

Politische Ökologie - Working Paper Reihe

Kolonialität der urbanen Transformationen am Hafen-Ost in Flensburg

Untersuchung zum Umgang mit kolonialen Strukturen im
Rahmen der Konversion eines innerstädtischen
Hafengebietes

Working Paper Reihe „Politische Ökologie“

Das vorliegende Working Paper erscheint in der Reihe „Politische Ökologie“, die von der Arbeitsgruppe Sozialgeographie und Umweltforschung an der Europa-Universität Flensburg initiiert wurde. Die Reihe ist ein Publikationsort für wissenschaftliche Ergebnisse, die sich mit den zahlreichen Themenstellungen sozial-ökologischer Transformationen beschäftigen und dabei Ursachen und Effekte lokaler wie globaler Umweltgerechtigkeit problematisieren. Die Politische Ökologie betrachtet ökologische Krisen und soziale Konflikte als Ausdruck globaler Ungerechtigkeitsstrukturen. Die Politische Ökologie kritisiert dabei deterministische und monokausale Erklärungsversuche von Umweltkrisen, die die Komplexität von Machtverhältnissen außer Acht lassen. Sie stellt Fragen nach dem Zugang zu, dem Ausschluss von und der Kontrolle über natürliche Ressourcen für unterschiedliche soziale Gruppen. Die Politische Ökologie ist ein interdisziplinärer Ansatz, der sich als eigenständige Forschungsperspektive etabliert hat.

Mit der Reihe sollen wissenschaftliche Erkenntnisse einer breiten akademischen wie auch gesellschaftlichen Öffentlichkeit im open access-Verfahren niedrigschwellig zugänglich gemacht werden. Die fachliche Qualität wird über ein internes Review-Verfahren durch die Herausgeberin und Fachkolleg*innen gewährleistet. Kommentare zu den Working Papers an die Autor*innen oder die Herausgeberin sind jederzeit willkommen.

Weitere Working Paper der Reihe sind hier zu finden: [https:// www.uni-flensburg.de/POE_EUF](https://www.uni-flensburg.de/POE_EUF)

Rechte:

Die Text und Bildrechte der Working Paper Reihe stehen unter der Lizenz Creative Commons Namensnennung - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 International, mit Ausnahme der Grafik auf S.1 und den Archivfotos Abb. 22 auf S.105 und Abb. 28 auf S. 114. Die Rechte der vorgenannten Grafik liegen bei Felisha Maria Carenage und die der Archivfotos liegen bei den Urhebern. Als CC BY-SA 4.0 Lizenz dürfen die Inhalte unter den folgenden beiden Bedingungen verarbeitet, vervielfältigt, verbreitet und öffentlich zugänglich gemacht werden: erstens der Nennung des Namen der Autor*innen und der Working Paper Reihe, zweitens Weitergabe unter den gleichen rechtlichen Bedingungen, d.h. derselben Lizenz wie das Original (CC BY-SA). In jedem Fall bitten wir bei Weiterverwendung um eine Nachricht an Sybille.Bauriedl@uni-flensburg.de.

Herausgeber*in:

Arbeitsgruppe Integrative Geographie
Europa-Universität Flensburg
Auf dem Campus 1, 24943 Flensburg
www.uni-flensburg.de/POE_EUF

Ansprechpartner*in:

Prof. Dr. Sybille Bauriedl
Sybille.Bauriedl@uni-flensburg.de

Kurzfassung (deutsch): Kolonialität der urbanen Transformationen am Hafen-Ost in Flensburg

Untersuchung zum Umgang mit kolonialen Strukturen im Rahmen der Konversion eines innerstädtischen Hafengebietes

Diese Arbeit stellt einen neuen Beitrag dar, wie postkoloniale Studien an der Schnittstelle von Transformationsforschung, Stadtforschung und Geographie betrieben werden können. Sie zeigt exemplarisch an der Fallstudie zum Hafen-Ost in Flensburg, in welcher Form Kolonialität (Quijano 2000; Ha 2017) in urbanen Transformationen steckt und wie sich diese in die materiellen Strukturen gesellschaftlicher Naturverhältnisse eingeschrieben hat.

Die Fallstudie umfasst eine raumhistorische Analyse der kolonialen Spuren in den urbanen Transformationen im Hafengebiet und dem angrenzenden Stadtraum. Auf Basis historischer Karten, Fotos und Archivdokumenten sowie der gegenwärtigen Materialität des Geländes erfolgt eine empirische, multimethodische und multiskalare Ausarbeitung. Dafür werden lokale und globale Geschichtsschreibungen verknüpft mit den räumlichen Veränderungen der Siedlungsinfrastruktur. Im Ergebnis identifizieren eine vergleichende Kartenarbeit und Verflechtungsgrafiken zu Stoffströmen fünf raumhistorische Phasen der urbanen Transformationen des Gebietes, welche sich entlang lokaler und globaler Veränderungen der Geopolitik, der Kolonisierung (als Macht- und Ausbeutungssystem) sowie dem Wandel der Energieregime (von Wind/Wasser über fossil hin zu postfossil) ablesen lassen. Die Analyse macht deutlich, dass über 300 Jahre Kolonialismus in der Materialität des Hafen-Ost erkennbar sind und fortwirken. Diese materiellen Spuren der Kolonialität lassen sich an der Uferlinie, der Geländeausformung, den Gebäuden und den historischen Mobilitätsinfrastrukturen ablesen. Sie prägen die Siedlungsstruktur bis heute und wirken sich auf die Zukunftsoptionen des geplanten nachhaltigen Quartiers aus.

Abstract (english): Coloniality of the urban transformations at Hafen-Ost in Flensburg.

Investigation into the handling of colonial structures in the context of the conversion of an inner-city port area

This work represents a new contribution to how postcolonial studies can be conducted at the intersection of transformation studies, urban studies, and geography. Using the case study of Hafen-Ost in Flensburg as an example, it shows how coloniality (Quijano 2000/Ha 2017) is embedded in urban transformations and how it is inscribed in material structures as formative paths and social relations of nature.

The case study includes a spatial-historical analysis of colonial traces in the urban transformations of the port area. Based on historical maps, photographs and historical documents as well as the present materiality of the site, an empirical, multi-method and multi-scale analysis is carried out. For this purpose, local and global accounts of history are linked to the spatial changes of urban infrastructure. As results, a comparative analysis of historical maps, a visualization of the interconnections through material flows as well as the elaboration of five spatial-historical phases identify the urban transformations of the area. These can be traced along local and global impacts of geopolitical changes, colonization as a system of power and exploitation as well as the transformations of energy regimes (from wind/water to fossil to post-fossil). The analysis illustrates how more than 300 years of colonial history are embedded and persist in the materiality of Hafen-Ost. These material traces of the coloniality can be read in the

shoreline, the shaping of the terrain, the buildings and the (traces of) mobility infrastructures. They continue to shape the settlement structure today and affect the future planning of the prospected new sustainable neighborhood.

Schlagwörter/Keywords:

Kolonialität des Städtischen, urbane Transformationen, Hafenkonzersion, Stadtraum, Postkoloniale Stadtentwicklung, deutsch-dänische Erinnerungspolitik, Politiken der Suffizienz

Coloniality of the Urban, Urban Transformations, Port Conversion, Urban Space, Postcolonial Urban Development, German-Danish Politics of Memory, Politics of Sufficiency.

Vorgeschlagenen Zitationsweise:

Schmalen, Nelo A. (2023): *Kolonialität der urbanen Transformationen am Hafen-Ost in Flensburg. Untersuchung zum Umgang mit kolonialen Strukturen im Rahmen der Konversion eines innerstädtischen Hafengebietes. In: Politische Ökologie – Working Paper Reihe, AG Integrative Geographie, Europa-Universität Flensburg, Flensburg, (1), <https://www.uni-flensburg.de/fileadmin/content/abteilungen/geographie/poe-euf/2023-wp1-schmalen.pdf>*

Über die Autor*in:

Nelo Schmalen hat den interdisziplinären Master in Transformationsstudien mit der hier vorliegenden, überarbeiteten Arbeit Ende 2021 abgeschlossen. Mit einem fachlichen Hintergrund und Erfahrungen in Architektur und Stadtentwicklung verknüpft Nelo Schmalen die Forschungsschwerpunkte kritischer Stadt- und Transformationsforschung mit postkolonialen Perspektiven und fokussiert dabei die materiellen urbanen Strukturen und Diskurse, die diese gestalten. Weitere Schwerpunkte sind Politiken der Suffizienz und die Frage, wie Nachhaltigkeit, Dekolonialität und soziale Gerechtigkeit zusammen gedacht werden können. Nelo Schmalen engagiert sich seit 2020 im Netzwerk Flensburg Postkolonial und hat die Postkolonialen Stadtrundgänge in Flensburg mitinitiiert. 2021 und 2022 war sie Mitarbeiterin in der Abteilung für Stadtentwicklung der Stadt Flensburg. Seit 2023 promoviert sie an der Europa-Universität Flensburg zu postkolonialem Urbanismus.



Abbildung 1: Aus „Badghal Elegies: postcolonial postcards“, eine Erkundung der Architektur, des Konsums, des Lebensstils und vor allem der Erinnerungskultur und den damit verbundenen Gefühlen. Mit Unterstützung vom Kulturbüro Flensburg entstanden. (© Felisha Maria Carenage <https://felishamaria.de>)

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungen

Abbildungsverzeichnis

| | | |
|-------|--|----|
| 1 | Einleitung | 7 |
| 1.1 | Thesen zu urbanen Transformationen und kolonialen Spuren in Flensburg..... | 7 |
| | <i>These 1: Die geplante urbane Transformation des Flensburger Hafen-Ost verbindet Kolonialismus und Suffizienz</i> | |
| | <i>These 2: Einseitige Geschichtserzählung prägt die städtische Identität Flensburgs</i> | |
| | <i>These 3: Leerstelle und fehlende Verbindungen: Rassismuskritische Initiativen werden in Flensburg nicht verbunden mit kolonialismuskritischer Reflexion</i> | |
| | <i>These 4: Die Dekolonisierung des Flensburger Stadtraums hat bisher nicht stattgefunden</i> | |
| 1.2 | Erkenntnisziele und konzeptioneller Zugang..... | 14 |
| 1.3 | Aufbau der Arbeit..... | 17 |
| 2 | Theoriegrundlagen | 19 |
| 2.1 | Theorieverknüpfung – postkoloniale Perspektiven auf Transformationsstudien und urbane Transformation..... | 19 |
| 2.2 | Verflechtungsgeschichte – das Lokale im Globalen verorten..... | 20 |
| 2.3 | Macht und Raum – Kolonialität des Städtischen..... | 21 |
| 2.4 | Konzept der ‚Kolonialität der Macht‘..... | 22 |
| 2.5 | Koloniale Episteme und postkoloniale Kritik..... | 24 |
| 3 | Methoden, Materialzugang und Vorgehensweise | 27 |
| 3.1 | Reflexion zu Methoden und Perspektiven..... | 27 |
| 3.2 | Raumhistorische Rekonstruktion..... | 27 |
| 3.2.1 | Materialzugang, -eingrenzung und -erfassung..... | 29 |
| 3.2.2 | Prozess der Systematisierung zur lokal-globalen Verflechtung..... | 30 |
| 3.3 | Kartenarbeit und vergleichende Karten- und Bildanalyse..... | 32 |
| 3.4 | Ortsbegehung – Geschichte, Gegenwart und Zukunft im Raum erfassen..... | 33 |
| 3.5 | Verflechtungen darstellen mittels Stoffströmen..... | 34 |
| 4 | Eine Spurensuche - Hafen Ost und seine Veränderungsphasen | 35 |
| 4.1 | Einleitung zur Spurensuche..... | 35 |
| 4.1.1 | Überblick zu den ausgearbeiteten Phasen..... | 35 |
| 4.1.2 | Untersuchungsgebiet Hafen-Ost – Lage und Abgrenzung..... | 36 |
| 4.1.3 | Quellenlage als Beispiel ‚geteilter Geschichte‘..... | 37 |
| 4.2 | PHASE I: 1581 -1754 Beginn der Hafeninfrastuktur im Hafen-Ost..... | 39 |
| 4.2.1 | Erste Materielle Infrastrukturen ab 1581..... | 39 |
| 4.2.2 | Gesellschaftliche Machtverhältnisse vor der direkten kolonialen Verbindung..... | 48 |
| 4.2.3 | Flensburg als Knotenpunkt von Handelsverflechtungen..... | 51 |
| 4.3 | PHASE II: 1755-1864 Handelsgesellschaften und Profit an versklavter Arbeit..... | 55 |
| 4.3.1 | Flensburgs dänische Kolonialzeit..... | 55 |
| 4.3.2 | Materielle Infrastrukturen zur Zeit der direkten kolonialen Verflechtung..... | 58 |
| 4.3.3 | Kaufleute prägen Machtverhältnisse..... | 64 |
| 4.3.4 | Verflechtungen, Ausbeutung und Gewinnabschöpfung..... | 68 |
| 4.4 | PHASE III: 1864-1923 Industrialisierung und europäischer Imperialismus..... | 74 |
| 4.4.1 | Zusammenfassung zu Phase III..... | 74 |
| 4.4.2 | Transformation der (Transport-)Infrastrukturen am Hafen-Ost..... | 76 |
| 4.4.3 | Imperialismus und Industrialisierung..... | 86 |
| 4.4.4 | Reichweitenvergrößerung der Verflechtungen..... | 89 |

| | |
|---|-----|
| 4.5 PHASE IV: 1923-2020 Von (De-)Industrialisierung zu Erlebnisinfrastruktur?..... | 92 |
| 4.5.1 Spuren von Systemumbrüchen zwischen Monarchie, Diktatur und Nationalstaat..... | 93 |
| 4.5.2 Exkurs zur schleswig-holsteinischen Heimatschutz-Architektur (ca. 1904-1939)..... | 95 |
| 4.5.3 Vom Industriehafen zur ‚Wassernähe als Erlebnis‘?..... | 99 |
| 4.5.4 Beginnende Transformation?..... | 106 |
| 4.5.5 Diffuse Verflechtungen..... | 111 |
| 4.6 Phase V: Zukunftsperspektiven zwischen Wachstumsparadigma und tatsächlicher Ressourcenreduktion (Suffizienz)..... | 112 |
| 5 Ergebnisse: Kolonialität und Urbane Transformationen im Hafen-Ost..... | 116 |
| 5.1 Koloniale Materialität - Postkoloniale Hafenstadt Flensburg..... | 117 |
| 5.2 Handelsbeziehungen – Basis kolonialer Verflechtungen..... | 119 |
| 5.3 Lokale Infrastrukturen – Ausprägung globaler Verflechtungsgeschichte..... | 120 |
| 5.4 Transformationen des Urbanen, der Kolonisierung, der Stoffströme und der Energiegrundlage..... | 122 |
| 5.5 Immaterielle Infrastrukturen – Verklärung kolonialer Bezüge..... | 124 |
| 5.6 Kontinuität – Selbstbild als Kolonialität der Macht?..... | 125 |
| 5.7 Materieller Besitz maßgeblich für gesellschaftliche Gestaltungsmacht – Kontinuität?..... | 126 |
| 5.8 Transformation <i>by design or by desaster</i> ?..... | 126 |
| 5.9 Suffizienz als Nachhaltigkeitsstrategie mit postkolonialen Perspektiven..... | 127 |
| 6 Résumé und Ausblick..... | 130 |
| 6.1 Résumé: Kolonialität aus über 300 Jahren Kolonialgeschichte im Hafen-Ost..... | 130 |
| 6.2 Ausblick: Transformationspotentiale für einen reflektierten Umgang mit der Kolonialgeschichte..... | 132 |
| A) Berücksichtigung (post)kolonialer Spuren als Chance..... | 132 |
| B) Wissensgenerierung und -reproduktion zur Kolonialgeschichte erweitern und zugänglich machen..... | 132 |
| C) Gesellschaftliche strukturelle Ungleichheitsverhältnisse abbauen..... | 134 |
| D) Gemeingut versus Eigentum zur Diskussion stellen..... | 135 |
| E) Raum für gesellschaftliche Prozesse und Auseinandersetzung schaffen..... | 135 |
| F) Nachhaltigkeit als Frage lokaler und globaler Verflechtung und Gerechtigkeit umsetzen..... | 136 |
| G) Stadt und Stadtentwicklung dekolonisieren..... | 138 |
| 7 Literatur und Kartenverzeichnis..... | 141 |
| 7.1 Literaturverzeichnis..... | 141 |
| 7.2 Verwendete Kartengrundlagen..... | 149 |
| 8 Anhang..... | 150 |
| <i>Anhang 1: Karte Phase II, Veränderung der Uferlinie am Hafen-Ost, Karte v. 1849</i> | |
| <i>Anhang 2: Karte Phase III, Veränderung der Uferlinie am Hafen-Ost</i> | |
| <i>Anhang 3: Karte Phase IV, Veränderung der Uferlinie am Hafen-Ost</i> | |
| <i>Anhang 4: Karte Phase II-IV, Zusammenstellung Veränderung der Uferlinie am Hafen-Ost</i> | |
| <i>Anhang 5: Verzeichnis der materiellen Infrastrukturen mit Nummern [x] in den Karten Anhang 1-4 dargestellt</i> | |

Abkürzungen

| | | |
|--------------------------------|---|---|
| AmJuln | – | Amerikanische Jungferninseln St. Croix, St. Thomas und St. John (dänisch St. Jan) |
| Abb. | – | Abbildung |
| Abs. | – | Querverweis im Text auf einen anderen Absatz |
| BauGB | – | Baugesetzbuch |
| BJ. | – | Baujahr (eines Gebäudes) |
| B-Plan | – | Bebauungsplan |
| EHSS suffizienzorientierten | – | Entwicklungschancen und -hemmnisse einer Stadtentwicklung (transdisziplinäres Forschungsprojekt) |
| FI SuK | – | Fachbereich ‚Stadtentwicklung und Klimaschutz‘ der Stadt Flensburg (hier Abteilung ‚Stadt- und Landschaftsplanung‘ und ‚Denkmalschutz und Stadtbildpflege‘) |
| GfFS | – | Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte e.V. |
| ISEK | – | Integriertes Stadtentwicklungskonzept |
| Jh. | – | Jahrhundert |
| MdSF | – | Magistrat der Stadt Flensburg |
| RV-2019-xx | – | Beschluss der Ratsversammlung (RV) mit Nummer und Jahr, hier 2019 |
| SMF | – | Städtische Museen Flensburg (Archiv Museumsberg) |
| StA | – | Stadtarchiv Flensburg |
| StEK | – | Städtebauliches Entwicklungskonzept von 2019 |
| SUPA | – | Ausschuss für Umwelt, Planung und Stadtentwicklung |
| VU | – | Vorbereitende Untersuchung |

Abbildungsverzeichnis

Die Autor*in und die Herausgeber*innen haben sich entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen des Urheberrechts bemüht, alle Rechteinhaber zu ermitteln. Sollten dennoch nicht berücksichtigte Ansprüche nicht genannter Dritter berührt sein, bitten wir um entsprechende Rückäußerung an die Herausgeber*innen.

| | |
|---|----|
| Abbildung 1: Aus "Badgyal Elegies: postcolonial postcards", eine Erkundung der Architektur, des Konsums, des Lebensstils und vor allem der Erinnerungskultur und der damit verbundenen Gefühle. (© Felisha Maria Bahadur https://felishamaria.de/ux-portfolio/badgyal-elegies/)..... | 1 |
| Abbildung 2: Kartendarstellung (1759): Zeigt den Weg zum Ballastkai, Pilkentafel, Lautrupsmühle (StA #1053 Ausschnitt, gedreht nach Norden und Nr. aus der Beschreibung eingefügt)..... | 42 |
| Abbildung 3: 1616 [1558] Erste detailliertere Stadtansicht Flensburgs (StA XIV Foto B 00020(a) zusammengefügt)..... | 43 |
| Abbildung 4: Ballastbrücke Nr. 24 (BJ. 1744, rechts im Bild), Weg zum Ballastberg führt heute zur Drageefabrik (Eigene Aufnahme, 2021, Blick nach Osten) [4]..... | 46 |
| Abbildung 5: Ballastbrücke Nr. 24 und Promenade ca. 1900 (Blick nach Süden)- heute befindet sich hier eine 4-spurige Straße (StA XIV-Foto-C-00730 Ausschnitt) [4]..... | 46 |
| Abbildung 6: ehem. Wohnhaus der Ziegelei (BJ.1889 [5]) mit Blick Richtung Wasser, rechts davon lag die Ziegelei (Eigene Aufnahme 2021, Blick zum Wasser)..... | 48 |
| Abbildung 7: Verflechtungen Phase I (1755-1865) – Stoffströme und Handelsrouten Seewege Fl. (Eigene Darstellung auf Literaturbasis: Flugsang 1955, GfFS 1966, Schütt/Lorenzen 1971)..... | 56 |
| Abbildung 8/Anhang 1: Phase II, Veränderung der Uferlinie am Hafen-Ost, (Eigene Darstellung u. Karte v. 1849, StA XIV K/P 04499)..... | 59 |
| Abbildung 9: ehemaliges Seemannheim, heute Wohnstätte für Menschen mit Behinderung (Eigene Aufnahme, 2021)..... | 63 |
| Abbildung 10: Verflechtung Phase II - Stoffströme und Handelsrouten Seewege Fl. (Eigene Darstellung Literatur basiert: Albrecht 1993; 1996; GfFS 1966: 287-339; Grigull 2018; Link 1959; Petersen 2018; Wendt 2016: 211-212.)..... | 71 |
| Abbildung 11/Anhang 2: Phase III, Veränderung der Uferlinie am Hafen-Ost (Eigene Darstellung u. Karte von 1900, Quelle: Fl SuK)..... | 78 |
| Abbildung 12: Schienenreste an der heutigen Hafenspitze(links) und Flächen des ehem. Kieler Bahnhofs zum Parken (Eigene Aufnahme 2021, Blick nach Norden) [16+17]..... | 79 |
| Abbildung 13: Luftbild ca. 1910 Kreisbahnhof (Kappeler Bahnhof,) und Gleise der Kieler Bahn, heute Nordstraße 1 (StA XIV Foto B-05691)..... | 80 |
| Abbildung 14: Hafendamm Nr. 56-52 im Hintergrund zeigt den vergrößerten Abstand zur Uferkante mit Ballastkai 1, 'Klarschiff' im Vordergrund (Eigene Aufnahme 2021, Wasserperspektive)..... | 81 |
| Abbildung 15: Blick auf Jürgensby 1889 mit Dampfschiff im Vordergrund und Eisenbahnschienen am Hafendamm /Lautrupsbachtal. Die Abtragungen am Ballastberg [3] (heute Volkspark/Drageefabrik) sind deutlich zu sehen (Ausschnitt, Museumsberg Flensburg)..... | 82 |
| Abbildung 16: Ausschnitt Bauklassenplan von 1927 zeigt die Industrieflächen (hellgrau) und Eisenbahnflächen (dunkelgrau) (StA: # 3837, Ausschnitt, um 90 Grad gedreht)..... | 86 |
| Abbildung 17: Um 1929 Freihafen und Stadtspeicher (Harniskai 22 [24]) mit Kielsenger Hof [9] im Hintergrund (MdSF 1929: 393)..... | 87 |
| Abbildung 18: Stadtspeicher (BJ.1923) heute rekonstruierter Süd-West Fassade mit Spuren der Demilitarisierung/ Munitionsexplosion von 1945 (Eigene Aufnahme 2021, Blick vom Wasser)..... | 88 |
| Abbildung 19: Verflechtungen Phase I-III- Stoffströme und Handelsrouten Seewege Fl. (Eigene Darstellung Literatur basiert: GfFS 1966: 287-290, 339-369; Meyer 1971, Petersen 2018; Tedsen/Moltsen 1971)..... | 94 |

1 Einleitung

| | |
|--|-----|
| Abbildung 20: /Anhang 3: Phase IV, Veränderung am Hafen-Ost, Karte von 2019 (Eigene Darstellung, Kartengrundlage © Geo-Basis-DE/LVermGeo SH/CC BY 4.0)..... | 95 |
| Abbildung 21: Ballastkai 10 (BJ. 1936) u. 10a (BJ. 1973/74) mit Resten der Anleger im Wasser und Uferzone, HaGe Speicher (BJ.1980) links (Eigene Aufnahme 2021, Wasserblick nach Nordosten)..... | 104 |
| Abbildung 22: Luftbild 1967, Uferkante Ballastkai, Eisenbahn (heute Ballastbrücke) und Industrieflächen Harnishof (ehem. Ballastberg) (StA XIV C 00 768)..... | 105 |
| Abbildung 23: Harniskai 4 'Hübschspeicher' (1939) mit Flachsilo (1961-63) (Eigene Aufnahme 2021, Wasserperspektive, Blick nach Nord-Osten)..... | 106 |
| Abbildung 24: Harniskai 4, Hübschspeicher' (BJ.1939) [26], Lagerhaus Harniskai 8-10 und ‚Kampnagelkran‘ (BJ. 1954) (Eigene Aufnahme 2021, Wasserperspektive)..... | 107 |
| Abbildung 25: Hafetrieb heute im ISPS-Bereich, Anlieferung und Verladung von Sand und Schotter, Stadtspeicher Harniskai Nr.22(BJ.1923) im Hintergrund (Eigene Aufnahme 2021, Blick nach Norden)..... | 108 |
| Abbildung 26: Ballastkai 5-9 Freiflächen: Beispiel für privaten und öffentlichen Freiraum (Eigene Aufnahme 2021, Perspektive zu Fuß, Blick nach Süden)..... | 110 |
| Abbildung 27: Harniskaispitze, heute Freifläche, im Hintergrund Speicher am Harniskai 22 [26] (Eigene Aufnahme 2021, Blick nach Süden)..... | 113 |
| Abbildung 28: Luftbild Hafen-Ost 1967 mit Harniskaispitze, Hafenbecken, Speicher und Eisenbahn (StA: XIV Foto C 00093, Ausschnitt)..... | 114 |
| Abbildung 29/Anhang 4: Phase II-IV, Zusammenstellung (Eigene Darstellung, Kartengrundlage © Geo-Basis-DE/LVermGeo SH, Kartenausschnitt von 1849, StA: XIV K/P 04499)..... | 120 |

1 Einleitung

1.1 Thesen zu urbanen Transformationen und kolonialen Spuren in Flensburg

In den letzten Jahren¹ hat die Stadt Flensburg im Hafen-Ost einen urbanen Transformationsprozess gestartet, der eine tiefgreifende stadträumliche Umstrukturierung zur Folge hat und verschiedene historische Entwicklungsphasen ins öffentliche Bewusstsein bringt. Wie in vielen Industriehäfen europäischer Hafenstädte zeichnet sich auch hier ein Funktionswandel ab: Mit dem Rückgang der wirtschaftlichen Bedeutung der Hafenfunktion seit den 1980er Jahren² ist seit den 1990er Jahren eine Bedeutungszunahme der Wassernähe als städtische Qualität und zur Freizeitgestaltung zu beobachten.³ Bezeichnend für diese so genannten ‚*Waterfront-Developments*‘⁴ ist in europäischen, post-industriellen Hafenstädten wie Hamburg, Liverpool, Glasgow oder Marseille, dass diese insbesondere auf den zentralen Flächen kolonial verflochtener Hafengebiete entstehen.⁵ Das gilt auch für Flensburg.

Die 48 Hektar große Landfläche des Flensburger Hafen-Ost⁶ ist eine Konversionsfläche⁷ mit innerstädtischer Anbindung und Fördeblick und soll mit den angrenzenden Siedlungs- und Gewerbeflächen zu einem nachhaltigen, urbanen, gemischt genutzten Stadtquartier gestaltet werden. Flensburg verfolgt dabei als erste Stadt in Deutschland das Ziel, ein Gebiet dieser Größe mit der Nachhaltigkeitsstrategie der Suffizienz zu verknüpfen.⁸ **Suffizienz** ist eine von

1 Dies umfasst u.a. die Beauftragung, Durchführung und Beschluss (2019) der Voruntersuchung (VU) und des Sanierungsgebietes Hafen-Ost sowie der Umzug des Industriehafens auf die Hafen-West Seite, Ausführlich siehe Analyse in Kapitel 4.6

2 Dies zeichnet sich ab mit der Abnahme der Umschlagsmengen am Hafen-Ost (4050.000 t 1980er zu 100.000 t 2017) begleitet von der sukzessiven Reduktion der Industriehafeninfrastruktur inkl. der Nutzungsaufgabe der Speichergebäude für den Hafenbetrieb (VU 2019: 17, 96, 103).

3 Z.B. mit dem Herrichten der östlichen Hafenpromenade (1991), dem Errichten von Gastronomien (1989, 1987) und Wohn- und Dienstleistungsgebäuden am Wasser (2000-2002, 2009-2013) (ebd. 17).

4 Beispiele dafür finden sich unter anderem bei der Hamburger ‚HafenCity‘, bei der Umstrukturierung des Hafengebietes in Svendburg/Dänemark, in Malmö/Schweden oder auch Adelaide und Melbourne/Australien. Dabei fällt auf, dass bei *Waterfront-Developments* in Städten des globalen Nordens die wirtschaftliche Bedeutung abnimmt und gleichzeitig die Bedeutung des Hafens für das Selbstbild der Stadt stark an Bedeutung zunimmt und zu einem wichtigen Aspekt des Stadtmarketings wird (eigene Beobachtungen sowie Oakley/Johnson 2013, Lingner/Jensen 2018).

5 Mah (2014: 12) spricht hier von „former ports of empire“.

6 Eine detaillierte Gebietsbeschreibung erfolgt in Kap. 4.1.2

7 ‚Konversion‘ ist ein Begriff aus der Raum- und Stadtentwicklung und bezieht sich auf die Umnutzung von (häufig) militärischen oder (teils) brach liegenden Flächen. Dabei geht das Verständnis einer ökonomischen Inwertsetzung des Gebietes mit der Konversion einher (Rößler/ Mathey 2018).

