssten die Fördergelder zurückgezahlt werden! (Auskunft Innenministerium). Wie kann es sein, dass die Verwaltungsspitze der Stadt Flensburg ohne Mandat durch die Politik oder die Bürgerbeteiligung mit dem Innenministerium in Kiel mit dem Ergebnis verhandelt, dass die Fördermittel an die Abwicklung des Wirtschaftshafens gebunden sind?

Dabei hatten die Workshops zur Hafenentwicklung am Ostufer im Oktober 2016 eindeutig ergeben, dass der Wirtschaftshafen am Ostufer Bestand haben muss.

Beim Umbau der Hafen City in Hamburg wurden die Hafenbetriebe auf andere Hafenflächen umgesiedelt, in Flensburg dagegen werden sie entweder durch die geplante Wegnahme der Hafen Infrastruktur in die Knie gezwungen oder wie beim Silobetrieb Richard Hübsch, es wird einem Investor, der den Silo weiter nutzen wollte, ein Zwischennutzungsvertrag verweigert. Die noch existierenden Betriebe am Ostufer erhalten nur noch Pachtverträge für ein Jahr und damit überhaupt keine Planungssicherheit mehr.

Und was wird aus den beiden Segelvereinen im Industriehafen? Auch deren Pachtverträge mit der Stadt Flensburg müssten in den nächsten Jahren verlängert werden.

In Hamburg dienten die Gewinne aus den Grundstücksverkäufen auf dem Großen Grasbrook (ca. 600 Mio DM) dem Aufbau der Hafen Infrastruktur für das Container Terminal in Altenwerder. In Flensburg ist dagegen vorgesehen, mit den Gewinnen aus den Grundstücksverkäufen die leere Stadtkasse aufzufüllen. Die Wirkung eines solchen Vorgehens kann man sehr schön an den Folgen für den Kollunder Wald feststellen. Auch er wurde nur verkauft um die Stadtkasse aufzufüllen, heute wird er Stück für Stück vom neuen Eigentümer abgeholt.

Der Sanierungsträger lässt auch keine Zwischennutzung der inzwischen entmieteten Lagerflächen durch den Historischen Hafen zu. Laut Auskunft des Sanierungsträgers besteht die Order von „Ganz Oben“, keine Zwischennutzungen zuzulassen. Allein Robbe & Berking durfte den Teil einer großen Halle dazupachten. Der Historische Hafen wurde nicht einmal eingeladen, seine Pläne, die er vorher bei der OB Simone Lange eingereicht hatte, vorzustellen. Zu der 3. Informationsveranstaltung am 05.10.17 bei Robbe & Berking wurden nur Investoren eingeladen, die ihre Bauprojekte vorstellen durften.

Uns wurde dabei vorgegaukelt, dass in dem Raiffeisen Silokomplex Sozialwohnungen entstehen sollen. Diese Wohnungen werden vermutlich sogar als Sozialwohnungen geplant und gefördert werden, aber es werden kaum Sozialmieter dort einziehen. Kooperationsverträge zwischen der Bauwirtschaft und der Investitionsbank sind dafür verantwortlich, dass diese Wohnungen zwar als Sozialwohnungen gefördert werden, dann aber auf dem freien Wohnungsmarkt zu wesentlich höheren Mieten angeboten werden. Die Sozialmieter werden dafür in renovierte Altbauten eingemietet. Das ist seit 2006 in Flensburg gängige Praxis. Hier werden Fördergelder des Sozialen

Wohnungsbaus zweckentfremdet um Wohnungen für den freien Wohnungsmarkt zu fördern. ( Flensburger Tageblatt vom 29.11.)

Wichtig ist die Substanzerhaltung der denkmalgeschützten Speicher. Hier ist unbedingt Handlungsbedarf geboten, denn alle 3 Speicher (Harniskai 5, Harniskai 22, Ballastkai 10) werden nicht instand gehalten. Hier müssen dringend sinnvolle Umnutzungen angeschoben werden.

Wichtig ist auch, dass bei allen zukünftig notwendigen Konversionsmaßnahmen am Ostufer zum Wohn- bzw. Mischgebiet die Kernfunktion des Wirtschaftshafens nicht gefährdet wird.

Genauso dürfen die Industriebetriebe auf der Hafen Westseite (Werft, FWN, FFG und Stadtwerke) nicht durch diese Konversionsmaßnahmen gefährdet werden. Gegen ihre Emissionen, vorwiegend Lärm, würden Wohnungsinhaber auf der Hafen Ostseite Klagen anstrengen, die sie auch gewinnen würden. Die Werft dürfte nachts keine Probefahrten mehr durchführen, die FFG ihre Panzermotoren nicht mehr testen. Da stehen Hunderte von Arbeitsplätzen auf dem Spiel! Das Theater hatten wir schon bei den Hotelplänen in der Galwik. Diese sind dann aber glücklicherweise zurückgenommen worden.

Daraus ergibt sich:

1. Die 3 denkmalgeschützten Silos müssen vorrangig an Investoren verkauft oder verpachtet werden um den Gebäudeverfall zu stoppen. Die Sanierung muss unter Berücksichtigung der Denkmalschutzvorgaben erfolgen. Die Grundstücke der Silos werden nicht verkauft, sondern auf Erbpacht für 99 Jahre vergeben. Mit so einem Verfahren hat Hamburg seine denkmalgeschützte Speicherstadt saniert.
2. Parallel dazu muss europaweit ein städtebaulicher Ideenwettbewerb für das Ostufer ausgeschrieben werden mit der Bedingung, dass die Workshop Ergebnisse von Oktober 2016 berücksichtigt werden müssen. Die dann vorliegenden Gestaltungsvorschläge müssen von einer Jury aus Politik, Verwaltung und Bürgerforen beurteilt werden. Die 3 besten Vorschläge werden öffentlich vorgestellt und diskutiert. Dann wird der beste Vorschlag durch die Ratsversammlung beschlossen.  
Es muss auf jeden Fall vermieden werden, dass Investoren mit Einzelprojekten, die nicht in das Gesamtbild passen (wie z.B. Klarschiff), bestehende Betriebe verdrängen oder die Gesamtplanung stören.
3. Danach wird ein Investorenwettbewerb für die entsprechenden Einzelobjekte ausgeschrieben.
4. Die Existenz des Wirtschaftshafens und der vorhandenen Betriebe und Vereine auf der Ostseite dürfen durch die dann entstehenden Objekte nicht gefährdet werden.
5. Die Verwaltung der Stadt Flensburg muss eine Millionenrücklage bilden für den

zu erwartenden Fall, dass die Fördergelder für den Stadtumbau Ost an das Innenministerium zurückgezahlt werden müssen weil die Verlagerung des Wirtschaftshafens Ost ans Westufer oder nach Apenrade wirtschaftlich nicht tragbar umsetzbar ist.