8 Bei ähnlichen städtebaulichen Projekten in Deutschland mit einem deklarierten Nachhaltigkeitsanspruch findet die Strategie der Suffizienz keine Erwähnung, beispielsweise: Landau in der Pfalz oder Tübingen (<https://wohnpark-am-ebenbergl.de/>; <https://www.tuebingen.de/5.html>, https://www.tuebingen.de/Dateien/leitlinien_2030.pdf 01.02.2021). Suffizienz ist mittlerweile zwar für Modellkommunen im Masterplan 100% Klimaschutz gefordert, konkrete Maßnahmen im Bereich Bauen und Wohnen finden sich aber noch wenige (Leuser/ Brischke (2018: 11-12). Demgegenüber hat Zürich/ Schweiz die europäische Vorreiterrolle beim Thema Suffizienz (https://www.stadt-zuerich.ch/gud/de/index/umwelt_energie/2000-watt-gesellschaft/hintergrund/Massnahmen.html 29.11.2021).

drei Nachhaltigkeitsstrategien,⁹ die auf eine absolute Reduktion des Energie- und Ressourcenverbrauchs abzielt.¹⁰ Mit diesem Fokus sollen neue Wege in der Stadtplanung gegangen werden,¹¹ die auf eine Zukunftsvision „vom guten Leben für alle“¹² mit absolut reduziertem Ressourcenverbrauch basieren. Damit trägt die Konversion des Hafengebiets auch zur **städtebaulichen Innenentwicklung** bei, die das Nachhaltigkeitsziel einer „Stadt der kurzen Wege“¹³ verfolgt. Die Innenentwicklung kommt außerdem der hohen Nachfrage nach, (bezahlbaren) Wohnraum in der Stadt zu erhalten und zu schaffen.¹⁴ Waterfront-Development und Innenentwicklung auf dem Areal Hafen-Ost führen notwendigerweise dazu, dass diese Konversionsfläche neu und positiv besetzt wird, denn dies erleichtert sowohl das Marketing als auch die (positive) Identifikation der zukünftigen Nutzer*innen mit dem Quartier. Demgegenüber zeigt die Beschäftigung mit der Siedlungsgeschichte am östlichen Fördeufer, dass der Hafen-Ost in seiner Materialität und Struktur wesentlich durch den Kolonialismus als Macht- und Ausbeutungssystem geprägt wurde. Die Nutzungs- und Gestaltungsgeschichte des Hafen-Ost ist verknüpft mit der Plantagenwirtschaft auf den ehemaligen dänisch kolonisierten Inseln St. Croix, St. Thomas und St. John, den heutigen amerikanischen Jungferninseln (AmJu), und damit dem Wohlstandsgewinn aus Versklavungsökonomien und der Ausbeutung von Menschen und Natur in der Karibik. Bei der Betrachtung der sozial-ökologischen urbanen Transformation des Hafens stellt sich die Frage, wie mit diesen kolonialen Spuren umgegangen werden soll und kann. Hier setzt die vorliegende Arbeit an. Sie untersucht die Materialität des Hafen-Ost in Bezug auf die darin enthaltenen kolonialen Spuren und Kontinuitäten sowie deren Wahrnehmung und Deutung im städtischen Alltag.

9 Die zwei wesentlich stärker vertretenen und technisch orientierten Nachhaltigkeitsstrategien sind die der Effizienz und der Konsistenz. Z. B. würde ein Auto durch technische Änderungen effizienter, also mit einem Liter Kraftstoff weiterfahren. Beim Konsistenzansatz würde der Kraftstoff des Autos ausgetauscht werden (von fossilem Brennstoff zu einer regenerativen Energieressource). Demgegenüber würde eine Suffizienzstrategie darauf abzielen, die sozial-organisatorischen Rahmenbedingungen, so anzupassen, dass es nicht notwendig ist, mit dem Auto zu fahren, z. B. durch die Stärkung von Rad- und ÖPNV-Optionen und das räumliche Zusammenbringen von Arbeits- und Wohnort, so dass es nicht notwendig ist, ein Auto für den Weg zur Arbeit zu verwenden.

10 Leuser/Brischke 2018: 148

11 Siehe „Leitlinien für den Hafen-Ost“ und Fokus der Veranstaltungen vom 16.- 18.01.2020, dokumentiert in Stadt Flensburg 2020 a,b. Dabei lässt sich beobachten, dass der Prozess und die Zielsetzung politisch kontrovers diskutiert werden.

12 Postwachstumsansatz z. B. I.L.A. Kollektiv 2019

13 Dies ist ein Leitbild aus der Stadtplanung, das die Reduktion der Distanz zwischen den Aktivitäten des täglichen Lebens (Wohnen, Arbeit, Bildung, Freizeit etc.) durch Wohnraumverdichtung und multifunktionale Nutzungen zum Ziel hat und damit zur Lebensqualität der Bewohner*innen beiträgt sowie den Ressourcenverbrauch für Mobilität und Transport mindert.

14 Der Mangel an bezahlbarem Wohnraum wurde 2018 bereits im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) von Flensburg konstatiert. Hinzu kommt ein fortschreitendes Bevölkerungswachstum, welches die Prognose des Landes Schleswig-Holstein (ohne Berücksichtigung lokaler Faktoren) mit 7% beziffert, also 6.000 Einwohner*innen bis 2030. Steigender Wohnungsbedarf lässt sich zudem z.B. an den steigenden Mieten der letzten Jahre beobachten, dem Wachstum der Universität (neue Gebäude, steigende Studierenden Zahlen) sowie an der geplanten Umsetzung von neuen Wohn- und Stadtquartieren (z.B. rund 680 Wohneinheiten in zwei neuen Quartieren im Stadtteil Neustadt und 500 Wohneinheiten im Bahnhofsumfeld). Auch die seit 2021 in Flensburg aktive Recht-auf-Stadt-Bewegung ist eine Reaktion auf den Mangel an bezahlbarem Wohnraum und dem Wunsch nach mehr Mitbestimmung entstanden (Stadt Flensburg 2018: 32, 42, 48; <https://www.ihsan.de/quartierszentrum-walzenmuehle> 23.07.2021; <https://recht-auf-flensburg.de/> 23.11.2021).

Zugang und Hintergrund dieser Arbeit

Damit stellt diese Arbeit einen **neuen, raumzeitlichen Ansatz dar, wie postkoloniale Studien betrieben werden können**. Der erkenntnisleitende Zugang dieser Arbeit basiert auf der Verknüpfung von (Stadt-)Raum mit dessen kolonialen Spuren und Geschichte sowie urbanen Transformationen (Veränderungsprozessen). Sie bringt dabei drei Forschungsfelder/Perspektiven zusammen.

1. Perspektive der **kritischen Stadtforschung**: betrachtet Stadtraum als sozial produziert und als Ergebnis gesellschaftlicher Machtverhältnisse, die sich in die Materialität eines Ortes eingeschrieben haben. Gegenstand einer Gesellschaftsanalyse sind damit auch materielle Infrastrukturen wie Gebäude, Stadtstruktur, Straßen und der Hafenrand in Bezug auf deren gesellschaftliche Bedingung und Relevanz. Die Stadt wird damit als ein Raum sozialer Dynamik und Innovation sichtbar mit vielfältigen Bedürfnis- und Interessenlagen.¹⁵
2. Forschungsfeld der **sozial-ökologischen Transformation**: betrachtet konkrete gesellschaftliche Verhältnisse zur Natur in der Gegenwart sowie Zukunftsvorstellungen und Gestaltungspotentiale dieses Verhältnisses auf der Basis von Entwicklungspfaden der Vergangenheit. Eine normative Transformationsforschung im Sinne einer Nachhaltigkeit fokussiert auf einen Übergang zu effizienten und suffizienten Wirtschafts- und Produktionsweisen.¹⁶
3. Disziplinübergreifende **postkoloniale Perspektiven** auf urbane Prozesse und sozial-ökologische Transformationen: betrachten koloniale Spuren im Stadtraum und erfüllen den Nachhaltigkeitsanspruch der sozial-ökologischen Transformationsforschung mit einem postkolonialen Fokus.¹⁷ Die Spuren der Vergangenheit werden dabei als potentielle Spuren der Zukunft betrachtet.¹⁸ Um Entwicklungspfade nicht unhinterfragt fortzuschreiben, ist es nötig, Spuren und Pfade der Vergangenheit und deren implizite Machtverhältnisse sichtbar zu machen und zu analysieren,¹⁹ um auf dieser Basis nachhaltige Zukunftsvorstellungen zu verhandeln und umsetzen zu können.

Für den Hafen-Ost ergeben sich aus meiner Sicht daraus folgende vier Thesen:

¹⁵ Brenner 2009

¹⁶ Hofmeister/Warner/Ott 2021

¹⁷ Neben postkolonialer Aufarbeitung bedarf es der Berücksichtigung jeglicher Machtstrukturen und struktureller Ungleichheitsverhältnisse, welche die Gesellschaft prägen und sich bei fehlender Reflexion vermutlich fortschreiben.

¹⁸ Till 2005: 11

¹⁹ Dies ist eine allgemeine dekoloniale Forderung, welche konkret für die Stadtforschung verhandelt wird (vgl. Zwischenraum Kollektiv 2017).

These 1: Die geplante urbane Transformation des Flensburger Hafen-Ost verbindet Kolonialismus und Suffizienz

Zwischen der Nachhaltigkeitsstrategie der Suffizienz, dem Ort Hafen-Ost und der Geschichte des Kolonialismus gibt es eine interessante Verbindung: Die Struktur des Hafens der Stadt Flensburg auf der Westseite der Förde reicht bis ins 13. Jahrhundert zurück und die Hafeninfrastuktur am Hafen-Ost mit dem Ballastkai bis ins 16. Jahrhundert. Dabei war der Hafen über Jahrhunderte nicht nur materiell der logistische Knotenpunkt, sondern hat auch das Selbstbild der Stadt als Handels- und Hafenstadt stark geprägt. Mit dem Kolonialismus und auf Grundlage der Ausbeutung von Rohstoffen und Arbeitskraft in kolonisierten Gebieten hat sich der Kapitalismus als Wirtschaftsform entwickelt. Seit dem 16. Jahrhundert wurden ausgehend von Europa globale kapitalistische Produktionsverhältnisse durchgesetzt und imperiale Lebensweisen²⁰ etabliert. Durch die Ausbeutungen in den kolonisierten Gebieten des globalen Südens²¹ wurde Reichtum in den kolonisierenden Gesellschaften des globalen Nordens akkumuliert. Dies führte in Kombination mit der später folgenden Industrialisierung bei den kolonisierenden Gesellschaften u.a. zu Produktions- und Konsummustern, die natürliche Ressourcen mittlerweile in einem Maß verbrauchen, dass planetare Grenzen weit überschritten werden.²² Als Reaktion auf diese Erkenntnis eines nicht-nachhaltigen Ressourcenverbrauchs soll heute im Hafen-Ost – einem Ausgangsort kolonial-kapitalistischer Überakkumulation – ein suffizienter Stadtteil entwickelt werden, also ein neuer Weg des reduzierten Ressourcenverbrauches eingeschlagen werden. Das heißt, aus einem Hafensareal mit vielfältigen kolonialen Spuren soll ein nachhaltiges Areal entstehen, das diese Ausrichtung globaler Ressourcenströme transformiert. Dieser Nachhaltigkeit fokussierende Ansatz der Stadtplanung ist damit auch eine Antwort auf die Folgen von Kolonialismus.

Über diese These hinaus stellt sich die Frage, wie im Rahmen dieses Gegensteuerns beim Ressourcenverbrauch auch die Ursachen des Problems reflektiert und aufgearbeitet werden, also die kolonialen Spuren und die (Re-)Produktion kolonialer Verhältnisse im städtischen Kontext reflektiert und sichtbar erhalten werden.

These 2: Einseitige Geschichtserzählung prägt die städtische Identität Flensburgs

Der abnehmenden wirtschaftlichen Bedeutung des Flensburger Hafens wird ein Selbstbild der Stadt entgegengestellt, das auf der Erzählung einer erfolgreichen Seefahrts-, Handels- und Hafenstadt beruht. Dies zeigt zum einen, dass die Geschichte des Hafens auch die

20 Die imperiale Lebensweise an Orten des globalen Nordens basiert auf der systematischen Auslagerung von sozialen und ökologischen Kosten des Konsums und der Produktionsweise von Industrie- und Wohlstandsgesellschaften auf andere Menschen und Orte – in der Regel in ehemals kolonisierten Ländern.

21 'Globaler Süden' umschreibt Länder, die historisch durch Kolonisierung ausgebeutet wurden, und 'Globaler Norden' diejenigen, die davon profitiert haben. Dabei ist die Abgrenzung nicht genau. Die Begriffe versuchen unterschiedliche politische Positionen in einem globalen Kontext zu beschreiben, ohne dabei wertende Beschreibungen wie z.B. 'Entwicklungsländer' zu verwenden (Glokal.eV 2013: 8). Jedoch bleibt das Dilemma des Benennens und gleichzeitigen Reproduzierens (Conrad/ Randeria 2013: 18-19).

22 Rockström et al. 2009

immateriellen Infrastrukturen²³ stark geprägt hat und Teil der städtischen Identität ist. Zum anderen wird die einseitige und singuläre Geschichtserzählung und Bezugnahme deutlich. Nach Shalini Randeria (1999) wird hier eine ‚geteilte Geschichte‘ unter Auslassung der Geschichte von Ausbeutung als Gegenstück des Wohlstands der Flensburger Kaufleute erzählt. Dies wird deutlich in der zentralen Bezugnahme auf die Segelschiffahrt in den 109 Jahren von 1755 bis 1864, als Flensburger Schiffe Zugang zu den karibischen Inseln St. Croix, St. Thomas und St. John (dänisch: St. Jan) hatten. In dieser Zeit verhalf die Arbeit von verschleppten und versklavten Menschen auf den kolonisierten Inseln der Stadt Flensburg zu profitablen Handel und führte zu Wohlstand, der bis heute in den materiellen Strukturen der Stadt sichtbar ist. Flensburger Schiffe versorgten die Inseln mit Gütern²⁴ und brachten Rohstoffe und Zwischenprodukte wie Zuckerrohr-Melasse und später Rohrum nach Flensburg, die dort veredelt und vertrieben wurden, so dass der Mehrwert durch die Verarbeitung in Flensburg (und Umgebung) blieb. Im heutigen Selbstbild der Stadt findet sich jedoch vor allem eine starke Bezugnahme auf die ‚tüchtigen und erfolgreichen Kaufleute und Seefahrer‘. Beispiele für die geteilte Geschichte im Stadtraum sind z.B. Denkmäler für Seeleute, die Rum- und Zuckermeile, das ‚Rummuseum‘, der Kapitänsweg oder die Benennung und Ausstattung von Gastgewerben. Wenn dabei auf die gewalttätige Kolonialgeschichte Bezug genommen wird, dann als vermeintlich abgeschlossene und ohnehin dänische Episode, die nichts mit dem heutigen Flensburg zu tun hat. Flensburgs Beitrag zur Aufrechterhaltung der Plantagenökonomie durch den Rohstoff- und Gütertransport und der Profit durch die Verarbeitung der Rohstoffe wird dabei abgekoppelt vom Versklavungshandel, der als „dunkles Kapitel“²⁵ und als Geschichte der Anderen beschrieben wird.

These 3: Leerstelle und fehlende Verbindungen: Rassismuskritische Initiativen werden in Flensburg nicht verbunden mit kolonialismuskritischer Reflexion

Im Umgang mit dem historisch geprägten Stadtraum zeigt sich eine Leerstelle, welche nach Eckardt/Hoerning (2012: 263) symptomatisch für deutsche Städte ist.²⁶ Es findet kaum eine kritische Auseinandersetzung mit der Kolonialgeschichte und den kolonialen Verflechtungen statt, die die Städte materiell und immateriell stark geprägt haben und bis heute nachwirken.²⁷ Dem stehen die Aktualität und die Notwendigkeit der Auseinandersetzung mit kolonialen Spuren im Stadtraum entgegen. Diese fand u.a. ihren Ausdruck in den

23 Angelehnt an die mentalen Infrastrukturen nach Welzer (2011) sind hier Denkmuster und Wissenssysteme gemeint.

24 Overdick 2018: 12-14

25 Siehe z.B. Imagefilm Film im ‚Rummuseum‘ im Keller unter dem Schiffahrtsmuseum in Flensburg

26 Die Autor*innen beziehen sich auf deutsche Städte. Die Symptomatik betrifft jedoch (europäische) Städte der Kolonisatoren allgemein.

27 Ausnahme sind zivilgesellschaftliche Initiativen, z.B. die Theaterwerkstatt Pilkentafel (<http://www.die-leerstelle-verankern.de> 23.07.2021).

zahlreichen Denkmalstürzen von repräsentierten Kolonialherren und Sklavenhaltern²⁸ im Rahmen der weltweiten Proteste der Black Lives Matter-Bewegung im Jahr 2020.²⁹ Sie haben die öffentliche Auseinandersetzung in Deutschland mit den rassistischen Nachwirkungen des Kolonialismus wieder angestoßen und den Druck auf die Bundes-, Länder- und kommunale Ebene erhöht, sich kritisch mit dem kolonialen Erbe im Stadtraum auseinanderzusetzen.³⁰ Dabei fordern kolonialismuskritische Initiativen die Dekolonisierung des Stadtraumes unter Beteiligung von Schwarzen³¹ Menschen und PoC³² bereits seit Jahrzehnten. Als Resultat dieses zivilgesellschaftlichen Drucks gibt es in Städten wie Hamburg, Berlin oder Bremen mittlerweile Ansätze zur Ausarbeitung von ‚postkolonialen Erinnerungskonzepten‘³³. In Flensburg fehlt auf kommunalpolitischer Ebene³⁴ bisher sowohl eine offizielle Anerkennung der (post)kolonialen Verantwortung als auch eine Auseinandersetzung mit dem kolonialen Erbe und den Kontinuitäten im Stadtraum wie in der Stadtgesellschaft.

Gleichzeitig präsentiert sich die Stadt Flensburg heute als weltoffene und ‚bunte‘ Stadt, die ihre Vielfalt feiert und den Diskriminierungen verschiedener Art etwas entgegensetzen möchte. Zahlreiche Kampagnen und Projekte stehen für ein Bewusstsein von rassistischer

28 So wurde in Bristol/ Großbritannien 2020 die Stau des Sklavenhändlers Edward Colston niedergedrückt und im historischen Hafenbecken versenkt. In Deutschland wurden koloniale Denkmäler, Straßennamen und Symbole aus Protest mit roter Farbe besprüht und in Hamburg wird gegen die Sanierung des größten Denkmals für Bismarck, einem zentralen Wegbereiter des Kolonialismus in den 1880er Jahren, seit 2020 protestiert (<https://www.bbc.com/news/uk-52954305>; https://www.deutschlandfunkkultur.de/debatte-um-denkmaeler-wie-bismarck-dekolonisieren.1013.de.html?dram:article_id=480845 18.05.2021).

29 U.a. in Flensburg am 06.06.2020. Mit über 1000 Teilnehmer wurde Georg Floyd gedacht und für die Aufarbeitung von Rassismus und ein Ende rassistisch motivierter Polizeigewalt demonstriert (<https://www.shz.de/lokales/flensburger-tageblatt/etwa-1000-teilnehmer-bei-stillem-protest-gegen-rassismus-id28552732.html> 18.05.2021).

30 In deren Folge wurden einige Straßenumbenennungen beschlossen, wie die M*-Straße/-Station in Berlin in Anton-Wilhelm-Amo-Straße, nach dem Schwarzen Aufklärungsphilosophen aus Ghana, der 1734 in Wittenberg promoviert (<https://www.freitag.de/autoren/johanna-montanari/black-names-matter> 18.05.2021).

31 „Schwarz“ wird hier als politische Selbstbezeichnung großgeschrieben und kennzeichnet damit eine wirkmächtige soziale Realität und nicht etwa eine phänotypische Einordnung. Demgegenüber wird „weiß“ als eine Beschreibung sozialer Positionierung klein geschrieben (Sow 2018).

32 PoC ist die Abkürzung für „People of Color“ und eine positiv besetzte, politische Selbstbezeichnung rassistisch diskriminierter Personen und lässt sich nicht angemessen auf Deutsch übersetzen (ebd.).

33 In **Berlin** hat im Dezember 2019 das ‚Modellprojekt zur Dekolonisierung städtischer Erinnerungskultur‘ begonnen, welches auf einem Senatsbeschluss beruht und durch Mitwirkung von drei zivilgesellschaftlichen Organisationen bis 2024 erfolgen soll (https://www.kulturstiftung-des-bundes.de/de/projekte/erbe_und_vermittlung/detail/initiative_fuer_postkoloniales_erinnern_in_der_stadt.html 02.05.2020).

Hamburg ist auf „auf dem Weg zu einem dekolonisierenden Erinnerungskonzept“ und hat schließlich im April 2019 einen Beirat zur ‚Aufarbeitung der Hamburger Kolonialgeschichte‘ berufen. Zudem wurde eine Forschungsstelle ‚Hamburgs (post-)koloniales Erbe/ Hamburg und die frühe Globalisierung‘ an der Uni eingerichtet. Der schleppende Prozess der Aufarbeitung geht auf einen Beschluss des Senates 2014 zurück (<https://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/12437812/beirat-zur-aufarbeitung-der-hamburger-kolonialgeschichte-berufen/>; <https://www.geschichte.uni-hamburg.de/arbeitsbereiche/globalgeschichte/forschung/forschungsstelle-hamburgs-postkoloniales-erbe.htm> 02.05.2020).

In **Bremen** wurde im Februar 2016 das ‚Bremische Erinnerungskonzept Kolonialismus‘ beschlossen. Als ein Resultat des andauernden (zivilgesellschaftlichen) Dialogs gibt es seit April 2019 ‚Kulturpolitische Leitlinien zum Umgang mit dem Kolonialen Erbe‘ (<https://www.kultur.bremen.de/service/kolonialismus-13508>, 13.05.2020).

34 Jedoch zeigt sich auf landespolitischer Ebene Veränderung seit dem Antrag des SSW vom 09.03.2021 ‚Konzept zur Aufarbeitung der kolonialen Geschichte des Landes‘ mit dem aktuellen Bericht und der Beschlussempfehlung vom 26.01.2022 (<https://www.landtag.ltsh.de/infotehk/wahl19/drucks/02800/drucksache-19-02880.pdf> <https://www.landtag.ltsh.de/infotehk/wahl19/drucks/03500/drucksache-19-03583.pdf> 07.02.2023).

Diskriminierung als Hürde für gesellschaftliche Teilhabe. Beispiele dafür sind die städtische Akzeptanz-Kampagne ‚buntes Flensburg – Flensburg liebt dich. So wie du bist‘³⁵, welche ein Zeichen gegen Diskriminierung jeder Art setzen möchte, außerdem das ‚Integrationskonzept der Stadt Flensburg‘, welches seit 2010 erstellt und umgesetzt wird³⁶ sowie eins der drei Leitmotive aus dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) ‚Integration – In Flensburg ankern‘³⁷. Und nicht zuletzt beziehen sich zivilgesellschaftliche Initiativen und die Kommunalpolitik positiv auf die ‚Willkommenskultur‘, welche sich 2015 am Flensburger Bahnhof bei der Ankunft Geflüchteter zeigte.³⁸ Diese Beispiele zeigen, dass es ein Verständnis der Stadtbevölkerung, Stadtverwaltung und Kommunalpolitik für eine offene, inklusive, diskriminierungsarme Gesellschaft gibt, in der soziale Gerechtigkeit angestrebt wird.

Diese gesellschaftliche und politische Auseinandersetzung mit Diversität und Rassismus kann vertieft werden, wenn es gelingt, den Rassismus der Gegenwart als historisch gewachsenes, strukturelles Ungleichheitsverhältnis zu verstehen, das seinen Ursprung in der Kolonialzeit hat und bis heute in vielen Lebensbereichen fortwirkt. Ein Bereich ist der städtische Raum. Beitrag dieser Arbeit ist die Auseinandersetzung mit den kolonialen Spuren in den materiellen Infrastrukturen des öffentlichen Stadtraums.

These 4: Die Dekolonisierung des Flensburger Stadtraums hat bisher nicht stattgefunden

Die Auseinandersetzung mit dem kolonialen Erbe der Stadt ist aus mehreren Gründen sinnvoll und notwendig:

- Im Kolonialismus wurden (Macht-)Strukturen und Weltbilder geschaffen, die sich bis heute fortsetzen, z.B. die ‚Erfindung‘ von ‚race‘ als Grundlage von Rassismus, aber auch die Tatsache, dass viele Rohprodukte für Konsumgüter wie Rum, Kaffee oder Tee auch heute noch ausschließlich in Ländern des globalen Südens hergestellt werden und die Gewinnabschöpfung durch Veredelung oder Vermarktung an Orten des globalen Nordens erfolgt. Dies sind Beispiele für koloniale Kontinuitäten, welche Machtverhältnisse und Ungleichheiten aufrechterhalten und reproduzieren und damit sozialer Gerechtigkeit

35 Die Kampagne startete 2018 und erhielt eine Neuauflage im Dezember 2019, welche für drei Jahre läuft (<https://www.nordschleswiger.dk/de/deutschland/kampagnenstart-flensburg-liebt-dich-so-wie-du-bist> und <https://www.flensburg-liebt-dich.de/zusammenleben-in-flensburg/> 01.05.2020).

36 Für 2021 wurde dafür eine „Anlaufstelle für Opfer von Diskriminierung oder Rassismus“ in der Stabsstelle Integration eingerichtet (<https://www.flensburg.de/Leben-Soziales/Einwohnerservice/Stabsstelle-Integration/Zusammenleben-in-Flensburg/index.php?object=tx%7c2306.1010.1&NavID=2306.361&La=1>; <https://www.flensburg.de/Leben-Soziales/Unsere-%C3%84mter-von-A-Z/Integration-Stabsstelle/> 19.05.2021).

37 Hier wird beschrieben: „Der Bereich Integration steht für den Zusammenhalt, die Offenheit und Durchlässigkeit der Stadtgesellschaft. Wachstum bedeutet Zuwanderung, Integration vor allem die Chance auf einen guten Start. Das Ankern steht sinnbildlich für die Möglichkeit, sich in Flensburg heimisch zu fühlen, egal ob als Zugereister, MigrantIn, Geflüchteter oder Alteingesessener...“. Handlungsprinzip dabei ist u.a.: „Chancengleichheit in der Stadtgesellschaft anstreben“ (Stadt Flensburg 2018: 27).

38 Z.B. die öffentliche Solidaritätserklärung mit der „Initiative Seebrücke – schafft sichere Häfen“ (Beschluss der Ratsversammlung RV-159/2018, <https://seebruecke.org/safe-havens/flensburg/>).

entgegenwirken. Diese Kontinuitäten zeigen sich in Produktionsketten und Handelbeziehungen, in Wissenssystemen und auch in der physischen Materialität des Stadtraums: An wen wird im öffentlichen Raum erinnert? Wer kann in welchen Stadtteilen wohnen? Wer wird bei Gesellschaftsprozessen des Stadtraums mitgedacht und wer darf mitentscheiden? Es bedarf der Auseinandersetzung mit diesen sozialräumlichen Fragen, um koloniale Kontinuitäten im Stadtraum zu erkennen und ihnen entgegenwirken zu können.

- In der singulären Erzählung („single story“) und der Bezugnahme auf eine Geschichte als ‚geteilte Geschichte‘ fehlt die Perspektive der Kolonisierten und deren Nachfahren sowie die grundlegende Anerkennung, dass deren unbezahlte, ausgebeutete Arbeitskraft den wirtschaftlichen Erfolg in Flensburg und anderen europäischen Städten erst ermöglicht hat. Ein erheblicher Teil der so genannten Geschichte der „Überseefahrt“ wird nicht erzählt und nicht erinnert und bleibt damit im Stadtraum unsichtbar. Antirassistische Autor*innen sprechen hier auch von ‚entinnern‘ oder Aphasie als einem aktiven Prozess des Nicht-erinnern-Wollens aus einer eurozentristischen, weißen Perspektive.³⁹ Die singuläre Geschichtserzählung verstärkt darüber hinaus einen Universalismus, also das Verständnis von Allgemeingültigkeit für die gesamte Stadtbevölkerung, und ignoriert damit andere Erfahrungen in der Kolonialgeschichte, jenseits der Geschichte der Profiteure. Dadurch fehlt es an Repräsentation und Bezugnahme auf die Geschichte und die aktuellen Anliegen von z. B. Schwarzen Menschen, die sich eher mit Flensburgs Ausbeutungsgeschichte verbunden sehen und eine Verantwortungsübernahme durch die Nachfahren der Profiteure erwarten.⁴⁰
- Schließlich bedarf der normative Anspruch einer offenen, inklusiven und diskriminierungssensiblen Gesellschaft, die auf der Prämisse der Gleichwertigkeit aller Menschen beruht, der Durchbrechung dieser kolonialen Kontinuitäten, indem u.a. das koloniale Erbe im Stadtraum aufgedeckt und angemessen gestaltet wird. Hier sind Akteur*innen u.a. in der Stadtplanung weiterhin auf der Suche nach konkreten Lösungsansätzen, Anregungen und Umsetzungen, wie ich in meiner eigenen Arbeitspraxis⁴¹ feststellen konnte.

1.2 Erkenntnisziele und konzeptioneller Zugang

An den benannten Leerstellen der Auseinandersetzung mit dem kolonialen Erbe im Stadtraum setzt die vorliegende Arbeit an. Sie befasst sich mit der Kolonialität in den

³⁹ Vgl. Bahl et.al. 2014: 175,207.

⁴⁰ Siehe dazu z.B. die Rede von Aminata Touré anlässlich der Black Lives Matter Demonstration am 06.06.2020 (<https://aminata-toure.de/2772-2/> 21.05.2022)

⁴¹ Im Fachbereich „Stadtentwicklung und Klimaschutz“ der Stadt Flensburg (FI SuK)

materiellen Infrastrukturen im konkreten Untersuchungsgebiet des Hafens-Ost in Flensburg.⁴² Ausgehend von der dargestellten Perspektive, die gesellschaftliche und koloniale Machtverhältnisse sowie Verflechtungen als in die materiellen Infrastrukturen eingeschrieben und als fortwirkend prägend versteht, verfolgt diese Arbeit das Ziel, Kolonialität sichtbar und gestaltbar zu machen. Dazu wurden Informationen zur Entstehungsgeschichte und Veränderung der konkreten materiellen Infrastrukturen im Hafens-Ost sowie zu den damit zusammenhängenden lokalen und globalen Machtverhältnissen und raumzeitlichen Verflechtungen zusammengetragen und systematisiert. Dazu die wesentlichen Arbeitsdefinitionen vorweg:

Materielle Infrastruktur fokussiert hier den physischen Ort des Hafens-Ost und umfasst die Siedlungsstrukturen mit Gebäuden und Mobilitätsinfrastrukturen, aber auch grundlegend das Gelände und die Uferkante, also auch Ergebnisse gesellschaftlicher Naturverhältnisse.⁴³ Gesellschaftliche Machtverhältnisse sind Teil immaterieller (gesellschaftlicher) Infrastrukturen,⁴⁴ zu denen hier auch Spuren im Raum, Wissenssysteme (Episteme) und Denkmuster gefasst und untersucht werden. **Kolonialität** bezieht sich hier vorrangig auf koloniale Spuren in der Materialität, welche durch koloniale Machtverhältnisse hervorgebracht wurden und bis heute sichtbar sind oder in die Gegenwart hinein nachwirken. Der Begriff Kolonialität (» Kap. 2.3) beschreibt dabei Herrschaftsverhältnisse und Machtasymmetrien, welche trotz der Aufhebung von formalen Kolonialverwaltungen und auch ohne den Besitz von Kolonien⁴⁵ bis in die Gegenwart in veränderter Form weiter wirken.⁴⁶ Dabei liegt dieser Arbeit ein postkoloniales Verständnis von Kolonialismus zugrunde, welches diesen als gewaltvolles Macht- und Ausbeutungssystem und nicht nur als abgeschlossene historische Phase betrachtet und daher sowohl als historischen Analysegegenstand als auch als Gegenwartsdiskurs untersucht.⁴⁷ ‚Kolonialität‘ steht damit für eine zeitliche Dimension, die hier untersucht wird, und ist gleichzeitig konzeptioneller Zugang dieser Arbeit. Das Fortwirken von Kolonialismus konstituierte auch die **Idee der europäischen Moderne**, die unser Denken bestimmt. Die Vorstellung von Modernität und Fortschritt basiert auf der Kontinuität einer Abgrenzung zwischen dem (vor allem im globalen Norden verorteten) Fortschritt und der Geschichtslosigkeit anderer Orte. Dieses Verständnis prägt unsere Wissenssysteme und die Idee von Entwicklung bis heute, z.B. indem Dichotomien wie ‚entwickelt/unterentwickelt‘ oder ‚traditionell/modern‘ aufgerufen werden.

42 Eine detaillierte Gebietsabgrenzung und -beschreibung erfolgt in Kap. 4.1.2.

43 Gesellschaftliche Naturverhältnisse sind ein Konzept in sozial-ökologischen Forschungsfeldern, das Natur, Menschen und Gesellschaft als verknüpft und bezogen (statt als Gegenspieler) betrachtet. Dabei werden sowohl stofflich-materielle als auch kulturell-symbolische Beziehungen analysiert (Becker/Hummel/Jahn 2011).

44 Angelehnt an die mentalen Infrastrukturen nach Welzer 2011

45 Randeria 2020

46 Quijano 2000

47 Ha, K. N. 2017: 105; Castro Varela/ Dhawan 2015

1.2 Erkenntnisziele und konzeptioneller Zugang

Ausgehend vom konkreten physischen Ort des Hafens-Ost in Flensburg zeigt diese Arbeit einen Ausschnitt der Kolonialgeschichte als Global- und Verflechtungsgeschichte und macht die Kolonialität in den materiellen Infrastrukturen sichtbar. Die resultierenden Erkenntnisse werden dann genutzt, um zukunftsgerichtet zu fragen: Welche Transformationspotentiale haben eine Stadt allgemein und die Stadtplanung konkret im kritischen Umgang mit ihrer Kolonialgeschichte bei der Umstrukturierung? Wie anfangs zitiert, steckt in der Aushandlung und Planung des neuen Quartiers ‚Hafen-Ost‘ auch das Aushandeln von Zukunftsvorstellungen. Dabei sollen die prägenden Spuren und eingeschlagenen Pfade der Vergangenheit berücksichtigt werden.⁴⁸ Auf Basis der gefundenen Leerstellen und des damit verbundenen Erkenntnisinteresses ergibt sich folgende Forschungsfrage: Welche Kolonialität steckt in den (materiellen) Strukturen am Hafen-Ost und wie erfolgt deren Wahrnehmung und Deutung im städtischen Alltag?

Der Forschungsstand setzt sich aus Sichtweisen verschiedener Fachrichtungen zusammen. Die normativen Ansätze dieser Arbeit basieren auf den postkolonialen Studien und den Transformationsstudien, denn entgegen anderer Fachrichtungen machen diese ihre normativen Ansätze explizit. Erstere fordern eine kritische Auseinandersetzung mit den kolonialen Strukturen auf Basis eines Gerechtigkeitsverständnisses, nach dem strukturelle und individuelle Ungleichheitsverhältnisse aufgearbeitet werden sollen. Zweitere verfolgen den Ansatz, dass eine nachhaltig agierende Gesellschaft notwendig und erstrebenswert ist und zu mehr sozialer Gerechtigkeit führt. Postkoloniale Ansätze sind grundlegend kritisch gegenüber etabliertem Wissen, da dessen Quellen, Materialien und Denksysteme gleichzeitig koloniale Episteme⁴⁹ und Ergebnis hegemonialer Wissensproduktion⁵⁰ sind und als solche reflektiert werden müssen, um deren Reproduktion zu vermeiden.

Das Themenfeld (Stadt-)Raum wird in verschiedenen Disziplinen und mithilfe unterschiedlicher Methoden behandelt, die für diese Arbeit weiterführend sein können. Die deutschsprachige Geschichtswissenschaft verfolgt den Ansatz, die Zeit im Raum zu lesen.⁵¹ Der Ansatz sozialgeschichtlicher Mikroforschung⁵² bietet Möglichkeiten, mittels intensiver Befassung mit umfangreichem Material zu einem Ort die Geschichte anhand dieses Ortes zu erzählen. Der sozialwissenschaftliche Ansatz, Geschichte als ‚Verflechtungsgeschichte‘⁵³ zu betrachten und sie transnational und aus verschiedenen Perspektiven zu analysieren, hilft,

48 Till 2005

49 Die Bezeichnung ‚koloniale Episteme‘ wird durch die postkolonialen Studien geprägt und meint kolonial geprägte Denkweisen/Wissenssysteme. Ein Beispiel dafür ist das Überlegenheitsdenken weißer Europäer, welches als naturgegeben angesehen wurde.

50 Ein Beispiel für eine Wissensproduktion, die auf Vorherrschaft (Hegemonie) beruht, ist die eurozentristische Perspektive bei der Betrachtung globaler Themen. Dabei produziert hegemoniales Wissen scheinbar allgemeingültig ‚normale‘ Inhalte.

51 Z.B. Schlögel 2004

52 Z.B. Hochstrasser 1993

53 Z.B. Conrad/Randeria 2013

die eigene Perspektive zu reflektieren und koloniale Kontinuitäten zu erkennen. Humangeographische Analysen zu Raum und Zeit sind zudem hilfreich, um die transkontinentalen und transnationalen Verflechtungen konkreter Orte nachvollziehen und kartographisch aufbereiten zu können. Aus der kritischen Stadtsoziologie und Migrationsforschung gibt es unterstützende Ansätze, Ungleichheiten im Stadtraum zu analysieren und mit kolonialen Kontinuitäten in Verbindung zu setzen. Außerdem hilft die Migrationsforschung dabei, Urbanität als soziale Heterogenität und Vielheit im Stadtraum anzuerkennen sowie Migration als konstitutiven Bestandteil urbaner Entwicklung zu betrachten.⁵⁴ Die Kulturwissenschaften bieten Ansätze, den Raum wie einen Text zu lesen und dessen Semiotik und Grammatiken zu analysieren.⁵⁵ Im anglophonen und deutschsprachigen Raum gibt es einige **wenige post- und dekoloniale Ansätze in der Stadtforschung (Urbanistik)**, die diese multidisziplinären Ansätze verbinden.⁵⁶ Im Kontext der vorliegenden Arbeit ist vor allem die Betrachtung europäischer Städte von Bedeutung, denn von ihnen ging die Kolonialisierung aus und ihr Stadtraum wurde von den Profiten der Kolonisierung geprägt. Die geringe Anzahl an deutschsprachigen Beiträgen zu diesem Thema zeigt auch, dass auch eine öffentliche Auseinandersetzung mit der kolonialen Vergangenheit und den daraus resultierenden Verflechtungen und Folgen noch am Anfang steht.⁵⁷ Wie die zuvor gezeigte Aktualität des Themas darlegt, ist hier ein Umdenken in Gang gekommen.

1.3 Aufbau der Arbeit

Dieser Einleitung folgen fünf weitere Kapitel, von denen Kapitel vier den zentralen Teil mit einer ausführlichen Darstellung der fünf raumhistorischen Phasen enthält.

In Kapitel 2 werden die theoretischen Grundlagen dieser Arbeit mit zwei zentralen postkolonialen Ansätzen vorgestellt und der Mehrwert postkolonialer Perspektiven für Transformationsstudien und urbane Transformationen vermittelt. Zuerst (» Kap. 2.2) wird der konzeptionelle Zugang zu Verflechtungsgeschichte nach Sebastian Conrad und Shalini Randeria (2013) vorgestellt. Aus diesem Theorieansatz, der es ermöglicht, das Lokale mit dem Globalen zu verbinden, leiten sich die in dieser Arbeit angewandten Methoden ab (» Kap. 3). Danach (» Kap. 2.3) werden post- und dekoloniale Ansätze vorgestellt, die es ermöglichen, die Kolonialität im urbanen Raum, in postkolonialen Städten und in der Stadtforschung konzeptionell zu fassen. Dies ist notwendig, um die Beobachtungen an der Fallstudie Hafen-Ost theoretisch einzuordnen und um der Frage nach dem Umgang mit den kolonialen Spuren in der Gegenwart und Zukunft nachzugehen.

54 Z.B. Yıldız 2017; 2018

55 Z.B. Döring/ Thielmann 2009

56 Vgl. Eckardt/Hoerning 2012; Ha 2017; Hosagrahar 2012; Yeoh 2001

57 Eckardt/Hoerning 2012: 263

Kapitel 3 beinhaltet die angewandten Methoden, welche auf den Theorieansätzen aufbauen. Diese umfassen die kategoriengeleitete Systematisierung historischer Phasen der Hafentrandentwicklung. Um die historischen Spuren herauszuarbeiten und in der Gegenwart sichtbar zu machen, sind weitere Methoden wie die vergleichende Karten- und Bildanalyse, Ortsbegehungen und die kartographische Visualisierung globaler Stoffströme angewandt worden.

Kapitel 4 stellt den Hauptteil dieser Arbeit in sechs Unterkapiteln mit einer **systematisierten raumhistorischen Rekonstruktion** zum Untersuchungsgebiet Hafen-Ost in Flensburg dar. Diese wird im konkreten (Stadt-)Raum des innerstädtischen Ostufers der Flensburger Förde entlang dreier Dimensionen (Raum, Zeit und Verflechtungen) und chronologisch in fünf Phasen systematisiert. Dafür werden die Materialität des Ortes, die Siedlungsstruktur mit ihrer lokalen Geschichte sowie die Veränderungsprozesse und Transformationen untersucht und im Kontext globaler Geschichte und Stoffströme eingeordnet.

Veranschaulicht werden die einzelnen Veränderungsphasen durch eine Kartenarbeit (Anhang 1-4), die analog zu den Phasen aufeinander aufbaut und nachvollziehbar macht, wie sich Uferkante, Gelände und Siedlungsstruktur verändert haben und welche Spuren davon heute sichtbar bzw. überprägt sind. Zudem wird die globale Verflochtenheit des Ortes durch Verflechtungsgrafiken in den Phasen dargestellt. Ergänzt wird die Beschreibung der Phasen außerdem durch historische Abbildungen und aktuelle Fotos der Spuren im Hafen-Ost.

Im Ergebniskapitel (» Kap. 5) werden die signifikanten Resultate aus der Ausarbeitung zur Kolonialität am Hafen-Ost und den impliziten urbanen Transformationen zusammengefasst und mit Bezug auf postkoloniale Ansätze interpretiert.

Resümee und Ausblick (» Kap. 6) schlagen Möglichkeiten vor, koloniale Spuren im Stadtraum im Rahmen urbaner Transformation zu thematisieren und auf diese Weise Transformationsprozesse als Chance einer kolonialismuskritischen Kontextualisierung zu verstehen.

In den anschließenden Verzeichnissen (» Kap. 7) finden sich neben der Literatur- und Archivadokumentenliste im Anhang 1-5 ein Verzeichnis zu den materiellen Infrastrukturen sowie die großformatigen Kartenarbeiten in A3 zu den kolonialen Infrastrukturen des Flensburger Hafentrandes.

2 Theoriegrundlagen

Auf Basis des Anliegens, die Kolonialität mit den Verflechtungen und räumlichen Transformationen in der Materialität eines konkreten Stadtraumes herauszuarbeiten, speist sich die Theoriegrundlage dieser Arbeit aus postkolonialen Ansätzen⁵⁸. Für die historisch-räumliche Ausarbeitung ist dabei eine wesentliche Perspektive und grundlegender Theorieansatz die Auseinandersetzung mit **Geschichte als Global- und Verflechtungsgeschichte**, welche das Lokale mit dem Globalen zusammen denkt und analysiert. Dieser Zugang war damit grundlegend für die Ausarbeitung der Methodik und ist stark mit dieser verknüpft. In Bezug auf den Stadtraum liegt der Schwerpunkt auf post- und dekolonialen Ansätzen zu Stadt und Stadtforschung (Urbanistik), die sich auf den deutschen und europäischen Kontext beziehen. Diese Ansätze berücksichtigen historische Dimensionen von Kolonialismus und Stadtplanung sowie deren Kontinuitäten z.B. in Form kolonialer Episteme. Sie liefern zudem theoretische Ansätze, um die Kolonialität in der gegenwärtigen Stadtforschung zu fassen und um der Frage nachzugehen, wie in der Stadtplanung, also auch in der Umsetzung, damit umgegangen werden kann.

2.1 Theorieverknüpfung – postkoloniale Perspektiven auf Transformationsstudien und urbane Transformation

Was Transformations- und Postkoloniale Studien gemeinsam haben, ist ein explizit normativer Anspruch an die Forschung und Arbeit und ein daraus ableitbares Gerechtigkeitsverständnis sowie das Ziel, zu struktureller gesellschaftlicher Veränderung⁵⁹ beizutragen. Darüber hinaus ist die Theorieverknüpfung von postkolonialen Ansätzen für Transformationsstudien, den fachlichen Hintergrund dieser Abschlussarbeit, wichtig. Denn koloniale Episteme wirken auch im Feld der Transformationsstudien mit Fokus auf die Gesellschaften des Globalen Nordens fort. Dies ist vor allem wichtig, um die kolonialen Zusammenhänge und deren heutige Ausprägungen stärker, z. B. bei Kritik an Wachstums- und Modernisierungsdiskursen, zu berücksichtigen. Weitere bereits vorhandene Anknüpfungspunkte sind die Befassung mit Externalisierungsmechanismen sowie die Reflexivität der Arbeit und der normative Anspruch sowie das Ziel, zu struktureller gesellschaftlicher Veränderung beizutragen.

58 Randeria (2014: 2) fasst deren Anliegen so zusammen: „Postkoloniale Ansätze versuchen, uns für die nach wie vor ungebrochene Wirkungsmacht und Prägekraft kolonialer Denkmuster und Kategorien im Alltag wie in den institutionalisierten Wissensordnungen zu sensibilisieren – und dies sowohl im »Westen« als auch im »Rest« der Welt. Sie weisen auf das Fortwirken von neokolonialen Wirtschafts- und Herrschaftsstrukturen sowie auf disziplinäre Formationen kolonialen Ursprungs hin. Sie analysieren überdies die diversen Formen und Auswirkungen der anhaltenden Machtasymmetrien zwischen Gesellschaften im Norden und Süden, die miteinander verwoben sind. Und sie stellen die Herrschaftsbeziehungen und Herrschaftspraktiken innerhalb wie außerhalb der Wissenschaft radikal in Frage.“

59 Z.B. Umweltbundesamt 2017: 43

Postkoloniale Ansätze sind generell sehr wichtig für Transformationsstudien, um – mit Verweis auf Jyoti Hosagrahar (2012: 83) – koloniale Hierarchien zu durchbrechen. Dabei ist es notwendig, koloniale Dimensionen und Ursprünge in Konzepten und Diskursen wie z.B. Nachhaltigkeit als Fortsetzung einer westeuropäischen Erfahrung von Modernität zu untersuchen.⁶⁰ Diese Theorieverknüpfung wird als Unterthema in der Analyse punktuell aufgegriffen.

2.2 Verflechtungsgeschichte – das Lokale im Globalen verorten

Das Konzept und die postkoloniale Perspektive auf Geschichte als Global- und Verflechtungsgeschichte, wie sie Conrad/Randeria (2002) in ihrem Sammelband „Jenseits des Eurozentrismus“ verwenden, ist für diese Arbeit zentral. Die Perspektiven ermöglichen es, einen Ort wie das Hafen-Ost als ‚national‘ konzipiertes Produkt in seinen globalen Verflechtungen zu betrachten und zu analysieren,⁶¹ denn sie gehen dabei weg von der geschlossenen national/territorial konzipierten Geschichtsschreibung eines Ortes hin zu „einer Verortung historischer Entwicklungen, Akteure und Räume innerhalb einer verflochtenen ‚Globalgeschichte‘“⁶², die Gemeinsamkeiten und Austauschbeziehungen fokussiert. Dabei ist Europa „nicht nur Ausgangspunkt, sondern selbst Ergebnis der Verflechtungen“⁶³ und ohne diese nicht denkbar. Vor allem Randeria⁶⁴ prägte die Begriffe ‚geteilte‘ und gleichzeitig ‚verflochtene‘ Geschichten (*entangled histories*): geteilt, weil die Geschichten europäischer Staaten national voneinander und von den Geschichten der kolonisierten Orten getrennt erzählt und betrachtet werden⁶⁵, verflochten oder verwoben, weil sie raumzeitlich über Akteur*innen (z.B. Institutionen etc.), Netzwerke (z. B. via Handelsverbindungen, Mobilitätsstrukturen, Finanzbeziehungen) und Austausch (z. B. Wissenstransfer, Stoffströme) miteinander in einem hierarchischen Verhältnis verflochten waren und sind. Auch in der zeitlichen Abfolge (z. B. von vorkolonial und kolonial) haben sie sich gegenseitig beeinflusst.⁶⁶ Zentral hierbei ist, dass die Geschichte der Orte raumzeitlich

60 Hosagrahar (2012) plädiert in „Interrogating differences“ dafür, die Ursprünge von konzeptionellen Rahmen (frameworks) zu ergründen, um koloniale Hierarchien zu durchbrechen. Darunter fällt auch Nachhaltigkeit als europäisches bzw. Konzept des globalen Nordens. „The attempts to break free of colonial hierarchies include investigating the colonial dimension of concepts like modernism, postmodernism, tradition, heritage, and sustainability- all of which are rooted in Western European experience of modernity.“

61 Conrad/Randeria 2013: 10

62 Ebd.: 9-10

63 Ebd.: 18; „Europa sei buchstäblich ein Produkt der Dritten Welt, schrieb Frantz Fanon provokativ in seinem Werk Die Verdammten dieser Erde.“ (Randeria 2014: 7 mit Verweis auf Franz Fanon (1999 [1961]).

64 Das Konzept der verflochtenen Geschichten („*entangled histories*“) wurde von Shalini Randeria aus dem englischsprachigen Raum in die deutschsprachigen Geschichtswissenschaften eingebracht. Erste Arbeiten waren Randeria (1999) und (2002). Zu nennen ist hier auch die zentrale Arbeit mit ähnlichem Ansatz von Dipesh Chakrabarty (2000) zu „provincializing Europe“.

65 Als Ergebnis dieser getrennten Geschichte verwenden Conrad/Randeria (2013: 34) die Begriffe „Europa/europäisch“ und „außereuropäisch“ weniger als bestehende Einheit, sondern als diskursive Abgrenzung. Dies erfolgt auch in dieser Arbeit, gleichwohl wird hier das Dilemma deutlich, die Verwobenheit begrifflich stärker auszudrücken und damit sprachlich die kolonial geprägte Dichotomie aufzugreifen.

66 Conrad/Randeria 2013

zusammenhängt. Es handelt sich hier also mit Bezug auf Stuart Hall um eine „relationale Perspektive, die die Unmöglichkeit aufzeigt, eine Geschichte des Westens ohne die Geschichte der kolonisierten Länder zu schreiben und vice versa“⁶⁷.

Entgegen der geteilten und dominanten eurozentrischen Geschichtsschreibung, unter die auch die lokalgeschichtlichen Quellen fallen, ermöglicht diese multiperspektivische, plurale und transnationale Betrachtung neue Erkenntnisse, die sonst verborgen und verdrängt bleiben. Für die postkoloniale Ausarbeitung in dieser Arbeit geht es darum, die „verflochtenen Modernen“⁶⁸ des Hafens-Ost mit ihren (räumlichen) „Verflechtungen in der Vergangenheit und Gegenwart nachzuspüren, aber auch Brüche und Blockaden zu erkunden“⁶⁹ um die Kolonialität der materiellen Infrastrukturen im Raum zu ergründen. Mit dem Ziel, die gesellschaftlichen Verhältnisse als Teil von Verflechtungsgeschichte zu analysieren und deren Auswirkung auf die materielle Infrastruktur herauszuarbeiten, werden die Methoden dieser Arbeit (»Kap. 3) aus der Theorie abgeleitet.

2.3 Macht und Raum – Kolonialität des Städtischen⁷⁰

Folgendes Zitat von Noa K. Ha (2017: 76) zum Umgang mit Kolonialität in der Stadt bringt den Anspruch, der in dieser Arbeit auf urbane Transformationen angewendet wird, auf den Punkt:

„Eine Stadtforschung, die sich nicht nur mit den kolonialen Hinterlassenschaften befassen, sondern auch die (Re-)Produktion kolonialer Verhältnisse im städtischen Kontext aufspüren und unterbrechen will, verlangt nach einem Forschungsansatz, der die Differenzen erkennt und sie in ihrer Komplexität begreift, anstatt diese zu reduzieren.“⁷¹

Um die Kolonialität des Städtischen und konkret in den urbanen Strukturen fassen zu können, besteht ein weiterer theoretischer Zugriff dieser Arbeit in postkolonialem Urbanismus und dekolonialen Perspektiven auf die europäische Stadt mit der Forschung der Urbanistin Ha (2014, 2017) unter Anreicherung ergänzender postkolonialer Arbeiten.⁷² Ausgehend von der These, dass **koloniale Episteme auch im Feld der Stadtforschung**⁷³ und Stadtplanung fortwirken, konkret: dass „Kolonialismus [...] in den Städten Europas auf vielfältige Weise für

67 Castro Varela/Dhawan 2015: 15-16 mit Bezug auf Conrad/Randeria 2002 und Halls Essay 1992 „The West and the Rest: Discours and Power“.

68 Die Begriffe „verwobene Modernen“, „uneven modernities“ und „verflochtene[...] Modernen“ gehen auf Randeria (1999, 2002, 2014: 12) zurück. So beschreibt sie in den verflechtungsgeschichtlichen Studien zur postkolonialen Schweiz mit den „pluralen, miteinander verflochtenen Modernen“ eine methodologische Herausforderung, die unterschiedlichen Untersuchungseinheiten und Narrative entlang Zeit und Raum (Nationalstaat und Transnationalisierung) zu thematisieren, um diese als konstituierend für die moderne Schweiz zu analysieren.

69 Randeria 2014: 12

70 Titel mit Referenz zum Beitrag von Ha 2017 „Zur Kolonialität des Städtischen“

71 Ha 2017: 76 mit Verweis auf Yeoh 2001

72 Eckardt/Hörning 2012; Wendt 2016; Yıldız 2017, 2018.

73 Ebd.: 31

die Produktion von Raum auch heute noch von hoher Relevanz [ist].⁷⁴, arbeitet Ha die „Zusammenhänge der Produktion von Stadt und Rassismus [...] als ein wesentliches Erbe des Kolonialismus“⁷⁵ heraus.

2.4 Konzept der ‚Kolonialität der Macht‘

Zwar ist der Zusammenhang von Kapitalismus, Kolonialismus und Rassismus nicht Fokus dieser Arbeit, er ist aber ein notwendiger Schritt, um deren Auswirkungen auf das (historisch gewachsene) Verständnis von Stadt zu verstehen und um die (verräumlichten) gesellschaftlichen Verhältnisse in der Stadt auch als koloniale Verhältnisse lesen zu können.

Um die historisch gewachsene Verbindung zu fassen, bezieht sich Ha (2014, 2017) auf das Konzept der **„Kolonialität der Macht“** (*coloniality of power*) nach dem peruanischen Soziologen Aníbal Quijano (2000a,b). Danach sind Kolonialismus, Eurozentrismus und Kapitalismus konstitutiv miteinander verknüpft und in einem Jahrhunderte langen Prozess der ‚Kolonialität der Macht‘ entstanden. Folgen davon sind erstens Rassifizierung⁷⁶ als Basis der Machtverhältnisse⁷⁷ und zweitens eine eurozentristische Perspektive, welche sich in die verschiedenen Dimensionen von Wissenschaft, Kultur und Gesellschaft eingeschrieben hat. Bei **Rassifizierung** funktioniert(e) nach Quijano die Erfindung von ‚race‘ als eine soziale Klassifikation, um die globale Bevölkerung in einer kolonialen bzw. modernen kapitalistischen Gesellschaft zu hierarchisieren und damit die Aufteilung von Arbeit entlang dieser Kategorie zu strukturieren.⁷⁸ Ergänzend fasst Naika Foroutan (2020: 12⁷⁹) das Motiv Rassifizierung im Kolonialismus zusammen:

„Der Kolonialismus nutzte das Konzept der Rassifizierung zur Klassifizierung, um Sklaverei, Ausbeutung, Herrschaft und Gewalt gegen nicht Weiße Völker mittels einer biologischen Herabsetzung zu legitimieren. Da es nicht zum christlichen Ethos und zur Grundlage der Aufklärung passte, nach der Entwicklung universeller Menschenrechte andere Geschöpfe Gottes beziehungsweise potenziell „Gleiche“ zu misshandeln, wurden „Legitimationslegenden“ geschaffen, die nicht Weiße als eigene, niedrigere „Rasse“ konstruierten, beschrieben und katalogisierten, deren Behandlung nicht analog zu Weißen erfolgen müsste.“

Diese koloniale Legitimationslegende ist als Rassifizierung, die entlang veränderter Marker funktioniert⁸⁰, bis heute wirkmächtiger Teil von gesellschaftlichen Macht- und

74 Ha 2014: 27

75 Ebd.

76 Rassismus basiert auf Rassifizierung, das bedeutet mit den Worten von Foroutan (2020: 05): „Es gibt keine Menschenrassen. Es gibt allerdings die Erfindung der Menschenrassen – die Rassifizierung. Sie dient dazu, eine Hierarchie zwischen Menschengruppen zu etablieren“.

77 Ha 2014: 29-31, 2017: 77-79 mit Verweis auf Quijano 2000a,b

78 Quijano 2000b: 533, Ha 2017: 77 mit Verweis auf ebd.; Hier ist anzumerken, dass sich die Marker, nach denen Rassifizierung funktioniert, mit der Zeit wandeln und dem historischen Kontext anpassen (Foroutan 2020: 15 mit Verweis auf Stuart Hall 2001: 165).

79 Mit Verweis auf Rommelspacher 2009: 26

80 Foroutan 2020: 13

Ungleichheitsverhältnissen. Sie wirkt sich auch auf die Stadtstrukturen aus, z.B. bei der Frage, wer wo in der Stadt wohnt).

Des Weiteren wurde nach Quijano die **eurozentristische Perspektive** entscheidend geprägt durch das historische Machtverhältnis, in dem Europa die Vorherrschaft über die Produktionsverhältnisse und über Menschen, Kultur und Wissensproduktion hatte.⁸¹ Grundlegend lässt sich hier mit Quijano festhalten, dass Kapitalismus auf der Ausbeutung und Kommodifizierung von Arbeit entlang von Ungleichheiten⁸² basiert, die auf Prozessen der Rassifizierung beruhen und bei denen Europa im Zentrum stand.

Für die Reflexion der eurozentristischen Perspektive in der Stadtforschung ist dabei die Beschreibung von Sebastian Conrad und Shalini Randeria (2013: 35) zu Eurozentrismus produktiv:

„die mehr oder weniger explizite Annahme, dass [...] die allgemeine historische Entwicklung, die als charakteristisch für das westliche Europa und das nördliche Amerika betrachtet wird, ein Modell darstellt, an dem die Geschichten und sozialen Formationen aller Gesellschaften gemessen und bewertet werden können. Die Spezifität und die historischen Unterschiede nicht westlicher Gesellschaften werden dementsprechend in einer ‚Sprache des Mangels‘ beschrieben und als Defizit behandelt“⁸³.

Als Teil hegemonialer Wissensproduktion wird die europäische Entwicklung zum Maßstab erhoben, von der andere Entwicklungen abweichen.⁸⁴

Ha (2014; 2017) arbeitet zur ‚Kolonialität der Macht‘ vier Dimensionen (Raum/Geographie, Zeit/Geschichte, soziale Klassifikation und Ökonomie) heraus. Diese Dimensionen bilden einen Anknüpfungspunkt für die Methoden (» Kap. 3.2), denn entlang der Dimensionen werden die Analysekatoren zur Ausarbeitung der Kolonialität im Stadtraum gebildet und systematisiert.

Nach Ha entfaltet sich entlang dieser Dimensionen die zuvor beschriebene hegemoniale Position Europas (und Nordamerikas) als „eurozentrisches und universalistisches [Macht]Verhältnis über ‚Andere“⁸⁵. Dieses Verhältnis wirkt wiederum in Form von kolonialen Kontinuitäten in den kolonial geprägten Wissenssystemen (kolonialen Epistemen) verschiedener Bereiche, so auch der Stadtforschung, fort.⁸⁶ Daher bedarf es bei der Betrachtung von Stadtraum einer Reflexion der dort wirkenden kolonialen Episteme. Ha

81 Quijano stellt heraus: „Europa wurde [...] bis zur weltweiten Krise von 1870 der zentrale Ort des Prozesses der Kommodifizierung von Arbeitskraft, während alle übrigen Regionen und Bevölkerungen, die unter europäischer Herrschaft kolonisiert und in den neuen Weltmarkt eingegliedert wurden, im Grunde unter nicht entlohnten Arbeitsverhältnissen blieben.“ (Quijano 2020b: 538, eigene Übersetzung); ebd.: 540.

82 Diese haben weitere Dimensionen wie Gender und sind häufig ineinander verschränkt (Intersektionalität).

83 „Sprache des Mangels“ mit Verweis auf Young 1990: 2

84 Schaper 2019 mit Verweis auf Chakrabarty 2000

85 Ha 2017: 78

86 Ebd: 75

plädiert mit dem Begriff der ‚Urbanen Dekolonisierung‘ für eine „kritische Auseinandersetzung mit den kolonialen Hinterlassenschaften in der deutschsprachigen Stadtforschung“⁸⁷. Dabei gibt es nicht ‚die eine‘ postkoloniale europäische Stadt⁸⁸, vielmehr ist es wichtig, den spezifischen Kontext eines Ortes zu betrachten.⁸⁹

2.5 Koloniale Episteme und postkoloniale Kritik

Die folgende Zusammenstellung ist in dieser Arbeit vor allem relevant für die Analyse der Gegenwartsstrukturen und Zukunftsperspektiven (Phase IV und V in Kap. 4.5 und 4.6) sowie für die weiterführenden Fragen nach dem Umgang mit der Kolonialität in den urbanen Strukturen im Ausblick dieser Arbeit. Wesentliche Episteme in der Stadtforschung, welche sich in der Stadtplanung und der Bewertung von Stadt wiederfinden, sind:

a) Vorstellung von der europäischen Stadt als normativer Maßstab

Zentral ist die bis heute (implizit) existierende Vorstellung von ‚der europäischen Stadt‘ als ‚echte Stadt‘ und Ausgangspunkt sowie Maßstab, nach dem alles andere bemessen wird.⁹⁰ Vernachlässigt werden dabei die Auswirkungen von Kolonialismus und kolonialer Gewalt auch für europäische Städte und die Bedeutung von kolonisierten Städten als ‚Laboratorien der Moderne‘ für europäische Stadtplanung.⁹¹

Konkret kritisiert Ha (2014: 32) das bis heute vertretene Konzept von Stadt in der deutschsprachigen Stadtsoziologie hinsichtlich kulturalisierenden und essentialisierenden Diskursen.⁹²

„Die idealtypische europäische Stadt wird mit Werten und Begriffen wie Demokratie, Gerechtigkeit, Gleichheit sowie Solidarität in Verbindung gebracht. Die Herausbildung einer städtischen ‚Bürgerschaft‘ verkörpert den Wandel weg von der feudalistischen hin zur demokratischen Gesellschaft, wobei davon ausgegangen wird, dass sich die Urbanisierungsformen in Europa von denen in anderen Regionen unterscheiden lassen. Zur Benennung von spezifischen Stadttypen dient die Unterscheidung zwischen Okzident und Orient. Die europäische Stadt wird im Gegensatz zur ‚orientalischen Stadt‘ konzipiert.“

Dies zeigt, dass dichotome Unterscheidungen zwischen einem ‚wir‘ und ‚anderen‘ etabliert wurden (z.B. Europäische Metropole vs. Mega City, entwickelt vs. unterentwickelt), mit denen

87 Ha 2014: 28

88 Hinsichtlich der Bezeichnungen nutzt Jazeel (2019: 94) ‚imperiale Städte‘ als Konzept für (vor allem) europäische Städte als Orte des modernen Imperialismus durch hybride Überschneidung von Mobilität, Stoffströmen und Erfahrungen. Dahingegen bezieht sich hier der Begriff ‚koloniale Stadt‘ auf „those cities in colonial space, whose growth, development, and even emergence is [...] linked to the economic and administrative effects of colonial encounter“ (ebd.: 69).

89 Ha 2017: 75; Eckardt/Hoening 2012: 264 verweisen zudem auf „das jeweils wirksame ‚Ensemble an Verflechtungen“.

90 Ha 2017: 75 mit Verweis auf King 1990 und Robinson 2002

91 Ebd. 2013: 76,79

92 Ebd. nennt als prägenden Vertreter Walter Siebel und Hartmut Häusermann mit Siebel 2010 und Häußermann/Läpple/Siebel 2008

die Vorstellung von der europäischen Stadt eine Aufwertung erfährt. Auch innerstädtisch findet sich der „orientalisierende Blick auf die postkolonialen ‚Anderen‘“⁹³ in der Probenbeschreibung städtischer Verhältnisse wieder, vor allem, wenn (implizit) das normative Bild der Stadt an die Vorstellungen und Bedürfnisse einer (weißen) bürgerlichen Mittelschicht⁹⁴ geknüpft wird. Als Folge werden Strukturen, die dieser nicht entsprechen, abgewertet (z.B. als ‚Problembezirk‘, ‚gefährlich‘, ‚verarmt‘), „ohne die diskriminierenden Effekte der Arbeits-, Wohnungs- und Bildungsmärkte in den Blick zu nehmen und zu reflektieren“⁹⁵.

b) Vorstellung von Modernität in den Stadtstrukturen

Ein weiteres koloniales, eurozentristisches Epistem zeigt sich, ohne diese hier im Detail zu bestimmen, in modernisierungstheoretischen Diskursen und entwicklungstheoretischen Modernisierungsansätzen, wenn der globale Norden für Fortschritt, Rationalität, Moderne und Entwicklung steht und losgelöst von Hegemonie, Gewalt und Ausbeutung betrachtet wird.⁹⁶

Als Folge dessen lässt sich hier nach meiner Beobachtung auch ein Verständnis von moderner europäischer Stadt einordnen, das sich z.B. in normativen Vorstellungen ablesen lässt wie der Positivbewertung von „sauber“, „sicher“ und „in Benutzung/ohne Leerstand“ oder „mit Konsuminfrastrukturen“.

c) Schwerfälliges Anerkennen der Heterogenität urbanen Lebens

Die eurozentristische Stadtbetrachtung drückt sich auch aus im schwerfälligen Anerkennen von **kolonialen Subjekten** als Teil der mitgestaltenden Stadtgesellschaft - sie werden stattdessen häufig in die Ränder verdrängt, marginalisiert oder ignoriert als die Stadt mitgestaltende Subjekte.⁹⁷ Demgegenüber steht die Realität der Anwesenheit verschiedener Körper in der Stadt. Sie haben unterschiedliche Geschichten und stehen in einem asymmetrischen Verhältnis zueinander.⁹⁸

Demgegenüber beschreibt Ha (2017: 76) mit Verweis auf King und Diallo den Gewinn der Auseinandersetzung mit Kolonialität:

„Mit der Feststellung der Kolonialität des Städtischen wird die Anwesenheit unterschiedlicher Geschichtlichkeiten und Räumlichkeiten in den Städten festgestellt, die sich in der Heterogenität urbanen Lebens und urbaner Repräsentation spiegelt“⁹⁹.

93 Ha 2014: 35

94 Ebd. mit Verweis auf Lanz 2002

95 Ebd.

96 Castro Varela/Dhawan 2015: 87; Hussein de Araújo 2015: 92

97 Vaz Borges 2017: 14-23; Yıldız 2018

98 Ha 2017: 76, 2014: 30

99 Ha 2017: 76 mit Verweis auf King 2000

2.5 Koloniale Episteme und postkoloniale Kritik

Angewandt auf die Stadtplanung bedeutet dies, dass die Vielfältigkeit urbanen Lebens mit der Kolonialität des Städtischen verbunden ist und dass für die Gestaltung urbaner Prozesse eine Auseinandersetzung mit beiden notwendig und zielführend ist. Hier lässt sich mit Erol Yıldız (2018) anschließen: Er plädiert für einen post-migrantischen Blick auf Stadt, der Migration als konstitutiven Bestandteil und Ausgangspunkt von Urbanität und Diversität fasst, statt als wertende Unterscheidung von ‚wir‘ und ‚die Anderen‘.¹⁰⁰

¹⁰⁰ Yıldız 2017, 2018: 174-175

3 Methoden, Materialzugang und Vorgehensweise

3.1 Reflexion zu Methoden und Perspektiven

Die vorliegende Forschung und Perspektive der Forschenden basiert auf einem in sich inter- und transdisziplinären Zugang, der durch alltagsweltlichen Bezug geprägt ist.¹⁰¹ Darüber hinaus arbeiten sowohl Transformationsstudien, die dieser Arbeit zugrunde liegen, als auch postkoloniale Ansätze interdisziplinär bzw. disziplinübergreifend.¹⁰²

Neben der disziplinären Theorie und Methodenverortung stellt sich auf der Metaebene die Frage nach dem konkreten Umgang mit den kolonialen Epistemen. Denn grundlegend sind diese in vorhandene Wissens-, Bildungs- und Bewertungssysteme eingeschrieben, in denen auch diese Forschung stattfindet, und gleichzeitig sollen sie reflektiert, kritisiert und durchbrochen werden.¹⁰³ Eine konkrete Herausforderung dabei ist der Umgang mit der dominanten Perspektive z.B. in der Literatur zu Flensburgs Stadtgeschichte als Lokalgeschichte. Es findet sich kaum konkrete Literatur dazu, wie das Reflektieren kolonialer Episteme konkret methodisch erfolgen kann (z.B. zu 'Archive gegen den Strich lesen'). Daher wurde es innovativer Teil meiner Aufgabe, mich dieser Herausforderung zu stellen und Methoden und Herangehensweisen zu entwickeln, um Wissenssysteme, dominante Erzählungen und die darin enthaltenen Leerstellen sowie die eigene Perspektive darauf bei der Bearbeitung des Materials zu reflektieren.

Diese beiden Aspekte in Kombination mit dem Erkenntnisinteresse führten dazu, dass die Arbeit nicht auf einer etablierten Methode allein basiert, sondern aus dem Methodenrepertoire verschiedener Disziplinen (Geschichte, Humangeographie, Soziologie) und kritischen Auseinandersetzungen (postkoloniale Ansätze) schöpft¹⁰⁴ und diese Ansätze miteinander verbindet¹⁰⁵. Im Folgenden werden sie näher erläutert.

3.2 Raumhistorische Rekonstruktion

Der Hauptteil dieser Arbeit (> Kap. 4) umfasst eine **systematische raumhistorische Rekonstruktion**, die drei Dimensionen (Raum, Zeit, Verflechtungen) zueinander ins Verhältnis setzt, um die kolonialen Spuren und Verflechtungen, die sich in die Materialität eingeschrieben haben, ausfindig und sichtbar zu machen. Ausgehend von der zentralen

101 Neben der Forschungsperspektive aus den Transformationsstudien fließen Fach- und Praxiserfahrungen aus den Bereichen Architektur und Stadtplanung in die Arbeit ein. Die praktischen Erfahrungen und Zugänge sind implizit in die Arbeit eingeflossen und ermöglichten u.a. Einblicke in den Planungsprozess am Hafen-Ost.

102 Dies gilt insbesondere für postkoloniale Ansätze und Perspektiven, denn der kritische Umgang mit den kolonialen Epistemen/Wissenssystemen umfasst alle Disziplinen.

103 Hier zeigt sich auch ein Widerspruch, dessen Diskussion nicht Teil der Arbeit ist. Das Dilemma der Systemkritik innerhalb des Wissenschaftssystems lässt sich inhaltlich jedoch nicht in der Arbeit auflösen. Der Versuch einer Annäherung erfolgt.

104 Inspirierend dabei waren Hall 2011; Hochstrasser 1993; Müller sowie Schlögel 2003.

105 Flick (2017) spricht im Bereich der qualitativen Sozialforschung von „Triangulation“ z.B. von Daten, Theorien und Methoden.

3.2 Raumhistorische Rekonstruktion

Dimension des Raumes wird ein konkreter (Stadt-)Raum und dessen Materialität mit der Dimension der Zeit, also dessen Geschichte, Veränderungsprozessen und den darin enthaltenen gesellschaftlichen Machtverhältnissen untersucht und in globale Verflechtungen und Stoffströme eingebettet. Die Systematisierung dieser Arbeit knüpft dabei an die Theoriegrundlage aus Kap. 2.3 an. Dafür habe ich an das Konzept nach Quijano (2000) zur ‚Kolonialität der Macht‘ angeknüpft und die darauf aufbauenden Dimensionen und hegemonialen Betrachtungen nach Ha (2014, 2017: 78) um Kontinuitäten und die Analysekategorien der raumzeitlichen Ausarbeitung für die Empirie dieser Arbeit erweitert. Diese stellt sich folgendermaßen zusammen:

Tabelle 1: Zusammenstellung ‚Kolonialität der Macht‘ mit Erweiterung und Übertragung auf die eigene Arbeit

| Dimensionen (nach Ha mit Verweis auf Quijano) | hegemoniale Betrachtung (Europa – die ‚Anderen‘, nach Ha/Quijano) | Kontinuitäten (eigene Zusammenstellung) | Analysekategorien (in dieser Arbeit entwickelt, » Kap. 4) |
|---|---|---|--|
| 1. Raum/Geografie: | zentral – Peripherie | Eurozentrismus und Vorstellung der europäischen Stadt als Maßstab | Raum/materielle Infrastrukturen und deren Verflechtungen mit den ‚Peripherien‘ |
| 2. Zeit/Geschichte: | modern – zurückgeblieben | eurozentristisches Modernitätsverständnis ¹⁰⁶ als erstrebenswert | Phasen der Veränderung |
| 3. soziale Klassifikation | überlegen - unterlegen | Rassismus als ‚Ordnungssystem‘, dessen Marker (z.B. Hautton, religiöse u. kulturelle Symbole) sich anpassen ¹⁰⁷ | gesellschaftliche Machtverhältnisse , Akteur*innen mit unterschiedlicher Handlungsmacht |
| 4. Ökonomie | Kapitalismus – informelle Ökonomien | Global umspannender Kapitalismus , dessen Kommodifizierung sich anpasst | implizit berücksichtigt bei Verflechtungen mittels Stoffströmen und Motiven von Bauten sowie bei Akteur*innen u. Eigentumsverhältnissen |

Um der Forschungsfrage nach der Kolonialität in der materiellen Infrastruktur des Hafen-Ost näher zu kommen, habe ich zunächst ausgearbeitet, was die Materialität des Ortes in Gegenwart und Vergangenheit ist bzw. war, wie sie sich verändert hat und welche gesellschaftlichen Machtverhältnisse und Verflechtungen dazu vorzufinden sind. Die Ausgangshypothese ist, dass es mehrere Phasen gab, zwischen denen prägnante raumhistorische Veränderungen erfolgten, welche sich im Raum ablesen lassen. Als Ergebnis der Ausarbeitung lassen sich diese sogar als urbane Transformationen fassen, da sie sehr tiefgreifend und global verflochten waren.

¹⁰⁶ Dies ist, wie auch das Rationalitätsverständnis, ein europäisches Produkt (Quijano 2000: 221).

¹⁰⁷ Foroutan 2020: 13

3.2.1 Materialzugang, -eingrenzung und -erfassung

Vor der Materialerfassung wurde die Recherche raumzeitlich eingegrenzt. Ausgangszeitspanne der Recherche ist die Zeit der direkten Verflechtung von Flensburg mit den drei Inseln St. Croix, St. Thomas und St. John, also Flensburgs erste Kolonialzeit als Teil des dänischen Königreiches. Von hier wird untersucht, welche Kolonialitäten bestehend aus Spuren, Kontinuitäten, Brüchen und Leerstellen sich vor, aus und nach dieser Zeit bis heute finden. Ausgangsort des Interesses am Hafen-Ost und für die Recherche war die koloniale Infrastruktur des Ballastkais, die zugleich die älteste materielle Infrastruktur ist. Von hier wurde versucht, das Gebiet in seiner Materialität, den Verflechtungen sowie Geschichte und Zukunftsvorstellungen zu erfassen.

Für die Materialerfassung erfolgten mehrere Ortsbegehungen und eine umfangreiche Literatur- und Dokumentenrecherche von Archivmaterial bis hin zu aktuellen Planungsunterlagen.¹⁰⁸ Historische Dokumente zu Flensburg, in denen das Gebiet vorkommt, wurden in Form von **Karten, Zeichnungen, Bildern/Drucken und Fotos** sowie einigen wenigen historischen originalen Schriftstücken gesichtet.¹⁰⁹ Parallel dazu wurde umfangreich **regionale Publikationen zur (Stadt)Geschichte Flensburgs**¹¹⁰ einbezogen, um zum einen einen Überblick zur lokalen Geschichtsschreibung Flensburgs zu erhalten und zum anderen Detailangaben zur materiellen Infrastruktur im Hafen-Ost ausfindig zu machen. Die Sichtung des Materials erfolgte unter Zuhilfenahme einiger systematisierender Fragen¹¹¹. Zum Überblick und zur Strukturierung wurden die Eckdaten und räumlichen Veränderungen in einer Tabelle¹¹² zusammengefasst. Parallel dazu wurde die Tabelle um **überregionale Eckdaten z. B. zu Ereignissen in St. Croix, St. Thomas und St. John** ergänzt, um mögliche Parallelen und Verflechtungen sichtbar zu machen. Mit zunehmender Recherche und Ausarbeitung bildeten sich Maßstabsebenen, Analysekatoren und die Phasen konkreter heraus.

108 Informationsgrundlage war hier zum einen der Zugang zum Stadtarchiv Flensburg und zum anderen umfangreiches Bild- und Kartenmaterial sowie Informationen und Dokumente zur aktuellen Planung, welche mir vom Fachbereich „Stadtentwicklung und Klimaschutz“(FI Suk), Abteilungen ‚Denkmalschutz und Stadtbildpflege‘ und ‚Stadt- und Landschaftsplanung‘ dankenswerterweise zur Verfügung gestellt wurden.

109 Aufgrund des Umfangs dieser Arbeit musste die Recherche in original Archivoschriftstücken auf historische Fotos, Karten und (Bau-)Zeichnungen sowie den Magistratsbericht von 1929 begrenzt werden.

110 Diese basierte vor allem auf Sekundärliteratur, welche Primärquellen (Archivmaterial) analysiert, und weiterer Literatur zur Lokalgeschichte. Mehr zur Quellenlage siehe » Kapitel 4.1.3

111 Z. B. Welche Spuren finden sich? Was/wer ist sichtbar/benannt? Was/wer ist nicht so offensichtlich/bleibt unbenannt? Was waren Motive für räumliche Veränderungen? Wie stehen gesellschaftliche Umwälzungen in Bezug zu räumlichen Veränderungen?

112 Diese beinhaltet „Phasen der Veränderung Hafen-Ost – eine chronologische Zusammenstellung von Eckdaten zur Systematisierung der Phasen und Analysekatoren“ mit Einteilungen nach Scale, Thema, Politische u. gesellschaftliche Eckdaten sowie Machtverhältnisse, Akteur*innen und Leerstellen, Verflechtungen und Güter/Stoffströme, Materielle Infrastruktur, Motive und Thesen zu den Veränderungen.

3.2.2 Prozess der Systematisierung zur lokal-globalen Verflechtung

Um die Auswirkungen der gesellschaftlichen Machtverhältnisse auf die Materialität und die lokale Geschichte als Teil einer Verflechtungsgeschichte herauszuarbeiten, wurde eine Systematisierung entwickelt. Zunächst erfolgte die Strukturierung entlang einer chronologischen Sortierung von Themen/Ereignissen mit der Einordnung nach **Maßstabsebenen** (*Scales*¹¹³), die anzeigen, auf welchen Ebenen das zeitlich verortete Thema wirkt. Diese *Scales* waren ‚Detail/Gebiet‘, ‚lokal/Stadt‘, ‚regional/Region‘ oder ‚global/Verflechtung‘. Eine weitere Einordnung, die sich in den Unterkapiteln der Phasen wiederfindet, erfolgte nach den **Analysekategorien** ‚Materielle Infrastrukturen (Raum)‘, ‚Gesellschaftliche Machtverhältnisse und Akteur*innen‘ und ‚Verflechtungen und Stoffströme‘. Dafür wurde das recherchierte Material anhand folgender Kategorien systematisiert und befragt:

- **Materielle Infrastrukturen** (im Gebiet und daran angrenzend), diese umfassen:
 - **Mobilitätsinfrastrukturen** u.a. für die Bewegung von Menschen und für den Transport/Handel von Gütern: Welche gab es? Was waren ihre Funktionen u. Veränderungen?
 - **Gebäude und Gelände** (und deren Veränderungen): Was ist vorhanden? Welche Veränderungen gab es?
 - **Motive**: Was waren die Motive für Erstellung und Veränderung der materiellen Infrastrukturen?
 - **Historische Einbettung** der für den Hafen-Ost und die jeweilige Phase relevanten globalen und lokalen Eckdaten und gesellschaftlichen Machtverhältnisse. Was passierte in der Zeit? In welche überregionalen Ereignisse war Flensburg eingebettet?
 - Welche **gesellschaftlichen Machtverhältnisse** herrschten vor? Diese lassen sich aufgrund der großen Zeitspanne nicht vollumfänglich ermitteln, eine Annäherung erfolgt durch Herausarbeiten von Akteur*innen, da diese den Raum mitgestalten.
 - **Akteur*innen**: Welche werden benannt und wie waren sie involviert? Welche bleiben unbenannt? Wer hatte politische und gesellschaftliche Gestaltungsmacht?

113 Der englische Begriff ‚scale‘ lässt sich in etwa mit Maßstab, Skala oder Größenverhältnis übersetzen und meint in der Geographie vor allem das Betrachten von verschiedenen räumlichen Maßstabsebenen und deren ‚Ins-Verhältnis-Setzen‘. Dadurch können unterschiedliche Aspekte sichtbar und betrachtet werden. Bestimmte Maßstäbe und Perspektiven sind dabei für bestimmte Disziplinen typisch und prägen, was sichtbar wird und was nicht dargestellt werden kann (z.B. Stadtplanung: Untersuchung des Gebiets in 2D im Maßstab 1:2.500; Architektur: Betrachtung eines Gebäudes im Maßstab 1:50; Vor-Ort-Begehung: Hier stehe ich 1:1 gegenüber, jedoch mit Perspektive und festgelegter Augenhöhe. Demgegenüber erfolgen perspektivische architektonische Darstellungen z.B. zum Marketing häufig in Vogelperspektive, wie sie vor Ort nie erfahrbar sind).

Welche Rolle spielte Eigentum dafür? An wen richteten sich die Umstrukturierungen und wer profitierte? Welche Auswirkungen hatten die Umstrukturierungen (auf Akteur*innen und Empfänger*innen)? Was bleibt unthematisiert?

- **Verflechtungen:** Diese ergeben sich aus Austauschbeziehungen, welche hier vor allem auf Basis von Stoffströmen und Handelsbeziehungen mit anderen Orten grafisch herausgearbeitet werden.
- Mit welchen Orten war der Hafen-Ost verbunden? Welche Güter waren prägend? Hier wird zusammengetragen, in welche größeren materiellen Infrastrukturen (z.B. Schiffsrouten, Wege, Zugverbindungen) und gesellschaftlichen Machtverhältnisse die konkreten lokalen/regionalen Infrastrukturen im Hafen-Ost eingebunden sind.

Im Prozess der Materialstrukturierung wurden die Exzerpte aus der regionalen Geschichtsschreibung entlang dieser Analysekategorien erneut gesichtet. In einem weiteren Schritt wurden die Eckdaten zur Systematisierung der Phasen und Analysekategorien verdichtet, um Ereignisse und räumliche Veränderungen auf regionaler und globaler Ebene v.a. an Orten, zu denen Flensburg in Verbindung stand, abzubilden. Ansatz hierbei war es, Verbindungen und mögliche Abhängigkeiten zwischen Lokalem und Globalem sichtbar zu machen, also methodisch den Theorieansatz der Verflechtungen (» Kap. 2.2) umzusetzen.

Die Schritte der Systematisierung verliefen dabei nicht linear nacheinander, sondern im Wechsel von Datenerhebung, -analyse und -auswertung rekursiv¹¹⁴ und in Teilen wiederholend. Mit der Zunahme von Erkenntnis wurden die Kategorien so geschärft und überarbeitet.

Diese Systematisierung wurde mit weiteren Methoden verknüpft, so dass im Ergebnis das strukturierte und verdichtete Material die Grundlage für die umfassenden Ausarbeitungen in Kapitel 4 stellt. Diese setzt sich zusammen aus Text, verdichtet mit visuellen Ausarbeitungen in Form von eigens erstellten Verflechtungsgrafiken, und einer vergleichenden Kartenarbeit, ergänzt um historische Darstellungen und aktuelle Fotos. Im Folgenden werden die weiteren angewendeten Methoden und Vorgehensweisen in Materialerfassung und -auswertung beschrieben und begründet.

3.3 Kartenarbeit und vergleichende Karten- und Bildanalyse

Um die Veränderungen der materiellen Infrastrukturen - vor allem anhand der **Uferlinie** - sichtbar zu machen und deren Geschichte mit der Gegenwart räumlich zu verknüpfen, erfolgte eine vergleichende Karten- und Bildanalyse. Dafür wurden zunächst historische

¹¹⁴ Ähnlich dem rekursiven Prozess der Grounded Theory, um die Erkenntnisse zu verdichten (Glaser/Strauss 2010)

Karten aus den Phasen¹¹⁵, die den Bereich des Hafens-Ost in ausreichend detailliertem Maßstab darstellen, zusammengesucht, datiert und zugeschnitten. Dann wurden diese in AutoCAD zur aktuellen Kartengrundlage georeferenziert, transformiert und vermittelnd übereinander gelegt.¹¹⁶ Auf Basis dieses Datensatzes konnten dann die Uferlinie und die materielle Infrastruktur mit Gebäuden und Gelände für jede Karte/Phase II-IV nachgezeichnet und verglichen werden.

Parallel dazu wurden die umfangreichen historischen Dokumente und Fotos, welche mutmaßlich Teile des Hafens-Ost darstellen, gesichtet. Bei vielen fehlten Angaben zur Entstehungszeit. Mithilfe der sogenannten Denkmaltopographie¹¹⁷ von Flensburg konnten noch existierende, unter Denkmalschutz stehende Gebäude in den Fotos ausgemacht werden und dadurch die Entstehungszeit der Fotos und Darstellungen zeitlich konkretisiert werden. Zudem konnten die heute noch existierenden historischen Gebäude in den Karten räumlich und zeitlich entlang der Phasen verortet werden.

Darüber hinaus konnten textliche Beschreibungen aus der Literatur (z.B. zu Anlandungen der Uferkante, Abtragungen von Gelände, Bau/Abriss prägnanter Gebäude und Infrastrukturen) in den Karten verortet werden. Insbesondere für Phase I/frühe Phase II, von der es noch keine passende Kartengrundlage gibt¹¹⁸, war dies von Bedeutung. Zudem konnten damit die Veränderungen innerhalb der Phasen differenzierter als durch die Momentaufnahmen der Karten dargestellt werden, was vor allem für die Darstellung der Uferkante gewinnbringend war.

Durch das mehrschrittige Vergleichen der Karten und Dokumente wurden die Veränderungen in der materiellen Infrastruktur im Hafens-Ost differenziert herausgearbeitet und räumlich sowie zeitlich verortet. **Insbesondere zur Fragestellung nach der Kolonialität im Hafens-Ost konnten hiermit sehr präzise koloniale Spuren aus der Vergangenheit ausgearbeitet und in den Kartengrundlagen der Gegenwart verortet werden.** Als Ergebnis dieser vergleichenden Bild- und Kartenanalyse ist eine Kartenarbeit aus vier georeferenzierten Karten entstanden. Diese umfassen Karten für die Phasen II, III und IV und eine Zusammenstellung aller Ergebnisse mit dem Vergleich der Kartengrundlage aus Phase II und IV. Zudem wurde die materielle Infrastruktur mittels Nummern [1-29] in der Kartenarbeit räumlich verortet und in den textlichen Ausarbeitungen referenziert. Die

115 Erst ab Phase II gibt es geeignetes historisches Kartenmaterial, welches auf Vermessung basiert und nicht zu grob in der Darstellung ist.

116 Da es sich um historisches Kartenmaterial handelt, das zudem auch noch im Maßstab verkleinert wurde (z.B. von 1:5.000 und größer auf 1:2.500), mussten relativ große Ungenauigkeiten und Abweichungen ausgemittelt werden. Zentrum dieser Ausmittlung war die Ostseite der Flensburger Innenförde.

117 Wilde (2001), diese enthält alle noch existierenden Gebäude in Flensburg, die unter Denkmalschutz stehen, sortiert nach Straßen und mit Fotos sowie teilweise Informationen zur Bauzeit und Entstehungsgeschichte.

118 Die Vermessungstechnik als Grundlage maßstäblicher Karten ist in dieser Zeit erst entstanden. Für Flensburg zeigt der Plan von Franz von Motz 1833 „Charte des Areas der Stadt Flensburg“ (FB SuK) erste Liegenschaftsvermessungen.

Kartenarbeit findet sich in kleiner Darstellung im Textteil der Phasen II-IV und als herausfaltbare A3-Karten im Anhang 1-4.

3.4 Ortsbegehung – Geschichte, Gegenwart und Zukunft im Raum erfassen

Eine weitere Methode setzt in der Materialität der Gegenwart an. Ähnlich dem geschichtswissenschaftlichen Ansatz Karl Schlögels (2003) im Werk „Im Raume lesen wir die Zeit“ wurde „**Augenarbeit**“ gemacht mit mehreren Orts- und Umfeldbegehungen¹¹⁹ sowie Relief- und Detailbetrachtungen.¹²⁰ Ziel war dabei, die erfassten Geschichtsbeschreibungen im gegenwärtigen Raum zu verorten und den Blick für die Spuren, welche die Geschichten hinterlassen haben, zu schärfen. Dabei war auch dieser Prozess iterativ. In Wechselwirkung zwischen dem zunehmenden historischen Wissen und dem Aufspüren und Beobachten im physischen Raum nahmen die raumzeitlichen Erkenntnisse zu. Mittels Fotografieren wurden die historischen Orte der textlichen Ausarbeitung des Hafens-Ost mit und in der Gegenwart verknüpft und deren Spuren sichtbar und im physischen Raum ablesbar gemacht und darüber hinaus in der Kartenarbeit verortet. Diese Methode des Aufspürens mittels Begehung, Verknüpfung mit Raum-Zeit-Wissen und Fotografieren wurde sowohl für die Spuren der Vergangenheit (Phase I-III/IV) als auch für die materiellen Infrastrukturen der Gegenwart (Phase IV) angewendet, um die darin enthaltenen Pfade, auf die die Zukunftsvorstellungen (Phase V) aufbauen, auszuarbeiten.

Ziel war es daher auch, die in der Gegenwart enthaltenen Pfade, welche sich auf die Zukunft auswirken (können), aufzuspüren. Dafür wurde in Phase IV (Gegenwartsanalyse) zusätzlich die vorhandene Materialität des Ortes punktuell mit der aktuellen Planung/den Leitlinien und den darin enthaltenen Zukunftsvorstellungen und Bewertungen der Gegenwart konfrontiert. Hier ist ein Maßstabssprung enthalten, den es zu zeigen lohnt: Wenn die gefundenen Details in der Materialität vor Ort verknüpft werden mit der relativ grobmaßstäblichen Planung¹²¹ und den (bisher) allgemein formulierten Zukunftsvorstellungen, wird deutlich, dass hier bereits Vorstellungen und Pfade vorhanden sind, die bei der Zukunftsplanung berücksichtigt werden müssen.

3.5 Verflechtungen darstellen mittels Stoffströmen

Um die globalen Verflechtungen Flensburgs herauszuarbeiten, wurden die Austauschbeziehungen in Form von Stoffströmen und (See-)Handelsrouten von/nach Flensburg grafisch dargestellt. Dafür wurden die Hinweise dazu in der vorhandenen

¹¹⁹ Stadtbegehungen wurden vor allem zur Wahrnehmung von Siedlungsstrukturen und den darin enthaltenen Baustilen (z.B. Heimatschutzstil) gemacht sowie zum Auffinden kolonialer materieller Spuren.

¹²⁰ Z. B. des Reliefs der Uferkante und des Geländes, aber auch der Bodenbeläge „Trottoirs“ im Hafens-Ost.

¹²¹ Z. B. Planungsmaßstab 1:2.500 des städtebaulichen Entwicklungskonzepts der vorbereitenden Untersuchung (VU) gegenüber der Ortsbegehung auf etwa 1,5m Augenhöhe und 1:1 Maßstab.

(sekundär) Literatur zusammengetragen und für die jeweiligen Phasen zusammengefasst. Hier bestand die Herausforderung, dass die Datenlage konkret für Flensburg gering beziehungsweise im Rahmen dieser Arbeit schwer zugänglich war¹²², sodass nicht alle Phasen gleichermaßen ausgearbeitet werden konnten. Diese Ausarbeitung hat nicht den Anspruch der Vollständigkeit oder der Darstellung von Quantitäten, sondern trägt als Methode dazu bei, die Verflochtenheit des Hafens-Ost als Teil von „*entangled histories*“¹²³, wie Randeria den Begriff nutzt (» Kap. 2.2), sichtbar zu machen und damit neue Erkenntnisse zu gewinnen.

Scale und Verflechtung im Aufbau der Ausarbeitung

Um die zuvor genannte Verflechtung des Lokalen mit dem Globalen herauszuarbeiten und sichtbar zu machen, war ein wichtiger Aspekt in der Ausarbeitung zum gefundenen Material das Wechseln zwischen verschiedenen Maßstäben der Betrachtung (*scale*). Dabei war der Ausgangsmaßstab der Betrachtung das Lokale in Form des konkreten Untersuchungsgebiets bis hin zu Details in diesem Gebiet. Von hier wurde weiter herausgezoomt hin zum Regionalen (Stadt/Region) und Globalen sowie den Verflechtungen zwischen den Ebenen. In der Ausarbeitung (» Kap. 4) wird in der Beschreibung daher immer wieder vom Lokalen ins Globale und wieder ins Lokale skaliert und gewechselt.

122 Dies gilt vor allem für Phase IV, denn die Primärquellenanalyse von Hafensbüchern war nicht Umfang dieser Arbeit. Bei den Phasen I-III basiert die Darstellung auf recherchierten Hinweisen aus der lokalgeschichtlichen Literatur und auf Literatur, die Primärquellen (u.a. Schiffslisten) analysiert (Phase II).

123 Begriff und Ansatz in Anlehnung an Shalini Randeria, z.B. werden im Werk ‚Postkoloniale Schweiz‘ „Akteurnetzwerke und institutionelle Konstellationen, kulturelle Prägungen und politische Strategien“ (2014: 1) herausgearbeitet, um die transnationalen Verflechtungen sichtbar zu machen.

4 Eine Spurensuche - Hafen Ost und seine Veränderungsphasen

4.1 Einleitung zur Spurensuche

Das folgende Kapitel basiert auf einer Recherche von historischen Dokumenten und Literatur zur materiellen Infrastruktur im Hafen-Ost. Ausgehend von den recherchierten materiellen Infrastrukturen wird untersucht, wie diese in koloniale und gesellschaftliche Machtverhältnisse und Verflechtungen eingebunden und aus diesen hervorgegangen sind. Im Sinne der Auseinandersetzung mit Geschichte als Global- und Verflechtungsgeschichte (» Kap. 2.2) changiert dabei der Maßstab (**Scale**) der Betrachtung von Detail/Gebiet über Lokal/Stadt bis hin zu regional und Global/Verflechtung. Dabei geht es nicht um den Anspruch auf eine ‚Vollständigkeit‘ der Geschichtserzählung, wie sie z.B. in Teilen der Geschichtswissenschaften angestrebt wird, sondern um eine relationale Perspektive auf Geschichte und den Raum, bei der die lokalen Veränderungen der materiellen Infrastruktur in gesellschaftliche und globale Veränderungen eingebettet werden.

4.1.1 Überblick zu den ausgearbeiteten Phasen

Aus der historischen Recherche, Gegenwarts- und Zukunftsanalyse wurden fünf Phasen herausgearbeitet. Die Abgrenzung der Phasen basiert auf regionalen und globalen Umbrüchen der geopolitischen und/oder wirtschaftlichen Lage, welche konkrete Auswirkungen auf die räumlichen Strukturen des Gebiets am Hafen-Ost in Flensburg hatten. Die **zeitliche Eingrenzung** der Untersuchung ergibt sich aus den materiellen Infrastrukturen des Ballastkais, welcher eine zentrale koloniale Infrastruktur darstellte, dessen Entstehungszeit jedoch auf vorkoloniale Verflechtungen zurück geht. Innerhalb jeder Phase wird entlang der entwickelten Systematik auf die Analysekatoren und deren drei Dimensionen eingegangen, also auf materielle Infrastrukturen (Raum), gesellschaftliche Eckdaten und Machtverhältnisse (Zeit) und Stoffströme mit regional-globalen Verflechtungen (Verflechtungen). Eine Verortung der materiellen Infrastrukturen ist der Kartenarbeit zum Hafen-Ost (» Anhang 1-4) zu entnehmen und im Textteil zu den materiellen Infrastrukturen wird auf die Nummerierungen in der Karte in eckigen Klammern mit [1] bis [29] verwiesen.

Die Untersuchung beginnt mit **Phase I (1581 - 1754)** mit der ersten Erwähnung des Ballastkais (1581) und des Ballastbergs. Die **Phase II von 1755 bis 1864** ist geprägt durch Flensburgs Zugehörigkeit zum Dänischen Gesamtstaat mit direktem Zugriff auf die kolonisierten Inseln St. Croix, St. Thomas und St. John. Sie beinhaltet damit Flensburgs Kolonialzeit mit dem Profit durch versklavte Arbeit. In dieser Zeit wurden die so genannten ‚Westindiensegler‘ am Ballastkai mit Gütern und Ballast in Form von Sand und Ziegeln beladen. **Phase III von 1865 bis 1923** beginnt mit Flensburgs Zugehörigkeit zu Preußen in

4.1 Einleitung zur Spurensuche

Folge des Deutsch-Dänischen Krieges (1864) und umfasst Flensburgs zweite Kolonialzeit als Teil des deutschen Kaiserreichs. Sie endet mit der neuen Grenzziehung (1920), welche Flensburg zur Grenzstadt macht und damit die geopolitische Situation der Region durch die Trennung von Nord- und Südschleswig massiv verändert und den Bau eines Freihafens am Hafen-Ost begünstigt. Mit der Fertigstellung des Freihafens (1923), welcher Anlandungen vorausgegangen waren, wurden die Uferlinie und die räumlichen Grundstrukturen hergestellt, wie sie heute noch (weitestgehend) vorhanden sind. Die **Phase IV ab 1924** beinhaltet die Zeit des Frei- und Industriehafens bis zum Rückgang der Hafenwirtschaft (seit spätestens den 1980er Jahren) und zur Suche nach neuen Funktionen bis heute (Vergangenheits- und Gegenwartsperspektive). **Phase V** beinhaltet die **aktuellen Planungsprozesse (Zukunftsvorstellungen)** basierend auf der gegenwärtigen Entscheidung, die Hafenwirtschaft auszulagern und stattdessen auf den so genannten Konversionsflächen ein urbanes Quartier mit dem Anspruch der Nachhaltigkeit zu erbauen.

4.1.2 Untersuchungsgebiet Hafen-Ost – Lage und Abgrenzung

Die Lage des Hafen-Ost befindet sich heute innerhalb der heutigen Stadt Flensburg in der heutigen Grenzregion Südschleswig¹²⁴, dem nördlichen Landesteil des deutschen Bundeslands Schleswig-Holsteins, und liegt damit ca. 5 km von der dänischen Grenze entfernt. In Flensburg liegt es am Ostufer der Flensburger Innenförde im Bereich des derzeitigen Industriehafens im heutigen Stadtteil Fruerlund und mit der angrenzenden Wohnbebauung im Stadtteil Jürgensby. Dies sind auf der Ostseite der Förde gelegene Stadtteile. Bis zur Eingemeindung 1910 bzw. 1895 lag das Gebiet des heutigen Hafen-Ost außerhalb der Stadt, aber immer mit Verbindung zu dieser. Am südlichsten Punkt des Hafen-Ost, der Hafenspitze, treffen die Ost- und Westseite der Innenförde zusammen. Gegenüber des Hafen-Ost, auf der Westseite des Fördeufers, liegt die prägnante Altstadt mit den schmalen, heute dicht bebauten Kaufmannshöfen entlang der alten Hauptstraße (heutige Fußgängerzone) parallel zur Uferkante. Die Altstadtstruktur ist bereits in Abb. 3 und 2 ablesbar. Hier liegt auch der Historische Hafen und im Norden grenzt heute die Neustadt an mit Industrien am Wasser wie den Stadtwerken und der Werft.

Die Flächen des Hafen-Ost reichen entlang der Uferkante auf der Ostseite von der Hafenspitze im Süden bis zur Harniskaispitze/Kielseng im Norden mit einer Länge von 2,1 km und einer Breite von 50-800 m. Sie umfassen zum einen den Bereich der Uferflächen, die seit dem 17. Jahrhundert dazu gekommen sind. In der Kartenarbeit (» Anhang 1-4) sind dies die Flächen zwischen blauer und grüner Uferlinie, also die Flächen von der heutigen Uferlinie bis zur Uferlinie von 1849 entlang der Hauptstraße Hafendamm,

¹²⁴ Diese Begriffe zeigen bereits, wie verwoben die Identitäten der Region geschichtlich und aktuell sind. Die Bezeichnung Südschleswig (Dänisch *Sydslesvig*) wird im historischen Kontext oder von der dänischen Minderheit (z.B. <https://sydslesvig.de/> 01.08.2021) genutzt und meint den südlichen und damit deutschen Teil des ehemaligen Herzogtums Schleswig. Daran angrenzend liegt Nordschleswig (Dänisch *Nordslesvig*), welches seit 1920 zum Königreich Dänemarks zählt und heute zum Amt Sønderjylland gehört (Petersen 2018: 30).

Ballastbrücke, Harnis und Kielsing. Auf diesen Flächen sind die größten geplanten städtebaulichen Veränderungen im Sanierungsgebiet Hafen-Ost vorgesehen. Zum anderen umfasst das Hafen-Ost den Bereich nördlich des Lautrupsbachs mit der Bebauung und dem Gelände östlich der Straße Ballastbrücke und dem Übergang zum Volkspark. Im Bereich des Stadtteils Jürgensby, der viel früher besiedelt war, südlich des Lautrupsbaches und östlich der Hauptstraße, wird die neuere Bebauung weniger detailliert betrachtet und nur auf einzelne historische Bauten eingegangen. Dieser Bereich wird im Folgenden als erweiterter Hafen-Ost bezeichnet.

4.1.3 Quellenlage als Beispiel ‚geteilter Geschichte‘¹²⁵

Der Umgang mit der Quellenlage zur Herausarbeitung der geschichtlichen Eckdaten und gesellschaftlichen Zusammenhänge beinhaltet aus postkolonialer Perspektive Herausforderungen, da sich hier vor allem eine dominante Erzählung als ‚geteilte Geschichte‘ bei gleichzeitigen Leerstellen findet.

Vor allem ist die Quellenlage zu **Flensburgs dänischer Kolonialgeschichte** (bis 1865), welche sich auf Originalquellen bezieht und auf deutsch ist,¹²⁶ übersichtlich und überwiegend aus den 1950er bis 1970er¹²⁷ Jahren. Weitere Quellen, die für die historische Recherche dieser Arbeit von Bedeutung sind, sind die Untersuchungen von Ulrike Albrecht (1993ff.) zur Wirtschaftsgeschichte und von Ellen Redlefsen (1983) zu bildlichen Darstellungen Flensburgs sowie umfangreiches Bild- und Kartenmaterial aus lokalen Archiven. Wenn es um die Kolonialzeit während der dänischen Zugehörigkeit der Stadt geht, fällt das Werk von Theodor Link (1959) zu „Flensburgs Überseehandel von 1755 bis 1807“ auf, weil es auf einer umfangreichen Quellensammlung beruht und vielfach bis heute referenziert wird, wenn es um Flensburgs koloniale Verbindung in die Karibik geht. Aus postkolonialer Perspektive lässt sich daran mit Thomas Overdick (2019) Folgendes kritisieren:

„Link arbeitet hier detailliert die ‚führende Stellung Flensburgs im dänischen Kolonialhandel‘ heraus, die die Stadt im 18. Jahrhundert insbesondere durch den Handel mit Zucker erlangt hat. Den Kolonialismus nimmt er dabei als gegebenes Element der merkantilistischen Wirtschaftspolitik hin, die auch Dänemark im Zeitalter des Absolutismus verfolgte, und beschreibt die imperialistische Expansion und Kolonialherrschaft Europas lediglich als günstige Rahmenbedingung für den Handel.“¹²⁸

Eine Folge dessen ist, dass

125 Randeria 1999, siehe Kap. 2.1

126 Eine Forschungslücke in dieser Arbeit ist die Analyse dänischer Literatur aufgrund der Sprachbarriere. Ich danke Broder Schwensen für den Hinweis auf aktuelle Arbeiten wie: Venborg Pedersen 2017 sowie die dänische Beiträge in Petersen (Hg. 2018).

127 U.a. Flugsang 1955; Link 1959; GfFS 1966; Schütt/Lorenzen 1971

128 Overdick 2019: 56 mit Verweis auf Link 1956: 264

4.1 Einleitung zur Spurensuche

„Flensburgs Beteiligung am Kolonialismus [...] seit Jahrzehnten als reine Handelsgeschichte betrachtet [wird], die ihr Hauptaugenmerk auf den Wohlstand richtet, den der Kolonialhandel der Fördestadt bescherte. Die Flensburger Kaufleute werden als mutig, geschäftstüchtig und tugendhaft dargestellt, ihr Handel als reiner Warenhandel.“¹²⁹

Diese Perspektive auf Geschichte findet sich mit wenigen aktuelleren Werken¹³⁰ bis heute in zahlreichen Publikationen¹³¹ zu Flensburgs regionaler Geschichtsschreibung wieder. Sie ist ein signifikantes Beispiel für die Erzählung einer ‚geteilten Geschichte‘ nach Randeria (1999 » Kap. 2.1). Dabei werden die Bedingungen, unter denen die kolonialen Waren produziert werden, und Flensburgs Beteiligung daran ausgeblendet. Außerdem fehlen die Perspektiven der versklavten Menschen in den meisten Betrachtungen bis heute.¹³² Diese einseitige Sicht auf die Geschichte macht den Umgang mit den Quellen aus postkolonialer Sicht herausfordernd.

Ein weiterer Aspekt, der sich auch aus dem Fokus auf die wirtschaftlichen Zusammenhänge in der lokalen Geschichtsschreibung ergibt, ist, dass dabei Personengruppen und Akteure fokussiert werden, die wirtschaftlich aktiv waren und die von den wirtschaftlichen Zusammenhängen profitiert haben, wie z. B. Kaufleute. Weitere Personengruppen (z. B. Frauen¹³³, Arme, Knechte etc.) finden wesentlich weniger Erwähnung in der Geschichtsschreibung.¹³⁴

Demgegenüber finden sich kritischere Auseinandersetzungen zu Flensburgs Rolle im transatlantischen Handel bis auf wenige Ausnahmen¹³⁵ erst mit dem Aufkommen postkolonialer Ansätze und der Ausstellung ‚Rum, Schweiß und Tränen‘ 2017 im örtlichen Schifffahrtsmuseum.¹³⁶

129 Overdick 2019: 56-57

130 Besonders zu erwähnen sei hier das umfangreiche, zweisprachige Werk von Marco L. Petersen (Hg. 2018) zu ‚Sønderjylland-Schleswig kolonial‘.

131 Z. B. GfFS 1966; GfFS 1984; Rühmann 1997 mit dem Fokus auf die Kaufmanns- und Reederfamilie H.C. Brodersen; Schütt/Lorenzen 1971; Vaagt, 2003

132 Der Fokus auf den Handel findet sich selbst in Veröffentlichungen von 2019 für Schulklassen von Museen wieder, wenn Schimmelmann zitiert wird mit „Man muß als Kaufmann auf alles spekulieren“ und vom „afrikanischen Sklavenhandel“ als „lukrative[m], aber auch sehr gefährliche[m] Geschäft“ gesprochen wird (http://www.kulturakademi.de/fileadmin/content/Kulturakademie/Kulturakademie_pdf/heft_06_aabenraa_schifffahrtsmuseum_de_endex_web.pdf 15.03.2021).

133 Pionierwerke zu Flensburg sind Bessler-Worbs (1998) zu „Frauen im Flensburger Seehandel des 18. und 19. Jahrhunderts“ sowie Katrin Anders' (1998) mikrohistorische Studie zu vier jüdischen Frauen im 18. Jd. in Flensburg.

134 So weist Bessler-Worbs (1998: 2, 18, 19, 27) darauf hin, dass z.B. Schiffe nicht alle als Reeder*innen beteiligten Personen aufführten oder dass es einen nicht unerheblichen Teil zur See fahrender Frauen (und nicht-binäre Personen) in Männerkleidung gegeben haben muss. Dies ist belegt durch die Dokumentation derer, die entdeckt wurden (mit Verweis auf Dekker, Rudolf/von de Pol, Lotte (1990): Frauen in Männerkleider, S.41ff.).

135 Die früheste auffindbare kritische Betrachtung stellt der Aufsatz von Christopher Nwanaga aus dem Jahr 1999 zu „Flensburg im Transatlantischen Dreieckshandel“ dar. Die derzeit umfangreichste Zusammenstellung ist der Sammelband von Petersen(Hg.)(2018) zu „Sønderjylland-Schleswig Kolonial. Das kulturelle Erbe des Kolonialismus in der Region zwischen Eider und Königsau“.

136 https://www.schifffahrtsmuseum-flensburg.de/files/PDF/Downloads/Flensburger_Schifffahrtsmuseum_DMB_Muku_218_05%20Grigull.pdf 04.03.2021

4.2 PHASE I: 1581-1754 Beginn der Hafeninfrastuktur im Hafen-Ost

Hafen-Ost als Teil der Hafeninfrastuktur

Mit dem Bau der Ballastbrücke beginnt die Funktion des Gebietes als Knotenpunkt in der Hafenlogistik für den Handel, die sich bis heute in unterschiedlichen Formen fortgesetzt hat. Bedeutsam ist zudem, dass der Ballastkai die älteste Infrastruktur im Hafen-Ost ist, die mit der Kolonialzeit verknüpft ist und von der bis heute noch Spuren in Form von Straßennamen und Wegeführungen, also lokale Infrastrukturen sichtbar sind.

In diesem Unterkapitel erfolgt mit Phase I eine Bestandsaufnahme zu den materiellen Infrastrukturen, den gesellschaftlichen Machtverhältnissen und Akteur*innen sowie zu den Verflechtungen, welche die Ausgangslage darstellen, auf der die Phase II mit direkten kolonialen Verbindungen aufbaut. Die Ausarbeitung erfolgt verhältnismäßig umfangreich, um einen guten Überblick zu haben, welche Strukturen schon vorhanden waren, bevor die formale Kolonialzeit einsetzte. Eine Verortung aller materiellen Infrastrukturen und der Uferlinie, die in Phase I beschrieben werden, sind der folgenden Abbildung 2 und der Kartenarbeit in Phase II (» Abb. 8: 57 bzw. Anhang 1) zu entnehmen.

4.2.1 Erste Materielle Infrastrukturen ab 1581

Überblick Uferlinie und erste Darstellungen

Die Uferlinie im Bereich des Hafen-Ost, wie sie weitestgehend bereits zu Beginn von Phase I ausgesehen haben muss,¹³⁷ lässt sich aus den zuvor genannten Abbildungen ablesen. Es gibt den Uferbereich südöstlich der (heutigen) Hafenspitze bis zu den Wiesen der Pilkentafel und der Mündung des Lautrupsbaches, der die heutigen Stadtteile Jürgensby und Fruerlund trennt. Die Mündung war Teil einer Bucht vor der (heutigen) Straße Ballastbrücke. Nördlich davon bildete die Uferlinie eine ‚steinige Landzunge‘, aus der sich der Begriff Harnis ableitet.¹³⁸ An die Landspitze Harnis schließt sich eine zweite Bucht an, die Kielsenger Bucht. Hier schließen heute die Flächen des Industriebahnhofs an.

137 Eine bekannte Veränderung ist die Hafenspitze/Wasserfläche im Süden [16]: Hier reichte die Mündung des Mühlenstroms und die Wasserfläche weiter nach Süden. Durch Versandungen bewegte sich die Uferlinie weiter nach Norden.

138 Schlaber 2009: 23,105; Wild 2001: 278

4.2 PHASE I: 1581-1754 Beginn der Hafeninfrastruktur im Hafen-Ost

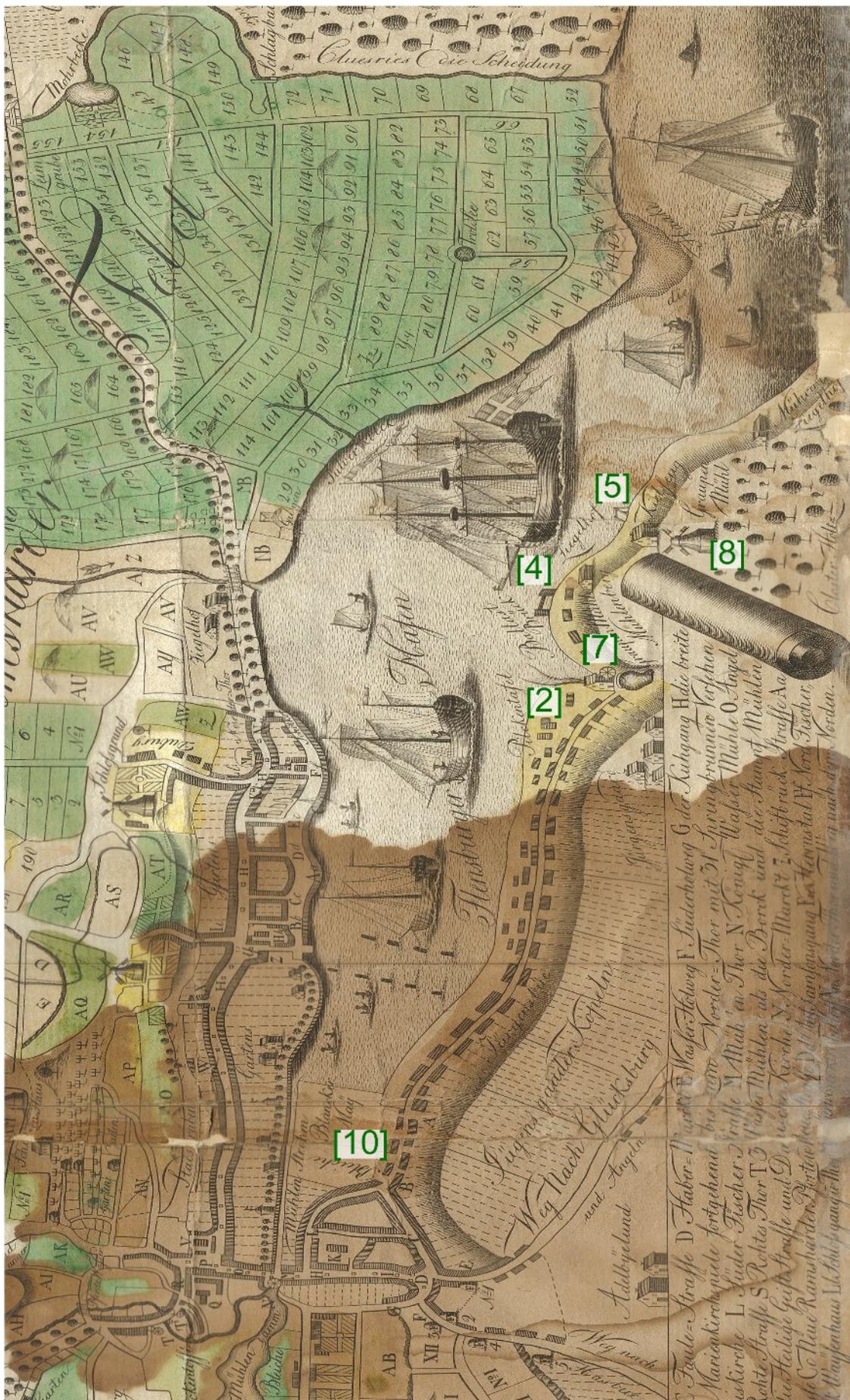


Abbildung 2: Kartendarstellung (1759): Zeigt den Weg zum Ballastkai, Pilkentafel, Lautrupsmühle (StA #1053 Ausschnitt, gedreht nach Norden und Nr. aus der Beschreibung eingefügt).

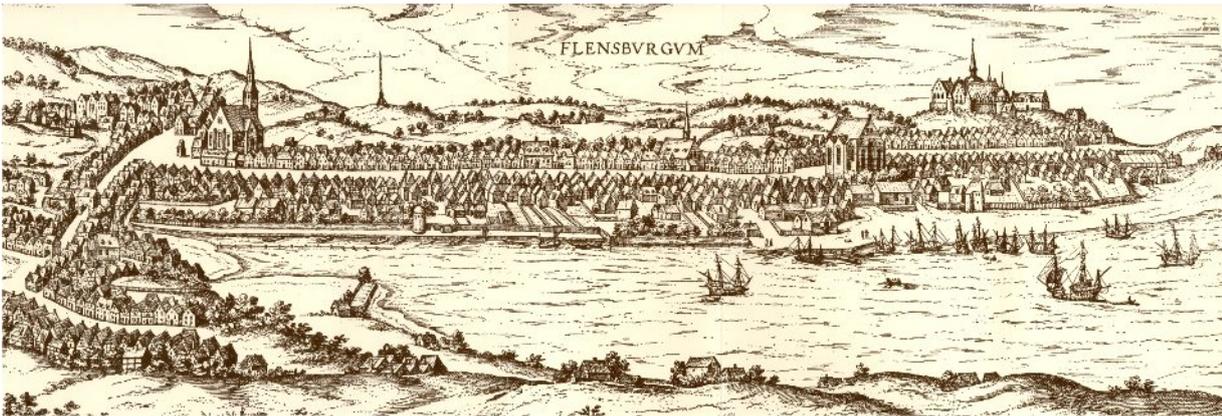


Abbildung 3: 1616 [1558] Erste detailliertere Stadtansicht Flensburgs (StA XIV Foto B 00020(a) zusammengefügt)

Zeichnungen und kartenähnliche Darstellungen aus dem 16. und 17. Jahrhundert¹³⁹ zeigen, dass der Hafen-Ost zu jener Zeit noch weitestgehend unbebaut war. Die Abb. 3 basiert auf der frühesten, auf Beobachtungen beruhenden¹⁴⁰ Stadtansicht von 1588, welche mehrfach reproduziert wurde. So ist auf dieser Stadtansicht als Lithographie die **Uferkante** des Hafen-Ost als flache Wiese/Salzwiese zu erkennen. Im südlichen Bereich bis zum Lautrupsbach (heutiger Stadtteil Jürgensby) schließen die weiter zurückliegenden Gebäude, vermutlich Fischerhütten, an. Dem gegenüber besteht auf der Hafenwestseite die Uferkante aus der Schiffbrücke mit den dahinter angrenzenden schmalen Grundstücken. Die erste materielle Infrastruktur im erweiterten Hafen-Ost ist der Weg, welcher von der Stadtmauer (etwa heutige Straße Blankemai) entlang der Förde-Ostseite (heutige Johannis- und St. Jürgen Straße) führte. An diesem Weg lagen Fischerhäuser. Wie die Nummern in Abb. 2 zeigen, führte er zum **St. Jürgen Hospital**¹⁴¹ (heutige St. Jürgen Kirche [1] » Abb. 8) und später vorbei an der Gaststätte Pilkentafel (ab ca. 1612¹⁴² [2]) zur neu angelegten **Ballastbrücke** (1581 [4]) und zur Kielsenger Ziegelei (ca. 1660 [5]) und später zum Kielsenger Hof [9].

St. Jürgen Hospital (heute St. Jürgen Kirche)[1] und Bebauungen außerhalb der Stadt

Die Stadt Flensburg war seit 1348/58 von einer **Stadtmauer** umgeben. Eine Regelung (1597 bis 1796) besagte, dass außerhalb der Mauer eine Wohnbebauung nicht erlaubt war.¹⁴³ Weit vor dem 16. Jahrhundert gab es jedoch schon eine kirchliche Infrastruktur im erweiterten Hafen-Ost, das katholische **Leprosenhospital St. Jürgen** (bis 1528), welches aufgrund seiner Funktion außerhalb der Stadtgrenzen lag.¹⁴⁴ Dies hatte zur Folge, dass das Gelände

139 Reproduktionen in Rake 2020: 77,101; Redlefsen 1983: 50,54; Stadtarchiv Flensburg (StA) #1580; Weigand 1978, Nr. 8

140 Diese ist zum Ende der Renaissance entstanden und 1588 im kosmographischen Sammelwerk "Theatrum urbium" von Georg Braun, Franz Hogenberg und Simon Novellanus erschienen (Redlefsen 1983: 6,50).

141 Weg und Hospital sind dargestellt in Weigand 1976, Karte Nr. 6: Flensburg in der Mitte des 16. Jahrhunderts.

142 Pust 1990: 250-251 sowie in Zeichnungen von 1779 (StA # 1053; Rake 2020,77)

143 Flugsang 1955: 31,18

144 Erstmals erwähnt 1238 bzw. 1332 bis 1526, als Folge der Reformation aufgegeben (GfFS 1966: 28; Flugsang 1955: 10,14)

um das Hospital zum Kirchenbesitz gehörte, eine eigene Gerichtsbarkeit hatte und damit nicht der Stadt mit der Regelung zur Stadtmauer oder Zöllen unterlag.¹⁴⁵ Vermutlich deswegen sind im 16. Jahrhundert entlang dieses Uferweges (heute Sankt-Jürgen-Straße) bis zur Höhe des Lautrupsbaches bereits Fischerhütten dokumentiert. Aus diesen ersten Bebauungen ist später (ca. 18. Jahrhundert) eine Vorstadt-ähnliche Bebauung und das so genannte Kapitänsviertel entstanden (» Kap. 4.3.2).¹⁴⁶ Auf dem Grundstück des ehemaligen Hospitals befinden sich heute protestantische kirchliche Infrastrukturen mitsamt der St. Jürgen-Kirche.

Pilkentafel als Infrastruktur für Seeleute (seit min. 1612, heute Theaterwerkstatt) [2]

Am vorgenannten Weg lag ab spätestens 1612 eine Gaststätte für Seeleute. Hier wurde mit kleinen Bällen – den Pilken – ein Billard-ähnliches Spiel gespielt, welches von Seeleuten aus Hamburg und holländischen Häfen nach Flensburg gebracht wurde. Bis 1870 lag diese Gaststätte direkt am Wasser und war mit von Fährleuten betriebenen Booten von der Stadt aus gut erreichbar. Die Bezeichnung „Pilkentafel“ wurde zuerst für das Spiel, dann für das Gasthaus und die davor liegenden Wiesenflächen (s. Karte Abb. 8 von 1849) und später für den Straßennamen verwendet.¹⁴⁷ Das Gebäude wurde 1771 ersetzt und seit 1983 ist es Teil der Räumlichkeiten der Theaterwerkstatt Pilkentafel in der gleichnamigen Straße Pilkentafel Nr. 2.¹⁴⁸

Ballastbrücke und Weg [4] zum Ballastberg [3]

Die Uferflächen des Hafen-Ost nördlich des Lautrupsbaches grenzten an den Besitz des ehemaligen St. Jürgen-Hospitals (heute St. Jürgen Kirche) an und gehörten nicht zur Stadt.¹⁴⁹ Hier führte der Weg weiter zur **Ballastbrücke**, welche 1581 als Verladebrücke in Form eines Holzbollwerkes angelegt wurde.¹⁵⁰ Laut Hans-Friedrich Schütt und Emil Lorenzen (1971: 93) gab es 1581 erstmals ein selbstständiges Schiffergelage¹⁵¹, welches einen Vertrag mit dem vorgenannten Hospital St. Jürgen (heutige St. Jürgen Kirche) schloss, um das Recht zu erhalten, „eine Ballastbrücke anzulegen und Sand für Ballast dem noch heute so genannten ‚Ballastberg‘ zu entnehmen“. Ihr Recht, Ballast abzutragen, bestand bis 1868.¹⁵² Von der Ballastbrücke führte ein Weg zum Ballastberg. In den Folgejahrhunderten wurde hier so viel Sand abgetragen, dass die Geländeänderung -in Form einer Kuhle- bereits in der

145 Schlaber 2009: 18; Hinweise dazu in GfFS 1966: 181

146 Ebd.

147 Pust 1990: 250-251; GfFS 1966: 181-182

148 Wilde 2001: 294, <https://www.pilkentafel.de/pilkentafel-dashaus/> 22.01.2023

149 Bis zur Eingemeindung von Fruerlund 1910 (Todsens 1929 Geleitwort in MdSF 1929)

150 Wilde 2001: 266; Schütt/Lorenzen 1971: 93

151 Das ist eine Zusammenkunft von Schiffen, an deren Gründung noch heute der Verein ‚Flensburger Schiffergelage e.V., gegr. 1580‘ erinnert (<https://www.flensburger-schiffergelag-1580.de/> 04.03.2021).

152 Giessler 1988: 73

kartografischen Darstellung um 1800 angedeutet wird,¹⁵³ im Plan von 1849 deutlich sichtbar und heute noch in der Landschaft ablesbar ist (» Abb. 8, 11). An der Kreuzung der beiden Wege lag das heute älteste erhaltene Gebäude im Hafen-Ost, ein zweigeschossiges Giebelhaus von 1744 (heutige Ballastbrücke Nr. 24).¹⁵⁴ Alle Gebäude entlang des Uferweges hatten direkten Wasserzugang. Heute ist der Weg zum Ballastberg eine Nebenzufahrtsstraße ohne eigenen Namen. Von der ehemaligen Ballastbrücke finden sich keine materiellen Spuren mehr, jedoch immaterielle Referenzen wie die Straßennamen ‚Ballastbrücke‘ und ‚Ballastkai‘. Auch eine Tafel des Rundgangs ‚Kapitänsweg‘ informiert über die Funktion der Ballastbrücke, ohne auf deren Verflechtung einzugehen.

153 U.a. in Darstellungen um 1800 in Redlefsen (1983: 12,39, 61-63)

154 Flugsang 1955: 545; Wilde 2001: 268



Abbildung 4:
Ballastbrücke Nr. 24
(B.J. 1744, rechts im
Bild), Weg zum
Ballastberg führt
heute zur
Drageefabrik
(Eigene Aufnahme,
2021, Blick nach
Osten) [4]



Abbildung 5: Ballastbrücke Nr. 24 und Promenade ca. 1900 (Blick nach Süden)- heute befindet sich hier eine 4-spurige Straße (StA XIV-Foto-C-00730 Ausschnitt) [4]

Ballastbrücke als Teil des Hafenausbaus und überregionaler Interessen

Um 1570 war laut Schütt/Lorenzen (1971: 93) ein Höhepunkt des Schiffbaus und -verkehrs in Flensburg erreicht, so dass die Hafeninfrastrukturen für den steigenden Bedarf erweitert und entzerrt wurden. Damit das Löschen und der Schiffbau getrennt voneinander stattfinden konnte, erfolgten 1565/1576 die Herstellung der Süderschifferbrücke auch auf der Hafenwestseite und die Erweiterung der Norderschifferbrücke zum Löschen und Verladen

von schwereren Waren. Mit dem Bau der Ballastbrücke wurde das Beladen der Schiffe auf die Hafentostseite verlagert, um damit die Vergrößerung des Schiffsverkehrs in der Stadt und den Schiffbau (auf der Südwestseite) zu fördern.

Hintergrund für die Zunahme der Schifffahrt in Flensburg im 16. Jahrhundert war u. a., dass der damalige König¹⁵⁵ die Schifffahrt in der Stadt massiv förderte und forderte. Er hatte ein politisches Interesse daran, dass Waren über Flensburg in sein Reich gelangen konnten.¹⁵⁶ Dafür privilegierte er u. a. Flensburger Schiffe für die Sunddurchfahrt (heute *Øresund*),¹⁵⁷ wo der Anteil Flensburger Schiffe zeitweise sehr hoch war.¹⁵⁸ Außerdem verpflichtete er Schiffer im Jahr 1566 mittels Verhängung von Strafen, neu erbaute Schiffe zunächst sechs Jahre für Flensburg fahren zu lassen, bevor sie verkauft werden durften.¹⁵⁹ Dies zeigt, dass die Entstehung der lokalen Infrastruktur der Ballastbrücke auch auf überregionalen politischen Interessen und Einflüssen basiert.

Ziegelei (ca. 1600 bis 1931) u. Lehmkuhle (heute Harnis 2 u. Kleingärten) [5+5a]

An der Fortsetzung dieses Weges ist ab 1600 die Harnisser Ziegelei belegt, die ebenfalls auf dem Hospitalgrund St. Jürgen lag.¹⁶⁰ Rust (1967: 209) beschreibt, dass in der Ziegelei Dachpfannen (bis 1724) und später in großer Zahl Mauerwerkssteine produziert wurden. Dafür wurde der Lehm aus dem „nord- und ostwärts der Graupenmühle gelegenen Mühlenholzberg [heutiger Ballastberg/Volkspark] gegraben“¹⁶¹. Diese Beschreibung im Zusammenhang mit der Kartenanalyse lässt vermuten, dass diese **Lehmkuhle** sukzessive erweitert wurde und bis heute sichtbar ist. Sie befindet sich mutmaßlich im Bereich der Kleingärten, die sich entlang eines Weges mit Böschung erstrecken [5a].

Die Ziegelei war eine von vielen in Südschleswig, weil hier der benötigte Lehm im Boden vorkam. Sie bestand 1863 aus einer Ziegelei und Töpferei¹⁶² und war bis 1931¹⁶³ in Betrieb. 1863 erwarb der Besitzer vom Schiffergelage das Recht, auch am Ballastberg Material

155 König Friedrich II. von Dänemark und Norwegen war an der Macht von 1559-1588. Weitere Könige verfolgten ähnliche Interessen.

156 Schütt/Lorenzen 1971: 89-90

157 Die ist die Meerenge zwischen Dänemark und Schweden, welche die Ostsee über die Meeresgebiete Kattegat und Skagerrak mit der Nordsee verbindet.

158 So gehörten 1583 von 115 schleswig-holsteinischen Schiffen, die durch den Sund segelten, 78 nach Flensburg“ (Ebd.: 92).

159 Ebd.: 93

160 Die Entstehung ist unbekannt. Die älteste auffindbare Erwähnung findet sich in einem Festbrief des Hospitals datiert auf 1594-1600 (StA XII Hs- 00968). Für 1660 ist die Übernahme des Ziegelbetriebes auf dem Hospitalgrund belegt (Rust 1976: 209) und im Plan des Stadtfeldes von 1779 (Abb. 2 ist ein ‚Ziegelhof‘ im Bereich Harnis beschriftet (StA # 1053).

161 Rust 1967: 209; bei Duggen (1989: 201) wurde die Beschreibung fast wortgleich übernommen, jedoch spricht er von ‚Mühlenberg‘.

162 Albrecht 1993: 230 Karte

163 Schlaber 2009: 104; In Bauunterlagen (ohne Datum, ca. 1913-20) findet sich der Verweis „Ziegelei Th. Schlüter (StA #2413).

abzutragen.¹⁶⁴ Dies zeigt, dass Sand als Ballast nicht mehr verwendet bzw. benötigt wurde. Um 1800 wurde ein wesentlicher Anteil der Ziegeleiprodukte aus Flensburg als Ballast und Baustoff nach Westindien sowie nach Kopenhagen verschifft.¹⁶⁵ Aus zwei Gründen ist es naheliegend, dass dafür auch Ziegel aus der Harnisser Ziegelei im Hafen-Ost verwendet wurden: erstens aufgrund der Nähe zum Ballastkai, dem Ort, an dem die Segelschiffe für ihre Reise in die Karibik beladen wurden, und zweitens wegen des gestiegenen Bedarfs an Ziegeln anstelle von Sand für Ballast, da diese auch als Baustoff verkauft werden konnten und vor Ort benötigt wurden. Heute ist von der Harnisser Ziegelei noch ein Wohnhaus mit angegliederter Werkstatt und Speichergebäude (BJ. 1889)¹⁶⁶ an der Straße Harnis 2/Ecke Harnishof erhalten. Diese liegt an der heutige Zuwegung zum Betriebsgelände der Drageefabrik im Harnishof 1-2, welche seit 1963 besteht.¹⁶⁷ Die Abbildung 6 zeigt die verbliebenen Spuren der Ziegelei und den heutigen Blick in Richtung Ufer.



Abbildung 6: ehem. Wohnhaus der Ziegelei (BJ.1889 [5]) mit Blick Richtung Wasser, rechts davon lag die Ziegelei (Eigene Aufnahme 2021, Blick zum Wasser)

Lautrupsmühle (seit ca. 1680, heute Unterer Lautrupsbach 13-15) [7]

Eine weitere Infrastruktur, deren Lage außerhalb der Stadt durch die Funktion bestimmt war, ist ab 1680 die Wassermühle am Lautrupsbach.¹⁶⁸ Sie wurde später von zwei einflussreichen Kaufleuten erworben und in eine leistungsfähigere **Grützemühle** (= Graupenmühle) umgebaut (»Abb. 2), um sich am Grützeexport nach Norwegen beteiligen zu können.¹⁶⁹

164 Giessler 1988: 73

165 Petersen 2018: 34; Albrecht 1993: 192; Fabrikberichte für Ziegeleien lagen für Albrechts Wirtschaftsuntersuchung erst ab 1809 vor. Für die Ziegelei Harnis konnten keine konkreten Berichte in der Untersuchung ausfindig gemacht werden.

166 Wilde 2001: 278

167 <http://www.agilus-dragees.de/start.asp> 24.03.2021

168 Duggen 1989: 200-201

Nach dem ersten Mühlenbetreiber Christian Lautrup wurde der Bach 1889 benannt.¹⁷⁰ Spuren der Mühle finden sich heute in Form von Speichergebäuden (Unterer Lautrupsbach 13-15) der ehemaligen Mühle, die 1904 vom Baugeschäft Höft errichtet wurden.¹⁷¹

Windmühle Kielseng (<1779/1849, heutiger Volkspark/Aussichtspunkt) [8]

Eine weitere Mühle, jedoch mit Wind betrieben, war die **Graupenmühle** im Bereich Kielseng oberhalb des Hanges (im heutigen Volkspark in der Nähe eines Aussichtspunktes auf die Förde; zu sehen in »Abb. 2).

Kielsenger Hof (<1849 bis <1920, nicht mehr erhalten) [9]

Der Kielsenger Hof ist in Abb. 2 und verschiedenen Karten und Darstellungen enthalten¹⁷² und wird noch um 1920 erwähnt und auf Fotos dargestellt.¹⁷³ Die Funktion des Hofes konnte nicht in Erfahrung gebracht werden.

Weidewiese ‚Blankemai‘ durch Anlandung (seit 1727, heute Fläche Hafenspitze) [10]

Zum Ende der Phase I wurde 1727 die damalige Mündung des Mühlenstroms südlich der heutigen Hafenspitze (bis zur Höhe des heutigen Hafendamms) gezielt gestaltet und zu einer Weidewiese umgewandelt. Motiv hierfür war einerseits die zunehmende Versandung durch den Zulauf aus dem großen Mühlenteich, andererseits die Schiffbarmachung entlang der Schiffbrücke. Dafür wurde vor der Schiffbrücke Material ausgehoben und an ‚Blankemai‘ angelandet. Diese Bezeichnung findet sich in der Karte von 1849 (» Abb. 8) und bedeutet Weide- oder Wasserwiese. Die Beschreibung der Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte e.V. (GfFS, 1966) lässt vermuten, dass auch Eigentumsverhältnisse bei der Veränderung der Uferlinie eine Rolle spielten, denn die Stadt erwirtschaftete Einnahmen aus den Flächen (Pacht für die Weidewiese und Verkauf von Schilf) an der Krone bzw. den dänischen Landherren vorbei. Dies führte zu einer Konfliktsituation, die durch die Übertragung der Besitzverhältnisse beigelegt wurde.¹⁷⁴ An diese Anlandung schloss sich dann später (1863) die Englische Brücke an. Dies zeigt, wie weit zurückreichend der menschliche Einfluss – also gesellschaftliche Naturverhältnisse – auf den Verlauf der Uferkante war und dass wirtschaftliche Interessen und Eigentumsverhältnisse dabei eine Rolle spielten.

169 GfFS 1966: 104, 174, 185. Vermutlich im 18. Jahrhundert. Die Kaufleute waren die Brüder Wilhelm und Mathias Valentiner, welche auch stark in der Flensburger Politik auftraten und wirtschaftlich mit Hamburg verbunden waren.

170 Wild 2001: 302

171 Ebd.

172 Z. B. aus den Jahren 1779 (Abb. 1), 1849 (XIV K/P 04499) und 1884 (StA #1034)

173 MdSF 1929: 387

174 GfFS 1966: 182-183, Anm. 590; Darstellung in Abbildung von 1780 in Redlefsen 1983: 17

Im nächsten Unterkapitel geht es um die Dimensionen Zeit/Geschichte und Verflechtung, mit den Zielen, herauszuarbeiten, welche gesellschaftlichen Verhältnisse, Verflechtungen und Akteur*innen die zuvor beschriebenen Infrastrukturen hervorgebracht haben und auf welchen gesellschaftlichen Verhältnissen die formale Kolonialzeit in Phase II aufbaute.

4.2.2 Gesellschaftliche Machtverhältnisse vor der direkten kolonialen Verbindung

Geopolitisch war Flensburg bereits seit 1460 stark mit der dänischen Krone verbunden. Dies resultierte aus einer **Personalunion**, also dem Innehaben von verschiedenen Ämtern in einer Person, bei der der dänische König zugleich Herzog von Schleswig und Holstein war. Der dänische Gesamtstaat umfasste im 16. und 17. Jahrhundert u.a. das heutige Dänemark, Norwegen (bis 1814), Gotland (heute Schwedische Ostseeinsel) und *Kalaallit Nunaat* (Grönland, heute autonomer Bestandteil des Königreichs Dänemark). In dieser Konstellation lag Flensburg geopolitisch und logistisch an einem Knotenpunkt (» Abb. 7) für die Funktion Seehandel. Der Seehandel war sowohl Direkt- als auch Transitverkehr, bei dem Waren über Flensburg zu anderen Orten transportiert wurden, wie die Beispiele von Husum und Norwegen (»Kap. 4.2.3) zeigen werden.¹⁷⁵

Die Entstehung des Ballastkais im Jahr 1581 fällt damit in die Zeit eines wirtschaftlichen Aufschwungs und Wachstums bis zum Dreißigjährigen Krieg (1618 - 1648). In der Literatur wird diese Zeit als ein „Höhepunkt“¹⁷⁶ und „große Blüte“¹⁷⁷ in der Geschichte der Flensburger Seefahrt umschrieben, in der die Stadt „zur bedeutendsten Handelsstadt der Krone heranwuchs“¹⁷⁸ mit über 200 seegehenden Schiffen.¹⁷⁹ Dann folgte ein ‚Jahrhundert der Kriege‘, welches den Wohlstand aufzeherte,¹⁸⁰ und ab 1721 Flensburgs Zeit unter einem absolutistischen dänischen König¹⁸¹ und damit stärker die Zeit des Merkantilismus (» Kap. 4.3.3) einleitete, welche sich in Phase II (ab 1755) fortsetzte.

Ohne vollumfänglich auf die historischen Details einzugehen, lässt sich feststellen, dass Flensburg von verschiedenen **Privilegierungen** z.B. gegenüber dem Umland und anderen Städten durch die dänischen Könige und von den Konkurrenzbestrebungen zur deutschen Hanse¹⁸² profitierte.¹⁸³ Dabei nutzte Flensburg die mehrfache Zugehörigkeit auf

175 Flugsang 1955: 14-15; Schütt/Lorenzen 1971: 90-97

176 Schütt/Lorenzen 1971: 93

177 Flugsang 1955: 14

178 Ebd.

179 Ebd. mit Querverweis auf den damaligen Stadthalter Heinrich Rantzau.

180 Ebd.: 16; Schütt/Lorenzen 1971: 98-100

181 König Friedrich IV von Dänemark, Norwegen, Herzog von Schleswig und Holstein. Dabei werden die herzoglichen Gotorper Anteile von Schleswig mit denen des Königs vereinigt (GfFS 1966: 169).

182 Im 13. Jahrhundert entwickelte sich die Genossenschaft der deutschen Kaufleute, die Hanse, als „Ostsee beherrschende Macht“ (Schütt/Lorenzen 1971: 89) mit den bedeutenden Hansestädten Hamburg und Lübeck. Flensburg war nie Teil der Hanse, stand aber immer in einem Bezug zu ihr und profitierte häufig von Konkurrenzbestrebungen zur Hanse (ebd. 90-97).

183 Ebd.; Flugsang 1955: 14-15

verschiedenen Ebenen (König/Herzog etc.) mit der Möglichkeit, die im Seegebiet neutrale Flagge zu hissen. Beispiele für Konkurrenzbestrebungen, die Flensburg privilegierten, sind das Ziel des dänischen Königs Christian I., die Hanse einzudämmen, indem er 1462 Amsterdamer Bürgern gestattete, Waren über Husum nach Flensburg zu transportieren¹⁸⁴ (» Kap. 4.2.3), oder die zuvor genannte Privilegierung für die Sunddurchfahrt (*Øresund*).

Besitz prägt die städtische Rangordnung und den Gestaltungsspielraum der Akteure

Die beschriebenen materiellen Infrastrukturen und deren Motive und Veränderungen sind ohne die lokalen gesellschaftlichen Verhältnisse schwer nachzuvollziehen. Daher wird im Folgenden ein Einblick in die gesellschaftlichen Machtverhältnisse und Akteur*innen gegeben.

Im Gegensatz zu heute basierte der Eintritt in die politischen Gestaltungsmöglichkeiten in der Stadt neben einer der Bürgerschaft übergeordneten Schicht auf dem **Bürgerrecht**. Dieses war besitzabhängig und konnte erworben werden. Dabei war die Gesellschaft in Phase I stark hierarchisiert. Die GfFS (1966) beschreibt eine starre Rangordnung, in welcher Geld und Besitz eine große Rolle spielten und die sich zum Ende des 18. Jahrhunderts dahingehend veränderte, dass Berufscharakteristiken eine stärkere Rolle spielten.

Im gestaltenden politischen Organ der Stadt, der Ratsversammlung (existiert seit dem 13. Jahrhundert), bildeten Kaufleute den Großteil der Deputierten. Dies war sogar rechtlich verankert,¹⁸⁵ d.h. diese Berufsgruppe war politisch privilegiert. Die Zugehörigkeit zum Rang wirkte sich stark auf die Praktiken des Alltags und den Zugang zu Ressourcen aus. Sie bestimmte z. B. den Sitzplatz in der Kirche und Rituale und Formate bei Taufe, Heirat und Tod.¹⁸⁶ Die Rangordnung konnte durch Besitz und Ämter beeinflusst werden, wie die folgenden Ränge¹⁸⁷ zeigen:

- 1. Rang (war der Bürgerschaft erhaben): königliche Bediente, Doctores, Hof- und Landgerichtsadvokaten, Kirchenvorsteher (Pröpste), Prediger, Schuldirektor der Lateinschule, Bürgermeister und Ratsverwandte, der Stadtvogt, Klostervorsteher, Stadtsekretär, Lehrer der Lateinschule;
- 2. Rang (1. Klasse der Bürgerschaft): deputierte Bürger, Kaufleute mit Barvermögen über 9.000 Mark, Organisten, der Stadtmusikus, Schreib- u. Rechenmeister der deutschen Schule;

184 Schütt/Lorenzen 1971: 91

185 Pust (1975: 10,104) weist darauf hin, dass der Großteil der Deputierten gewohnheitsmäßig Kaufleute waren, dies wurde 1730 sogar rechtlich kodifiziert.

186 GfFS 1966: 192-194, Anmerkung 592

187 Ebd; Pust 1975: 291, Anlage 11 von 1718, wurde 1768 erneut bestätigt.

- 3. Rang (2. Klasse der Bürgerschaft): Kaufleute mit Barvermögen unter 9.000 Mark, Handwerker mit privilegierten Ämtern oder Zünften/Gilden, Schiffer (Kapitäne), Goldschmiede, Maler, Bildschnitzer, andere Künstler, Kaufmannsgesellen;
- 4. Rang: übrige Handwerker, Tagelöhner, Seeleute, Höker.

Hier ist bereits zu erkennen, dass Besitz für den Rang eine Rolle spielte. Nicht erwähnt werden Frauen¹⁸⁸ oder Bauern/Leibeigene¹⁸⁹ (bis 1805). Es ist unklar, ob es weitere Rechtlose oder Arme außerhalb dieser Rangordnung gab.

Politisch und wirtschaftlich spielten Gilden (z.B. Schiffer- und Kaufmannsgilde) und Zünfte (Handwerk) eine Rolle als Vertretung und Organisation der Berufsgruppen. So waren die Schiffer zuständig für das Be- und Entladen der Schiffe z. B. am im Jahr 1581 neu erstellten Ballastkai im Hafen-Ost. Zünfte und Handwerksämter regelten die Anzahl und Art der Handwerksämter in einer Stadt. Im 17. Jahrhundert differenzierte sich das Handwerk auch im Zuge des Wachstums stärker aus.¹⁹⁰

Schütt/Lorenzen (1971: 93) beschreiben, dass die Schiffer und ein großer Teil der Bevölkerung stark mit der Flotte „verflochten“ waren, denn im System der **Partenreederei**¹⁹¹ finanzierten bzw. besaßen mehrere Akteur*innen (die Parten) ein Schiff und teilten sich damit die Gewinne und Risiken aus dem Transport ihrer Waren. Die Partenreederei schien über Jahrhunderte insbesondere für den Ostseeraum gängig zu sein, jedoch scheinen sich die Beteiligten und deren Rollen im Laufe der Zeit verändert zu haben.¹⁹²

Hinsichtlich des Eigentums weisen mehrere Quellen darauf hin, dass große Teile der Bevölkerung zur Miete wohnten.¹⁹³ Demgegenüber lassen sich Immobilien- und Privilegieninteressen in Hinweisen zum Stadtrecht wiederfinden (z.B. in Form der Einschränkung, dass bis 1796 nicht außerhalb der Stadtmauer gebaut werden durfte).¹⁹⁴

Mit Auswirkungen auf die Eigentums- und gesellschaftlichen Naturverhältnisse erfolgte ein Wandel im Übergang zur Phase II: Mit den **Verkoppelungen** (vor allem um die 1760er Jahre) wurden die bis dahin genossenschaftlich genutzten Flächen der Allmende vermessen,

188 In der Literatur tauchen sie meist nur als Witwen von Kaufleuten oder Reedern auf, wenn sie ein Geschäft erben oder als Witwe fortführen oder den neuen Gesellen heiraten zur Gewerbeerweitergabe (z.B. Albrecht 1995; GfFS 1966) oder als Arbeitskräfte beim Sandabtrag am Ballastberg um 1800 (Rust 1975).

189 Bis 1805 wurde die Leibeigenschaft in Schleswig Holstein offiziell aufgehoben (<https://geschichte-s-h.de/so-lebte-man-in-schleswig-holstein-um-1800/> 10.04.2021).

190 Pust 1975; Flugsang 1967: 13

191 Schütt/Lorenzen (1971: 93); GfFS (1966: 180) beschreiben für Anfang des 17. Jahrhunderts, dass mehrere Kaufleute ein Schiff bereederten und sich die Produzenten der Waren als Parten beteiligten.

192 Tedsen/Moltsen (1971: 123) beschreibt, wie mit der Dampfschiffahrtsgesellschaft Aktiengesellschaften als reine Schiffahrtsgesellschaften aufkamen, die Güter im Auftrag von Handelsfirmen transportierten.

193 Duggen 1989: 183; Rust 1967

194 So berichtet Schlaber (2009: 18), dass der Magistrat sich lange gegen den Ausbau außerhalb der Stadtmauer sperrte aus Sorge um den „Werteverfall der innerstädtischen Immobilien“ und dass die Stadtbürger „auf ihrem Monopol auf Handel und bürgerliches Gewerbe gegenüber dem Umland [beharrten].“

in zwei Koppeln plus ein Haus aufgeteilt¹⁹⁵ und damit privatisiert. Das heißt, es gab eine extreme Reduzierung der öffentlichen Flächen. Durch die Verkoppelung wurde das Umland zu Ackerland und es entstanden Feldwege und physische Begrenzungen (z.B. Knicke).¹⁹⁶ Dies lässt sich bereits im Plan von 1759 (» Abb. 2) ablesen und hatte zur Folge, dass Einwohner ohne Eigentum kaum noch Weide für ihr Milchvieh hatten oder pachten mussten und dass Bürger mit Eigentum kreditwürdiger wurden.¹⁹⁷ Es ist davon auszugehen, dass diese Veränderung auch Flächen im Hafen-Ost betraf, wie genau, konnte auf Basis des Materials jedoch nicht abschließend herausgefunden werden.¹⁹⁸ Was dies jedoch zeigt, ist die Bedeutungszunahme von Eigentum, welche sich als Kontinuität durch die Phase zieht und Auswirkungen auf die Gestaltungsmöglichkeiten von Akteur*innen hatte.

4.2.3 Flensburg als Knotenpunkt von Handelsverflechtungen

Der Hafen-Ost wurde ab 1581 Teil einer Hafenstruktur, die in größere Kontexte und Infrastrukturen eingebunden war, wie die Abbildungen 7 und 19 (S. 92) zeigen. Dabei fällt auf, dass die Migration von Kaufleuten nach und aus Flensburg für die Handelsinfrastrukturen eine wichtige Rolle spielte. Dies wird in den folgenden prägenden überregionalen Infrastrukturen deutlich, deren Knotenpunkt Flensburg war:

- *Als Querverbindung zwischen Nord- und Ostsee*

Flensburg war auf Grund seiner Lage gut geeignet, Waren vom Land auf den Wasserweg und umgekehrt zu verladen. Eine bedeutende Querverbindung bestand auf dem Landweg zwischen Husum und Flensburg ab ca. 1362 (» Ausschnitt in Abb. 7). Husum wurde 1362 durch ein Naturereignis zur Küstenstadt.¹⁹⁹ Durch eine extreme Sturmflut²⁰⁰ wurden weite Teile der Landschaft an der Nordseeküste abgetragen, so dass das Wattenmeer entstand und die heutigen Inseln (Sylt, Föhr, Amrum, Pellworm etc.) aus den abgetragenen Flächen übrigblieben.

Gleichzeitig war die **Umrundung von Skagen** (Landmassen des heutigen Dänemarks) aufgrund der Größe und Technik der Schiffe erst nach 1500 für größere Warentransporte möglich. Daher war der Landweg zwischen Husum und Flensburg eine wichtige Verbindung zwischen Nord- und Ostsee. Die Handelslinie verlief zwischen Amsterdam via Seeweg nach Husum und via Landweg nach Flensburg und dann wieder via Seeweg in den Ostseeraum. Geopolitisch wurde dieser Weg von holländischen Kaufleuten genutzt, um mit der Querlinie

195 Als Außen- und eine Innenlücke (vermutlich je nach Lage zur Stadt), die nicht vom Haus getrennt werden durften. Ab 1847 durfte die Außenkoppel verkauft werden (Rust 1967: 89). Heute verweist der Begriff ‚Lücke‘ in Flensburger Straßennamen auf ehemalige Koppeln.

196 Ebd.; Knicke sind angelegte und bepflanzte Erdwälle, die die norddeutsche Landschaft bis heute prägen.

197 GfFS 1966: 206; Rust 1967: 89

198 Schlaber (2009: 20) weist auf die einheitliche Gemarkung Adelby bis zur Verkoppelung 1768 hin.

199 Schütt/Lorenzen 1971: 89-90

200 In der Literatur als so genannte ‚Mansdränke‘ bezeichnet, da sehr viele Menschen in Folge des Ereignisses ertranken. Dargestellt im Ausschnitt Abb. 7.

Hamburg-Lübeck zu konkurrieren, d.h. die Migration holländischer Kaufleute spielte hier eine Rolle. Durch einen Streit zwischen Husum und Flensburg wurde die Handelsverbindung 1573 zeitweise unterbrochen,²⁰¹ im 18. Jh.²⁰² jedoch u.a. als Eisenbahnlinie(» Kap. 4.3.2 Englische Brücke 1763) wieder aufgegriffen.

- *Via Hering zwischen Küstenstädten*

Eine weitere starke Verbindung waren der Fischfang (vor allem Hering) und der Handel in Norwegen. Dieser erfolgte, abhängig von wechselnden Privilegierungen Flensburgs und Einschränkungen durch die dänischen Könige, in verschiedenen Küstenregionen bis jenseits des Nordkaps, die heute Russland angehören. In Abhängigkeit davon waren die Flensburger entweder selbst die Fischenden oder kauften Fisch auf. Auch hier spielten die Verbindungen zu privilegierten Kaufleuten als Zwischenhändler, die teils nach Norwegen ausgewandert waren, eine wichtige Rolle.²⁰³ Parallel zum Hering kam Salz aus Portugal, Spanien oder über England nach Flensburg, mit dem der Fisch eingelegt wurde, um dann als Salzfish in den Ostseeraum exportiert zu werden.²⁰⁴ Schütt/Lorenzen (1971: 89-90) berichten, dass sich bereits im 14. Jahrhundert Kaufleute aus dem Ostseeraum, die in der Hanse vereinigt waren, in Flensburg ansiedelten. Vermutlich wirkten sich auch diese Migrationsbewegungen langfristig auf die Handelsbeziehungen im Ostseeraum (» Abb. 7) aus.

Wie die Verflechtungsgrafik (Abb. 7) auf Basis der recherchierten Literatur²⁰⁵ darstellt, war Flensburg ein Knotenpunkt für den Handel zwischen skandinavischen Orten, den Städten im Nord- und Ostseeraum bis hin zur Iberischen Halbinsel und dem Mittelmeer. Bevor Flensburg selbst direkten Zugang zu kolonisierten Orten hatte, wurden bereits Kolonialwaren über Amsterdam/Niederlande, Bordeaux/Frankreich, Spanien und Portugal nach Flensburg gebracht.²⁰⁶ Die Abbildung zeigt, in welchem Ausmaß Flensburg bereits im 16. Jahrhundert transnationale Beziehungen²⁰⁷ hatte, die hier via Stoffströmen und Handelsverbindungen (überwiegend auf dem Seeweg) ausgearbeitet und dargestellt werden.

Was aus der Verflechtungsgrafik nur indirekt hervorgeht, sind die erfolgten **Reichweitenvergrößerungen** der Verflechtungen innerhalb von Phase I, die sich in Phase II fortsetzen. Ermöglichende Faktoren dafür waren technische Veränderungen im europäischen Segelschiffbau: Die Schiffe wurden **größer und tauglich** für größere Reichweiten und schwierigere Gewässerverhältnisse. Dies zeigt sich bereits an der erwähnten Umrundung Skagens nach 1500, an den Entfernungen beim Wal- und Robbenfang und in Phase II mit

201 Ebd. 90-95

202 GfFS 1966: 175

203 Ebd.: 96-97

204 GfFS 1966: 127, 178–179, 186-187, 205

205 GfFS 1966; Schütt/Lorenzen 1971

206 GfFS 1966: 175-178; Schütt/Lorenzen 1971: 90-101

207 Conrad/Randeria 2013: 34

den transatlantischen Segelreisen. Diese Reichweitenvergrößerung ermöglichte global einen „interkontinentalen Pflanzentransfer“²⁰⁸ u.a. von Zuckerrohrpflanzen für den Anbau als Monokultur und parallel die Verschleppung von Menschen als Arbeitskräfte über den Atlantik.²⁰⁹ Wie Flensburg damit verflochten war und welche Spuren sich davon im Hafen-Ost finden, wird in der folgenden Phase II herausgearbeitet.

208 Wendt 2016: 170

209 Ebd.: 172-174

4.2 PHASE I: 1581-1754 Beginn der Hafeninfrastuktur im Hafen-Ost

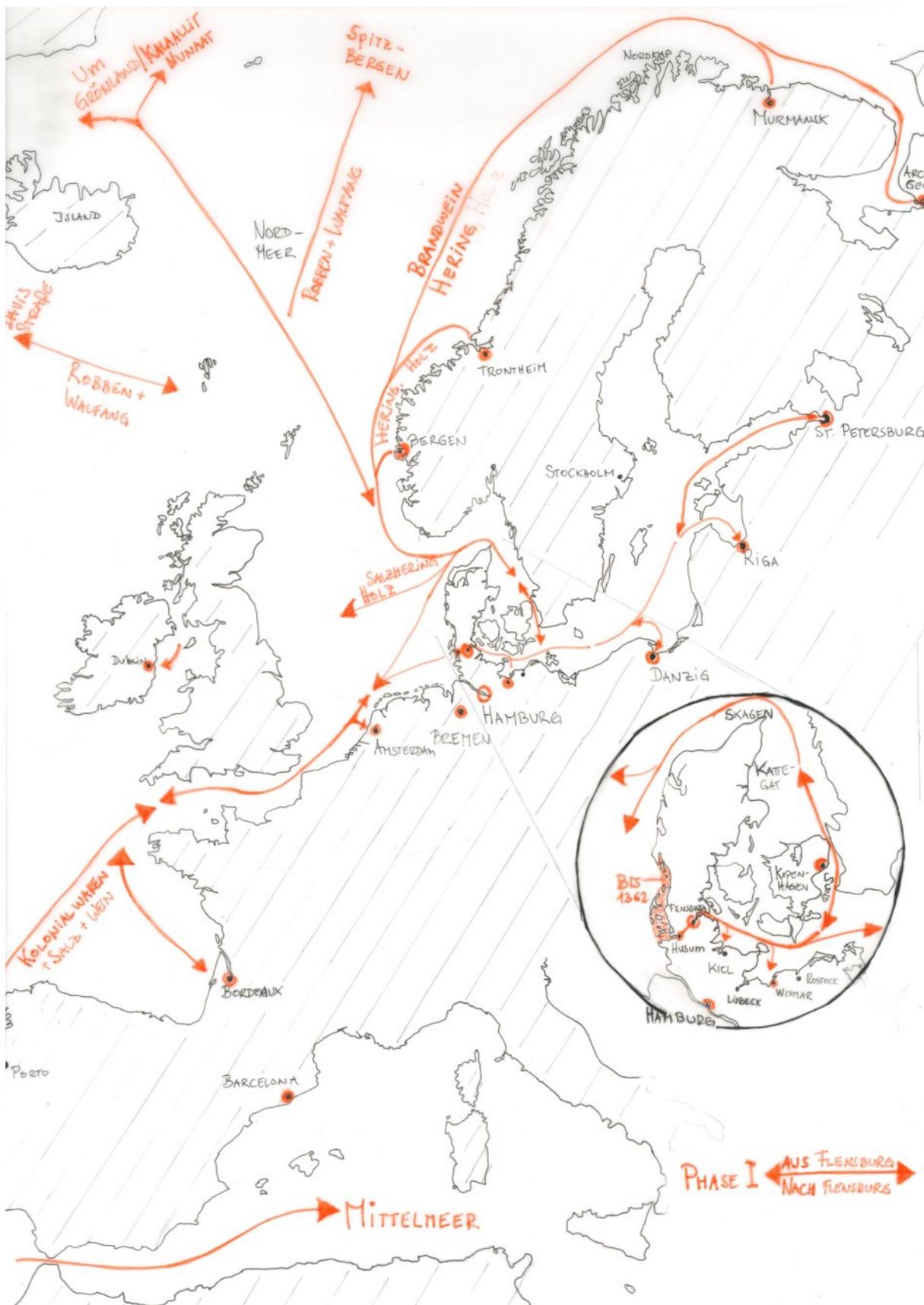


Abbildung 7: Verflechtungen Phase I (1755-1865) – Stoffströme und Handelsrouten Seewege Fl. (Eigene Darstellung auf Literaturlbasis: Flugsang 1955, GffS 1966, Schütt/Lorenzen 1971)

4.3 PHASE II: 1755-1864 Handelsgesellschaften und Profit an versklavter Arbeit:

4.3.1 Flensburgs dänische Kolonialzeit

Die Phase II umfasst Flensburgs Kolonialzeit unter dänischer Krone, in der Flensburg Zugang zu und direkten²¹⁰ Austausch mit den karibischen Inseln St. Croix, St. Thomas und St. John (dänisch St. Jan) hatte und die zweitgrößte Hafenstadt Dänemarks war. Sie beinhaltet zwei Profitphasen durch die Verbindung mit den Inseln und eine Zäsur durch Kriege. Der Profit am Aufschwung erfolgte dabei für einige Bevölkerungsgruppen (v.a. Kaufleute), wohingegen in anderen die Verarmung zunahm.²¹¹

Die **erste Profitphase (1755-1806)** ist gekennzeichnet durch Gewinne aus dem Zugang zu den Inseln und durch ein vorindustrielles Wachstum in Flensburg, was sich in unterschiedlichen Bereichen ablesen lässt. Dabei profitierte Flensburgs Schifffahrt enorm von der politischen Situation, der Dänischen Neutralität (bis 1807) auf den Weltmeeren während der kriegerischen Auseinandersetzungen in Europa und Nordamerika.²¹²

Mit der **Zäsur der Napoleonischen Kriege (1806-1814)** wurde das Wachstum unterbrochen. 1807-1814 „stand der Schiffsbetrieb still, da sich Schleswig als Besitztum des dänischen Königs im Krieg mit Großbritannien befand.“²¹³ Mit der Beteiligung Dänemarks an den napoleonischen Kriegen (ab 1807) verlor Flensburg den Vorteil der Neutralität auf den Weltmeeren und die Anzahl der Flensburger Schiffe wurde stark reduziert.²¹⁴ Es folgten globale geopolitische Veränderungen und lokal eine wirtschaftliche Rezession, welche die gesamte Stadt betraf. Offen bleibt die Frage, wie sich der Verlust der Schiffe konkret auf die Reeder und Kaufleute sowie innerhalb der Gesellschaft Flensburgs auswirkte.

Die **zweite Profitphase (1814-1865)** beinhaltet einen erneuten Aufschwung im Zusammenhang mit der Seefahrt und dem Zugang zu den Inseln. In dieser Zeit fuhren die bis dato größten Segelschiffe von Flensburger Reedern nach Dänisch Westindien.²¹⁵ Die Unterphase umfasst das Ende dieser Segelschiffverbindung und das Ende der Vorindustrialisierung mit dem Übergang zur Industrialisierung. Dabei erfolgten **massive Transformationen** im Bereich der Mobilitätsinfrastrukturen und Fortbewegungstechnik. Die

210 1755 fuhr das erste Schiff von Flensburg nach St. Croix. Auch in den Jahren davor war Flensburg bereits indirekt mit den Inseln verbunden, da z.B. Rohwaren aus St. Croix über Kopenhagen nach Flensburg gebracht wurden, aber auch über personelle Verbindungen: So war z.B. der Kaufmann Johann Lorenz(en) als Gouverneur auf St. Thomas 1684-1702, auch um Schleswig-Holsteiner als Siedler anzuwerben (Petersen 2018: 32). 1754 wurde die Guinea Westindien Compagnie aufgelöst und der direkte Zugang für Städte aus Schleswig-Holstein erlaubt (Albrecht 1993 mit Verweis aus Gøben 1984).

211 Pust 1975; Rust 1967: 85-87.

212 Albrecht 1995: 113 u. 2016: 117; Gemeint sind die Amerikanischen Unabhängigkeitskriege 1775-1883 und die Kriege in Folge der Französischen Revolution 1789-1799.

213 Gøbel 2018: 135

214 Albrecht 1993: 191; Schütt/Lorenzen 1971: 105/107 berichtet von Verlusten in der Größenordnung von 146 großen Schiffen zwischen 1807 und 1816, das sind -47% im Vergleich zu 1806.

215 Albrecht 1996: 176

4.3 PHASE II: 1755-1864 Handelsgesellschaften und Profit an versklavter Arbeit:

Segelschiffahrt ging zu Ende und wurde durch Eisenbahn und Dampfschiffe ergänzt bzw. ersetzt.²¹⁶ In Flensburg wurden Straßen befestigt, es entstanden Eisenbahnverbindungen und lokal die Hafentramway mit der ‚Englische Brücke‘ und einer Anlegestelle für Dampfschiffe²¹⁷ sowie vor allem auf der Westseite der Förde Fabriken und neue Industrien.

Das Enddatum der Phase II ist das Ende der Zugehörigkeit zum Dänischen Gesamtstaat. Darüber hinaus korreliert der Zeitraum auch mit dem Rückgang der Segelschiffahrt und dem Wasser als Hauptverkehrsweg sowie mit dem Rückgang des Profits an der Zuckerrohrverarbeitung.²¹⁸ Zeitgleich lösten die Zuckerrüben das Zuckerrohr ab und die industrielle Verarbeitung von Produkten nahm zu.

216 Albrecht 1993; Schütt/Lorenzen 1971; Meyer 1971;

217 Albrecht 1996: 172 Abb.

218 Diese steht wiederum im Zusammenhang mit der offiziellen Abschaffung der Versklavung (1848) und dem Widerstand von ehemals versklavten Arbeiter*innen auf St. Croix (1878 Fireburn) gegen die schlechten Arbeits- und Lebensbedingungen (<https://www.virgin-islands-history.org/en/history/fates/the-three-rebel-queens/> 07.04.2021).

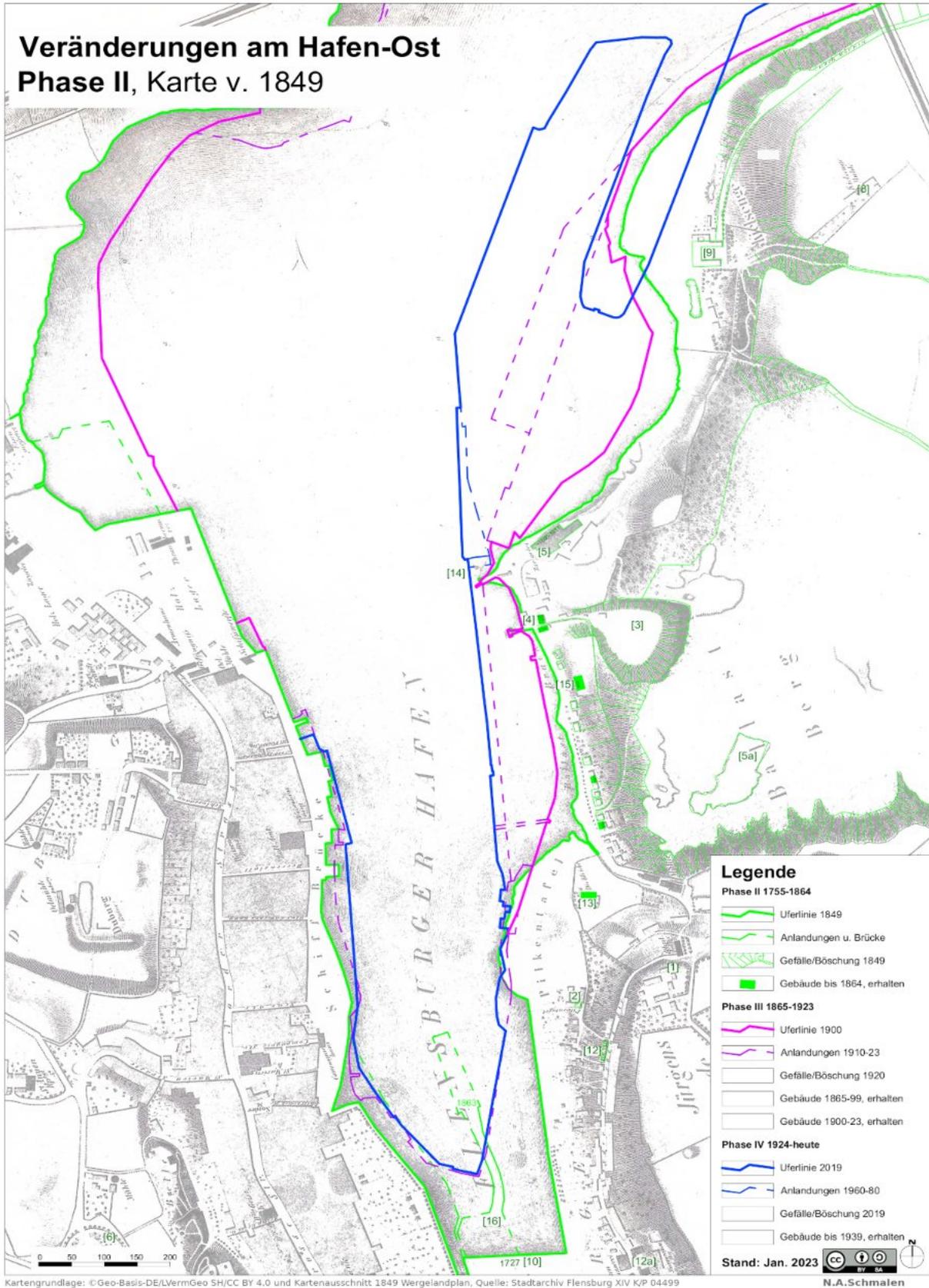


Abbildung 8/Anhang 1: Phase II, Veränderung der Uferlinie am Hafen-Ost, (Eigene Darstellung u. Karte v. 1849, StA XIV K/P 04499)

4.3.2 Materielle Infrastrukturen zur Zeit der direkten kolonialen Verflechtung

Welche materiellen Infrastrukturen in und durch den Profit in der dänischen Kolonialzeit entstanden und welche Spuren davon heute noch sichtbar sind, wird im Folgenden behandelt. Dabei ist die Reihenfolge weitestgehend chronologisch an der Entstehungszeit der Infrastrukturen orientiert. Dargestellt sind diese in der Kartenarbeit (» Abb. 8/Anhang 1).

Zuckersiederei Jürgensby (min. 1806-ca.1840) und Margarethenhof (1762-1825) [12]

Im erweiterten Bereich des Hafens-Ost²¹⁹ in der Norder St. Jürgenstraße (ca. Nr. 67/57, Höhe Ravensgang, nicht weit von der Ecke zur Straße Pilkentafel) vermutet Albrecht (1995: 103) die „angeblich älteste Zuckersiederei in Flensburgs Umgebung ‚auf dem Zuckerhof““. Sie existierte von min. 1806 bis ca. 1840. Sichtbare Spuren der Zuckersiederei Jürgensby konnten bei der Ortsbegehung nicht ausgemacht werden. Die Lage dieser Siederei scheint laut Albrecht eine Ausnahme zu sein, da Zuckersiedereien im Wesentlichen innerhalb der alten Stadtgrenzen lagen und hier vorwiegend in Bereichen der wohlhabenderen und angesehenen Bevölkerungsschichten der Kaufleute und Reeder, denen ganze Höfe gehörten. Hier waren sie in der meist auf der Westseite der Höfe angesiedelt, also ohne direkten Wasserzugang. Auch in der Zuckersiederei Jürgensby gehörten die Betriebseigner zu Kaufmannsfamilien.²²⁰

Dies ist ähnlich bei der ersten innerhalb Flensburgs Stadtgrenzen gebauten Zuckersiederei im Margarethenhof (Johannisstraße 68). Sie entstand 1762 im südlichen Jürgensby am Zuweg (Johannisstraße) zum Stadttor durch die Gründer, Kaufleute und Reeder der Flensburger ‚Handelsgesellschaft auf St. Croix in Westindien‘.²²¹ Diese verbanden mit der Zuckersiederei das Ziel, durch die Rohzuckerverarbeitung „an Ort und Stelle größere Gewinne zu erzielen“²²², also die Gewinne an den nach Flensburg gebrachten Rohwaren lokal zu maximieren. Dieses Motiv ist elementar für die Zuckerraffinerien, welche in Flensburg bis in die 1850er Jahre entstanden (» Kap.4.3.4:68). Der ‚Margarethenhof‘ ist bis heute erhalten. Hier entstand 1842 die erste Eisengießerei Flensburgs,²²³ also ein Industriegewerbe, das prägend für Phase III (» Kap.4.4) ist.

219 Im Rahmen dieser Arbeit wird beim erweiterten Untersuchungsgebiet nur punktuell auf einzelne Gebäude eingegangen.

220 Ebd.

221 Sie bestand aus acht Anteilseignern der wirtschaftlich einflussreichsten Familien der Stadt. Federführend in dieser Zuckersiederei war Matthias Holst, welcher sie die ersten Jahre leitete. (Messerschmidt/Pust/Wenzel 2018: 17)

222 Albrecht 1993: 85

223 Messerschmidt/Pust/Wenzel 2018. Von 1842 -1928 bestand die Eisengießerei und Maschinenfabrik N. Jepsen Sohn.

Bebauung Norder St. Jürgenstraße als Altenwohnsitz für wohlhabende Seeleute (heutige St. Jürgenstraße) [11]

Entlang der Norder St. Jürgenstraße nimmt die Bebauung im Laufe der Phase vor allem ab dem 19. Jahrhundert zu. Das allgemeine Wachstum in der Stadt bewirkt, dass hier ein Quartier der wohlhabenden Seeleute (Kapitäne) entsteht, die ihren Alterswohnsitz einrichten²²⁴. Viele der Häuser sind bis heute erhalten. 1796 entfällt die Einschränkung, außerhalb der Stadtbefestigung zu bauen. Dies wirkt sich auf die Bebauung südlich des Hafens-Ost (heutiges Johannisviertel) aus. Hier werden vor dem ehemaligen Johannistor entlang der Straßen geschlossene Häuserreihen gebaut und es entsteht eine Vorstadt, in der sich vor allem Kleinbürger und Arbeiter ansiedeln.²²⁵ Der beschriebene Weg aus Phase I (Kap. 4.2.1) verändert sich in eine vorstädtische Bebauung, die in ihrer Struktur bis heute vorhanden ist.

Bebauung Weg zur Ballastbrücke und Abtragung am Ballastberg [4+3]

Die Besiedlung nördlich des Lautrupsbachs am Weg zur Ballastbrücke (heutige Straße Ballastbrücke) nimmt ebenfalls deutlich zu. Hier entsteht langsam eine „wohlhabende **Fischer- und Seefahrersiedlung**“²²⁶, aus der heute noch die Wohnhäuser Ballastbrücke Nr. 11 und Nr. 6 als ein- und zweigeschossige Traufhäuser²²⁷ aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts vorhanden sind. Weitere Wohnhäuser kamen im Laufe des Jahrhunderts hinzu²²⁸ und wurden später teils ersetzt durch größere Bauten. Der Weg von der 1581 errichteten Ballastbrücke zur Sandabtragung auf dem Ballastberg führte zwischen den heute erhaltenen Gebäuden Ballastbrücke Nr. 27 und Nr. 24 (Bj. 1744) hindurch. Auch hier entstanden weitere Gebäude. Die Kuhle, die durch den zunehmenden Sandabtrag entstand, ist in damaligen Plänen und bildlichen Darstellungen²²⁹ (» Abb. 4.4.2: 80) deutlich zu sehen und bis heute in der Landschaft ablesbar. Ein Teil der Kuhle ist heute der südliche Teil des Betriebsgeländes der Drageefabrik und die angrenzende Böschung zum höher liegenden Volkspark/Ballastberg. Der alte Weg zum Ballastberg ist die heutige Betriebszufahrt zur Drageefabrik (» Abb. 22: 102).

Die Bleiche (Unterer Lautrupsweg 12) [13]

Nicht weit von der Mündung des Lautrupsbaches und hinter den Wiesen der Pilkentafel liegend ist in der Karten von 1849 und 1863²³⁰ ‚Die Bleiche‘ mit südlich daran anschließendem Garten/Wiesenflächen dargestellt. Der Name und die Lage lassen

224 Flugsang 1955: 18; Schlaber 2009: 21

225 Schlaber 2009: 21

226 Ebd.: 20

227 Beim Traufhaus verlaufen die Dachflächen mit den Traufen und dem Dachfirst parallel zur Straße. Beim Giebelhaus verlaufen diese Dachflächen rechtwinklig zur Straße und der dreieckige Giebel ist Straßenseitig zu sehen.

228 Z.B. Nr. 8 (Bj. vor 1880, eingeschossig) und Nr. 23 (Bj. 1892, zweigeschossig) (Wilde 2001: 266)

229 StA; FI SuK; siehe Phase

230 Karte von 1863 (StA XIV K/P 02374), hier verzeichnet als ‚Bleg‘(Dänisch)

vermuten, dass es sich hier um ein Gewerbe zum Bleichen von Textilien handelt, denn diese lagen aufgrund ihrer Funktion am Wasser und nutzten Wiesenflächen zum Rasenbleichen²³¹ von beispielsweise **Leinenstoffen**. Wohin diese Tücher weiter gelangten, konnte im Rahmen dieser Arbeit nicht geklärt werden. Hier besteht weiterer Forschungsbedarf vor allem vor dem Hintergrund, dass in dieser Zeit Leinenstoffe als Bekleidungsstoff für Versklavte von Flensburg nach St. Croix verschifft wurden.²³² Um 1820/30 entstand das dazugehörige Wohngebäude (Unterer Lautrupsweg 12), welches als einziges bis heute erhalten ist.²³³

Badehaus Harnis ca. 1830-1920 [14]

Etwas nördlich der Ballastbrücke im Bereich der steinigen Landzunge²³⁴ wurde ein Badehaus angelegt, das 1863 kartografisch dargestellt ist. Die **See-Badeanstalt** wurde laut GfFS (1966: 282) 1830 eröffnet. Dort war es möglich, Badekarren zu mieten. Das Motiv der Eröffnung einer Badeanstalt steht im Kontext des frühen 19. Jahrhunderts, als Freizeitbeschäftigungen wie das öffentliche Baden an Bedeutung gewannen.²³⁵ Es wurde mit der Anlandung an der Ballastbrücke zurückgebaut.

Seemannheim 1856 (heutige Ballastbrücke 20) als Altenwohnsitz für arme Seeleute [15]

Am Weg zur Ballastbrücke entstand 1856 das Seemannheim²³⁶, eine soziale Infrastruktur für ältere, weniger wohlhabende Seeleute wie Matrosen und Skipper, welche von zivilgesellschaftlichen Akteuren finanziert worden war. Der namensgebende Stifter, Christian Rønnekamp (1785-1867), war ein wohlhabender einflussreicher Kaufmann und Raffineur. Er war als Jugendlicher zur Ausbildung von Flensburg nach Kopenhagen übersiedelt und hatte dort vor allem mit (Groß)Handel und der Veredelung von Kolonialwaren enormen Profit gemacht. So gehörte ihm in Kopenhagen, neben weiteren Immobilien, das heutige ‚St. Croix Haus‘, eine Zuckerraffinerie.²³⁷ Zum Ende seines Lebens stifteten er und seine Frau Jessy Caroline Howden Teile ihres Vermögens an soziale und kirchliche Einrichtungen (Kloster, Stift, Seemannheim).²³⁸ Der Rønnekampstiftung gehörten einige Kaufleute an, die

231 Diese Form des Bleichens benötigt Wiesenflächen, Wasser und Sonne (Berg/Selbmann 1988: Grundkurs Deutsche Geschichte,143; <https://epub.ub.uni-muenchen.de/4935/1/4935.pdf>)

232 Overdick (2019: 57 mit Verweis auf Degn 1974) berichtet von der Auflistung von Tüchern für die Versklavten in den Schiffslisten. Er bezieht sich auf 1824.

233 Wilde 2001: 302. Darüber hinaus war die Dokumentenlage knapp. Bei Albrecht (1993) ist der Standort nicht erwähnt, da dieser noch weit außerhalb der Stadt lag.

234 Diese Uferformation wurde in ihrer Bedeutung namensgebend für das Flurstück und den späteren Straßennamen ‚Harnis‘. Hinweise darauf finden sich in Wilde 2001: 276.

235 Ebd.,333. Es gibt Hinweise, dass Seebaden in Flensburg bereits um 1795 installiert wurde, jedoch stärker aus dem Motiv heraus, Erkrankungen (Pest, Cholera u. Gelbfieber) zurückzudrängen und auf Basis erster Erkenntnisse zum Zusammenhang von Hygiene und Erkrankungen (Ebd.: 209). Der Ort des früheren Seebads konnte nicht abschließend bestimmt werden.

236 Wilde 2001: 268

237 Von 1798 bis 1837 laut <http://alda.dk/lokalhistorie/skt-croix-sukkerhus#comment-10044> (27.03.2021)

238 N.N. 1926: Salmonsens konversationsleksikon/Anden Udgave/Bind XX: Renden—Schinkel/688 (Lexikoneintrag) <http://runeberg.org/salmonsens/2/20/0716.html> (27.03.2021)



*Abbildung 9:
ehemaliges
Seemannheim,
heute Wohnstätte für
Menschen mit
Behinderung
(Eigene Aufnahme,
2021)*

insbesondere vom Import und der Verarbeitung von Zucker aus St. Croix profitierten.²³⁹ Die Gründung des Seemannheims in Flensburg fällt in die Zeit der Entstehung von Seemannsmissionen (z.B. Bremen 1854²⁴⁰), die sich zum Ziel setzten, Matrosen und Schiffern eine Unterkunft zu bieten. Das Aufkommen dieser Missionen ist vermutlich auch Ausdruck dafür, dass die Arbeitsbedingungen der Arbeiter auf See gesellschaftlich mehr zum Thema wurden. Es fällt auf, dass sich dabei Wohlhabendere, vor allem Kaufleute und Unternehmer, engagierten²⁴¹, welche gleichzeitig auch von der Arbeit der unteren Klassen der Flensburger Gesellschaft profitierten. Zeitlich fällt dies zusammen mit den Abolitionsbewegungen, welche die Arbeits- und Ausbeutungsbedingungen der Plantagenwirtschaft auch in Flensburg thematisierten.²⁴² Hier stellt sich die Frage, ob und in welchem Umfang es Zusammenhänge gab. Seit 1972 ist der ehemalige Rönnekamp-Stift eine Wohnstätte für Menschen mit Behinderungen, die heute zum Holländerhof unter Leitung der Diakonie²⁴³ gehört. Das aktuelle Foto (Abb.10) zeigt die Lage des Gebäudes auf einer Anhöhe, heute an der vierspurigen Straße ‚Ballastbrücke‘ gelegen.

239 Z.B. der einflussreiche und wohlhabende Kaufmann und Raffineur Heinrich Carstensen Jensen seit 1897 (Schütt 2000: 191)

240 Thun 1959: 13

241 Z.B. engagierten sich verschiedene Kaufleute in der Rönnekampstiftung, so auch H.C. Jensen, der in diversen anderen sozialen/kirchlichen Infrastrukturen aktiv war. Schütt (2000: 191) interpretiert dazu: „Alle diese sozialen Aktivitäten sind kennzeichnend für die Einstellung der sogenannten älteren Liberalen, die durch vernünftiges, mitmenschliches Handeln den Missständen ihrer Zeit begegnen wollten.“

242 Sara Lenz (2020: 260) berichtet von Quäkergesandtschaften, die Pamphlete zur Abschaffung der Sklaverei u.a. auch in Flensburg verteilten.

243 http://www.hollaenderhof.de/shared/nps/organigramm_052018.pdf (27.03.2021)

Befestigte Straßen und Eisenbahn/Englische Brücke (1854-1883) [16]

Albrecht (1996: 170) macht in Bezug auf die Infrastruktur auf folgenden Aspekt aufmerksam, der sich auch im Hafen-Ost zeigte und zum Ende der Phase II wandelte:

„Flensburgs transport infrastructure was heavily maritime. All important businesses, including warehouses, factories, and shipbuilders, were located close to the harbour. On the other hand, the city's few streets were not paved and were therefore unreliable. Until the mid 1840s, merchants had to struggle with poor infrastructure, but thereafter some important advances occurred due to the growing export trades to the West Indies, as well as to the beginnings of sustained industrialization.“

Das heißt, abhängig von der Wetterlage blieben Pferdekutschen auf den Landstraßen vielfach stecken. Um den mühsamen Landtransport zu reduzieren, wurden entlang der Ostsee Waren von großen Schiffen auf kleinere Küstenschiffe verladen und über das Wasser entlang der Küste transportiert.²⁴⁴ Dies wandelte sich nach 1840 und es entstanden befestigte Straßen in der Stadt sowie eine innerstädtische Hafenbahn entlang der Westseite der Förde. Im Hafen-Ost wurde die Uferkante entlang des Weges zum Ballastkai vermutlich auch in dieser Zeit befestigt. Archivbilder zeigen, wie hier in Phase III um 1890 hier eine Promenade mit Bäumen angelegt wurde.²⁴⁵ Für den Schienenverlauf der neuen Hafenbahn, welche zuerst entlang der Hafenwestseite verlief, wurden im Bereich der heutigen Hafenspitze weitere Flächen angelandet.²⁴⁶

Als Teil der Hafenbahn entstand 1854 die ‚**Englische Brücke**‘ (» Abb. 3), ein Verladegleis bestehend aus einer 257m²⁴⁷ lange Eisenbahnbrücke mit Schienen darauf, die von der Hafenspitze bis in die Mitte der Förde führte. Die Englische Brücke ermöglichte es, Waren mit Hilfe eines Krans direkt zwischen Schiff und Eisenbahn zu verladen und so den Transport über Straßen sowie den Seeweg um Skagen zu umgehen. Sie wurde von der Englischen Eisenbahngesellschaft gebaut und verband die Ostsee in Flensburg über eine Eisenbahnstrecke mit Husum und Tondern an der Nordsee und von dort über den Seeweg mit England. Damit war sie Teil einer **Querverbindung und Transitstrecke**, die unter anderem Englische Kohle in den Ostseeraum brachte und Ochsen nach England transportierten.²⁴⁸ Motiv für den Bau der Brücke war vermutlich die Erschließung eines kürzeren, weniger gefährlichen und günstigeren²⁴⁹ Handelsweges, um die Umrundung von Skagen mit Schiffen zu vermeiden sowie am Hafen-Ost die Verladung von Schiffen auf die Schienen effizient zu gestalten. Ein Motiv Englands war es offensichtlich auch, den

244 Ebd.: 173

245 Des StA (XIV-Fotos diverse), diese können nicht alle hier abgebildet werden.

246 Dargestellt in Albrecht 1996: 172 Abb.

247 GfFS 1966: 335-337; Schütt/Lorenzen 1971: 107-109;

248 Ebd.: 174; GfFS 1966: 335-340

249 Die Route war wesentlich kürzer. Außerdem konnten die Kosten für den Sundzoll (bis 1857) bei der Umrundung von Skagen eingespart werden (Schütt/Lorenzen 1971: 107-109).

gesteigerten Absatz von englischer Kohle zu ermöglichen.²⁵⁰ Dabei wurde die Entstehung der Brücke erst durch das Aufkommen von Dampfmaschinen für den Antrieb von Schiffen und Lokomotiven möglich. Sie ist damit Teil der **Transformation der Mobilitätsinfrastruktur**, die sich im Hafen-Ost und in den globalen Verbindungen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ereignete. Die Brücke wurde nur bis etwa 1870 genutzt und 1883²⁵¹ stark zerfallen zurück gebaut. Nicht lange danach (1887-95)²⁵² wurde südlich von Flensburg der **Nord-Ostsee-Kanal** als strategisches preußisches Projekt zur Querverbindung zwischen Nord- und Ostsee erstellt – mit der Mündung in die Ostsee bei Kiel. Dies hatte Auswirkungen auf die Verflechtung Flensburgs, da direkter Verkehr damit über Kiel und dann erst nach Flensburg gelangte.

Gärten/Friedhof/Stadtpark Ostseite (~1800) [6]

Neben ganzen Straßenzügen entstanden um 1800 mehrere privat und öffentlich zugängliche Parkanlagen nach dem Vorbild der Englischen Gärten im direkten Umfeld der damaligen Stadt (heutige Westliche Höhe). Diese umfassten die Parkanlagen an der damals neu bepflanzten Stuhrs Allee und die Flächen des (heutigen) Museumsberg, aus der die Christiansens Gärten mit über 25 ha Fläche (um 1820) hervorgingen. Beide entstanden auf Initiative privater Kaufleute²⁵³ als „Ausdruck bürgerlichen Selbstverständnisses“²⁵⁴. Der Ausbau des Christiansenpark wurde durch die gleichnamige Kaufmannsfamilie, welche im Kolonialhandel stark profitierte, finanziert.²⁵⁵ Außerdem entstand die erste öffentliche Friedhofanlage (heute ‚Alter Friedhof‘) als Bereicherung der Landschaftsgärten und wegen der steigenden Einwohnerzahl. Der bis heute erkennbare prägnante Grundriss der Grünanlage als längliche, tropfenförmige Form ist inspiriert durch einen steinernen Sarkophag, der als antiker Ballast (aus Ägypten) nach Flensburg kam und in einer Mumiengrotte aufbewahrt wird.²⁵⁶

Heute gehören die verbliebenen Grünflächen der Stadt und werden unter dem Titel ‚Christiansens Gärten‘ umfangreich saniert.²⁵⁷ Der Arbeitstitel ist ein Beispiel für fehlendes Wissen und Reflexion in der Stadtplanung zum kolonialen Erbe in den materiellen Strukturen

250 Der Import von Steinkohle hatte 1862 den Höchststand mit 7.250 Tonnen und sonst 400-600 Tonnen/Jahr (GfFS 1966: 350)

251 GfFS 1966: 375

252 https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/N/nord_ostsee_kanal/nok_geschichte.html 27.12.2021

253 Giessler 1988: 78-79; Vor allem durch Peter Clausen Stuhr (gestor. 1820) und Christian Andreas Christiansen (1780- 1831).

254 Messerschmidt 1996 bezieht sich hier auf den Kunstgeist und die Bautätigkeit der Familie Christiansen.

255 Drei Generationen der Familie Christiansen profitierten vom Handel und der Ausbeutung der karibischen Inseln als Kaufleute, Schiffseigner, Wertbesitzer und Fabrikant mit Zuckerraffinerien und Ölmühlen (Redlefsen 1964; Albrecht 1995).

256 Albrecht 1993; GfFS 1966: 281-282; Giessler 1988: 78-79; Messerschmidt 1996, 1997 sowie 2021: Geschichte des Parks Christiansenpark, Alter Friedhof und Museumsberg (<https://www.christiansenpark.de/index.php/de/geschichte> 16.03.2021); Redlefsen 1964.

257 <https://www.flensburg.de/Stadtverwaltung/-Stadtverwaltung-%C3%84mter-von-A-Z/-Projekt-Christiansens-G%C3%A4rten.php?object=tx,2306.5&ModID=7&FID=2306.9037.1#Projektziel> 17.12.2021.

der Stadt, denn der Titel ehrt die Kaufmannsfamilie mit einem symbolischen Besitz. Eine Reflexion, woher der damalige Wohlstand der Kaufleute stammte, um die Gartenanlage zu finanzieren, und die kritische Thematisierung dessen im Rahmen der aktuellen Sanierung und Nutzung ist notwendig. Dieser Prozess wurde 2023 im Rahmen der Ausarbeitung von Informationstafeln angestoßen.²⁵⁸

4.3.3 Kaufleute prägen Machtverhältnisse

Die Kolonialität in den zuvor beschriebenen materiellen Infrastrukturen wird vor allem durch die Verknüpfung mit den gesellschaftlichen Machtverhältnissen und Verflechtungen in Phase II deutlicher. Dabei prägten wenige Kaufleute die materiellen und gesellschaftlichen Strukturen.²⁵⁹ Ersteres wird in diesem Unterkapitel beschrieben, Letzteres im anschließenden (» Kap. 4.3.4).

Auswirkungen des Merkantilismus

Der Beginn dieser Phase ist zeitlich verortet in der **Merkantilistischen Wirtschaftspolitik**²⁶⁰ der jeweils herrschenden dänischen Könige. Diese verfolgen das Ziel, Kopenhagen als zentrale Kraft im Dänischen Gesamtstaat zu stärken und wirtschaftliche Konkurrenz anderer Orte zu schwächen. Eine Maßnahme in diesem Zusammenhang war die Commerzverordnung von 1742, durch die ein hoher Zoll auf die Einfuhr von Waren aus zweiter Hand (Transfer-Handel) festgelegt wurde.²⁶¹ Für Flensburg wird dies einerseits als negativ beschrieben,²⁶² da diese Verordnung das Ende der Privilegierung für die Sunddurchfahrt (*Øresund*) gegenüber anderen Städten in Schleswig-Holstein bedeutete. Sie bedeutete damit für Flensburg eine Erschwernis des Transfer-Handels mit Orten in Dänemark und Norwegen. Zugleich erleichterte diese Verordnung, Waren direkt aus den kolonisierten Gebieten ohne Umweg über Kopenhagen zu beziehen, was zuvor nicht möglich gewesen war.²⁶³

Vermutlich nahmen beide Aspekte ihren Anfang darin, dass einige wenige einflussreiche Flensburger Kaufleute und Reeder darauf hinarbeiteten, einen direkten Zugang zu den

258 Eigene Gespräche mit Eiko Wenzel, März 2023. Siehe dazu auch <https://flensburg-postkolonial.de/christiansenpark/> 04.07.2023

259 Ebd., Wendt (2016) bezeichnet diese Phase der Kolonialen Expansion als Zeit der ‚chartered companies‘, welche gekennzeichnet ist durch das Engagement privater Akteure, die sich z.B. in Handelscompanionen zusammenschlossen um ihre wirtschaftlichen Interessen durchzusetzen. Das Engagement der Kaufleute als ‚commerzierende Bürger‘ (GfFS 1966: 185-186), d.h. einflussreiche handlungsmächtige Akteure, die ihre wirtschaftlichen Interessen in Flensburg durchsetzen können, lässt sich hier auch einordnen.

260 Allgemeiner formuliert Wendt (2016: 112) „Ziel des Merkantilismus war es, Macht und Wohlstand eines Landes zu vergrößern. Mit Blick auf Exporte bedeutete das, möglichst keine Rohstoffe, sondern vielmehr vom heimischen Gewerbe verarbeitete Produkte auszuführen. Für Importe galt das Umgekehrte. Wirtschaftsförderung oder Zollgesetzgebung, aber auch der Erwerb von Kolonien, um Absatzmärkte oder Rohstoffquellen zu erschließen, waren Instrumente, mit denen Regierungen diese ökonomischen Abläufe entsprechend beeinflussen konnten.“

261 Albrecht 1993: 85

262 Flugsang 1955: 16; GfFS 1966: 184-185

263 Albrecht 1993: 85

kolonisierten dänischen Inseln zu bekommen. So nutzen sie ihren politischen Einfluss auf die dänische Krone²⁶⁴ mit der Folge, dass Flensburger Schiffe ab 1755 Zugang zu den karibischen Inseln St. Croix, St. Thomas und St. John erhielten. Einige gründeten 1755 die ‚Handelsgesellschaft auf St. Croix in Westindien‘²⁶⁵ und legten rohstoffverarbeitende Gewerbe in Flensburg an, um die Gewinne an den nach Flensburg gebrachten Rohstoffen durch deren Veredelung zu maximieren.

Zur Datenlage der Ausarbeitung ist grundsätzlich anzumerken: Die herangezogenen Quellen für diese Phase zeigen, dass die Zahlen, auf die sich ihre (wirtschaftlichen) Untersuchungen beziehen, in den einzelnen Jahren auch starke Schwankungen aufweisen.²⁶⁶ Das Wachstum in Flensburg hing sehr stark von der politischen Situation zwischen den global aktiven kolonialen Akteur*innen und dem Verhältnis zur dänischen Krone ab. Im Rahmen der Arbeit wird jedoch nicht auf alle Ereignisse in diesem Kontext eingegangen; es geht vielmehr darum, diese als Teil von Globalgeschichte in ihren Verflechtungen (» Kap. 2.2) zu verorten.

Wachstum, Siedlungsverdichtung und Diversifizierung durch koloniale Verbindung

Die Zunahme der Schiffsfahrten²⁶⁷ und des kolonialen Austausches zwischen Flensburg und (überwiegend) St. Croix war der Ausgangspunkt für die Aufschwünge in den Unterphasen und dem anschließenden Wachstum in den verschiedenen Bereichen. Die Zunahme betrifft vor allem die Verarbeitung von nach Flensburg gebrachten Rohwaren und die Herstellung von Versorgungsgütern sowie Ziegeln als Baumaterial zur Verschiffung. Zeitlich versetzt zum Schiffsverkehr erfolgte der **Zuwachs des Segelschiffsbaus**²⁶⁸ mit Zunahme des Frachtvolumens der Schiffe²⁶⁹. Der Anteil der Bevölkerung, welche direkt im seefahrenden Bereich arbeitete, stieg ebenfalls an.²⁷⁰

Um die nach Flensburg gebrachten Rohwaren zu verarbeiten, nahm die Anzahl und Art des verarbeitenden Gewerbes ebenso zu wie des Gewerbes, das für den Schiffbau wichtig war.

264 Albrecht 1996; Albrecht 1996: 169

265 GfFS 1966: 184-185; Bestand bis 1870 (Link 1959: 61-73).

266 Vor allem Link 1959 und Albrecht 1993

267 Link 1959: 141-142 und Beilage 9 verzeichnet zwischen 1755-1807 122 Reisen nach Dänisch Westindien, wobei dies meist St. Croix (die größte der drei Inseln auf der vor allem Zuckerrohr angebaut wurde) bedeutete. Link verweist zudem auf eine Zunahme der Zolleinnahmen, die auf diese Seewege zurückzuführen sind.

268 Ebd.: 142. Basierend auf den davor erzielten Gewinnen der Seereisen nahm der Schiffbau nach 1770 in und um Flensburg zu. Betont wird die „rege Schiffbautätigkeit“ für 1762/63 bei Link (1959). Albrecht (2016: 170) schreibt von 60 Schiffneubauten zwischen 1778-1783 und Flugsang (1955: 16) von einer wieder großen Handelsflotte 1795 mit 295 Schiffen. Inwieweit die Gewerbe, welche Produkte für den Schiffbedarf herstellten, bedeutsam zunahmen, ist laut Neuhaus (2006) nicht eindeutig belegbar.

269 Ebd.: 147 Hier wird eine Vergrößerung des durchschnittlichen Frachtraums um 27% von 1770 zu 1777 dargelegt. Albrecht (2016) beschreibt eine stetige Zunahme der Kommerzlast, die sich in der Dampfschiffahrt fortsetzt.

270 Neuhaus 2006: 187-188, 1847 über 8%, diese beinhalten direkte Seeleute und indirekte Seeleute wie Segelmacher und Schiffsmakler, wobei die Zahl in Bezug auf Frauen als Beteiligte in der Seefahrt nicht eindeutig verständlich ist, da z.B. Segelmacher- und Steuermannswitwen sowie Kapitänsfrauen genannt werden, aber die Partnerinnen von Schiffern und Matrosen unbenannt sind.

So entstanden zunehmend Zuckerraffinerien, Tabakverarbeitungsstätten und später auch Öl- und Reismühlen.²⁷¹ Auf die Zunahme der Zuckerraffinerien wird in Kap. 4.3.4 exemplarisch eingegangen. Dabei war die Zunahme und **Diversifizierung der verarbeitenden Gewerbe** auch ein Resultat des Handels²⁷² und des Profits durch die Verarbeitung westindischer Produkte. Das heißt, Flensburgs Ökonomie profitierte von und war sehr stark geprägt durch kolonial geprägte Handels-, Versorgungs- und Veredelungsinfrastrukturen.

Mit dem wirtschaftlichen Wachstum nahm die Bevölkerung zu. Sie wuchs seit dem Jahr 1700 von ca. 5.000 Einwohner*innen auf ca. 11.000 im Jahr 1803 an. Im Jahr 1855 wurden dann bereits ca. 18.900 Einwohner*innen gezählt.²⁷³ Folglich wurde der **Wohnraum knapper** und die Wohnverhältnisse für die einfache Bevölkerung wurden schlechter. Eine Reaktion, auch in Verbindung mit dem Verbot bis 1796, außerhalb der Stadtgrenze zu bauen, war die additive Verdichtung der Höfe im Stadtraum (heutige Altstadt).²⁷⁴ Hier bauten Haus- und Grundstücksbesitzer (häufig Kaufmannsfamilien) weitere Wohnhäuser, Gebäude für verarbeitendes Gewerbe sowie Speicher in den Höfen und fügten bestehenden Gebäuden Stockwerke hinzu. Gleichzeitig stiegen die Mieten und Preise für Grundstücke im Stadtgebiet.²⁷⁵ Weitere vorindustriell geprägte Gewerbetreibende, Handwerksbetriebe, Handwerker und Arbeiter kamen mit der vorgenannten Diversifizierung der Gewerbe hinzu. Dabei wandelte sich im 19. Jahrhundert die Wohnsituation von Handwerksgesellen, die zunehmend im eigenen Hausstand lebten und nicht mehr im Haushalt des Meisters.²⁷⁶

Außerdem entstanden **repräsentative Bauten** der Kaufleute entlang der Hauptstraße (Große Straße/Holm). Von einer allgemein verstärkten Bautätigkeit um die Jahrhundertwende und einer Hochkonjunktur in der Anzahl der Handwerker im Jahr 1797 wird berichtet.²⁷⁷ Diese Auswirkungen prägen bis heute das Innenstadtbild. Im 19. Jh. erfolgte die Ausdehnung der Stadtgrenzen mit der Entstehung neuer (Vor-)Stadtteile wie die Bebauung von St. Jürgens (» Kap. 4.3.2) im erweiterten Hafen-Ost. Die beschriebene **Siedlungsverdichtung und Ausdehnung** - als zeitverzögerter Effekt des wirtschaftlichen Aufschwungs - lässt sich sehr gut in der vergleichenden Kartenarbeit ablesen (» Abb. 2, 8, 11).

271 Albrecht 1993

272 Ebd.; Neuhaus 2006: 183 mit Verweis auf Link 1959

273 GfFS 1966 zu 1700; Flugsang 1955: 16; Albrecht 1996: 169 zu 1803/55.

274 Rust 1967: 88; Das Verbot, außerhalb der Stadtgrenze Wohnraum zu bauen, galt bis 1796

275 Ebd.: 86; Neuhaus 2009: 186 mit Verweis auf Stadt Flensburg (1984)

276 Albrecht 1993: 53

277 Albrecht 1993: 192; Rust 1967: 88; Ebd.: 85 „Bei ca. 10.000 Einwohnern war rund jeder 5. Flensburger ein Handwerker.“ (1797, zünftig und unzünftig). Wie bei der Summe aus Meistern, Gesellen, Gehilfen und Lehrlingen Frauen mitberücksichtigt wurden, konnte nicht abschließend geklärt werden.

Gesellschaftliche Ungleichheitsverhältnisse und Wandel

Phase II ist geprägt durch gesellschaftliche Umbrüche, die sich auf gesellschaftliche Machtverhältnisse und vermutlich auch auf Eigentum auswirkten. Es gibt Hinweise darauf, dass diese Phase des Wachstums und der **Profitsteigerung für einige wenige** einherging mit Verlusten für andere. Soziale Ungleichheiten innerhalb der Flensburger Stadtgesellschaft waren weiterhin erheblich, denn die gesellschaftlichen Machtverhältnisse blieben an Besitz gekoppelt.

Kaufleute gehörten (bis 1833/1850 institutionalisiert) zur politischen Führungsschicht²⁷⁸ und die Rangordnung wie in Phase I beschrieben (» Kap. Fehler: Verweis nicht gefunden) weichte sich zwar zum Ende der Phase II etwas auf. Im Zuge der Industrialisierung entstanden neue Produktionsarten wie z.B. der Maschinenbau und die Eisengießerei mit industriellen Fabriken. Albrecht (1995: 126-127) beschreibt hier einen Wandel (ab ca. 1850) von den „Kaufmannsaristokratien“ einiger weniger vorindustriell geprägter Kaufmannsfamilien hin zum Bedeutungszuwachs industrieller Unternehmen. Dabei merkt sie aber auch an, dass diese „häufig jedoch in familiärer Verbindung mit alten Kaufmannsfamilien [standen]“²⁷⁹, wenn z.B. die Finanzierung fast ausschließlich über Familienkapital möglich war.²⁸⁰

Gleichzeitig beschreibt Rust (1967: 85) Aufstände von Handwerkern, Arbeitern und der weniger wohlhabenden Bevölkerung, die sich gegen die Kaufleute richteten und einen vom Rat garantierten Marktpreis für Korn einforderten. Auch dies ist ein Hinweis darauf, dass die Situation für Einwohner ohne Besitz schwierig war und der Profit am Aufschwung durch die koloniale Verflechtung in dieser Phase selektiv erfolgte.

278 Albrecht 1995: 113

279 Albrecht 1995: 126 stellt dies am Beispiel des familiengebundenen Generationswechsels bei der Familie Christiansen dar.

280 Hier bedarf es mehr Forschung zur Frage, inwieweit über Kapitalströme dieser Art eine Kontinuität der Einflussnahme von Kaufmannsfamilien stattfand.

4.3.4 Verflechtungen, Ausbeutung und Gewinnabschöpfung

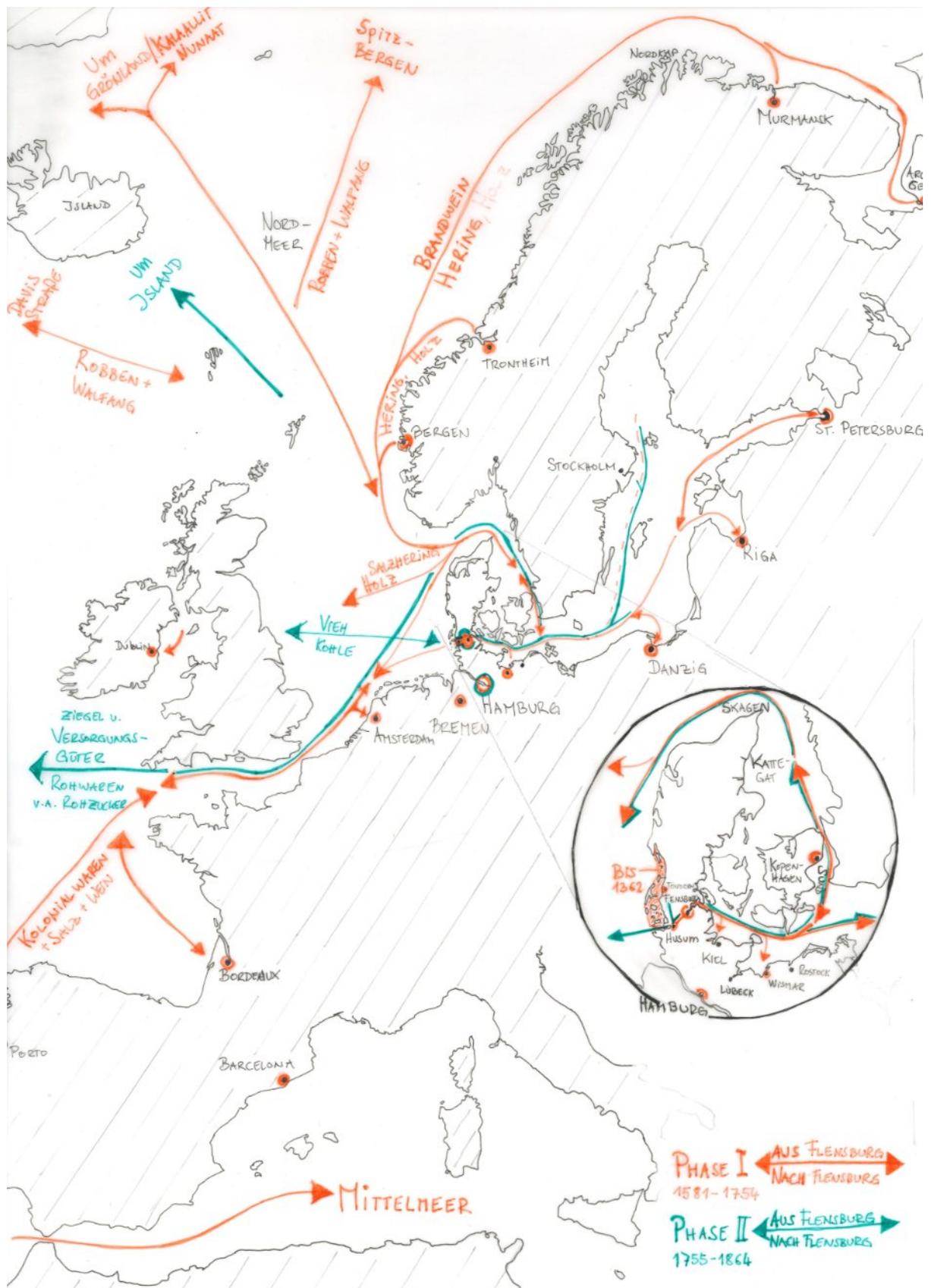


Abbildung 10: Verflechtung Phase II - Stoffströme und Handelsrouten Seewege Fl. (Eigene Darstellung Literatur basiert: Albrecht 1993; 1996; GfFS 1966: 287-339; Grigull 2018; Link 1959; Petersen 2018; Wendt 2016: 211-212.)

Phase II ist geprägt durch umfangreiche Verflechtungen, dargestellt in Abb.10 und Abb.19: 92. Zentral ist hier die koloniale Verflechtung zwischen Flensburg und den kolonisierten Inseln St. Croix, St. Thomas und St. John, welche beide Seiten der Verbindung sehr unterschiedlich wirtschaftlich, gesellschaftlich und stadträumlich geprägt hat. Die Komplexität der Verflechtung und deren Auswirkungen werden im Folgenden näher beleuchtet. Am Produkt Zucker wird beispielhaft dargestellt, wo und wie Flensburg als Hafenstadt sehr stark von der Verflechtung geprägt wurde und profitiert hat.

Die Verflechtung begann 1755 mit dem direkten Schiffsverkehr von Flensburger Schiffen zwischen diesen Orten. Dabei wurden nach St. Croix, St. Thomas und St. John **verarbeitete Produkte** zur Versorgung der ‚Plantagenwirtschaft‘ transportiert. Diese waren:

- (a) verarbeitete landwirtschaftliche Produkte zur Ernährung (Bier, Brot, Butter, Erbsen, gesalzener Fisch, konserviertes Fleisch, Gerste, Haferflocken etc.),
- (b) verarbeitete Alltagsprodukte (Leinen- und Wollstoffe für die Versklavten,²⁸¹ Segelstoffe, Taue, Leder, Schuhe, Papier, Seile, Tierfette etc.) und
- (c) später zunehmend (Schiffs)Baustoffe und Werkzeuge (v.a. Ziegel auch als Ballast, Messer, Stangeneisen,²⁸² Blanken) sowie
- (d) hochwertige, verarbeitete Luxus-/Konsumgüter (raffinierter Zucker, Süßigkeiten, Tabakprodukte),²⁸³ aber auch Tiere (Pferde, Ziehbullen etc.).²⁸⁴

Die Belieferung erfolgte auf Bestellung (Trampschiffahrt) durch die Kolonisatoren vor Ort²⁸⁵ und bedeutete für Flensburg und die Region eine Absatzmöglichkeit der verarbeiteten Produkte.

Der gewichtsmäßig größte Anteil der Ladung war jedoch Ballast in Form von Sand oder Ziegeln, welchen die Schiffe in ihrem Bug transportierten.²⁸⁶ Mit Zunahme der Ziegelproduktion wurde Sand als Ballast abgelöst. Motive hierfür waren vermutlich der Mehrwert und das Interesse am Absatzmarkt St. Croix, St. Thomas und St. John in Verbindung mit der zunehmenden Bautätigkeit²⁸⁷ von kolonialen Infrastrukturen auf den Inseln. Um 1800 wurde der größte Anteil der Ziegelproduktion nach Kopenhagen als Baumaterial und als Ballast in die Karibik verschifft.²⁸⁸

281 Link 1959: 63,319 Beilage 6

282 Hier liegt die Vermutung nahe, dass die Metallprodukte aus den Schiffslisten auch zu Herstellung von Bestrafungsinstrumenten verwendet wurden.

283 Albrecht 1996: 179-182 mit Verweis auf Brockstedt 1975: 423-426. Neuhaus (2006: 194) verweist darauf, dass die Datenlage zu den Schiffslisten nicht ausreichte, um diese detailliert auszuwerten.

284 Link 1959: 63, 319 Beilage 6

285 Neuhaus 2006: 181; GfFS 1966

286 Dieser war notwendig, damit die Segelschiffe tief genug im Wasser lagen, um seetüchtig zu sein. Das Gewicht der Versorgungsgüter reichte hierfür nicht aus.

287 Vestergaard/Berthelsen 2018: 137-146

288 Albrecht 1993: 192

Nach Flensburg wurden **rohe und semi-rohe Produkte** (Rohzucker, Rohrum, Rohtabak, Mahagoni, Baumwolle etc.) gebracht, die dann in der Stadt und der Region in koloniale Luxusgüter transformiert wurden und teils wieder auf die Inseln als Versorgungsgüter gebracht wurden.²⁸⁹ Teil der Verflechtungen war also der Tausch von Gütern mit unterschiedlichem Wert, wobei die Rohwaren für die Kaufleute günstig waren, weil die Herstellung durch unbezahlte Arbeitskräfte/Versklavte erfolgte.

Im Folgenden lässt sich am Zucker exemplarisch die starke Verflechtung Flensburgs mit den Inseln St. Croix, St. Thomas und St. John ablesen, welche sich in Flensburg auf die Strukturen in der Stadt direkt in Form von materieller Infrastruktur und indirekt als erfolgreiches Wachstum auswirkte.

Zuckerverarbeitung zur Gewinnabschöpfung in Flensburg

In großem Umfang wurde Rohzucker als Ladung nach Flensburg gebracht, der in die Raffinerien der Herzogtümer weitertransportiert und zunehmend in Flensburg direkt verarbeitet wurde (ab 1763, » Kap 4.3.2). Dabei war das Anlegen von Zuckerraffinerien (zumindest zeitweise) an die Bedingung gebunden, dass Rohzucker exklusiv von den Insel St. Croix, St. Thomas und St. John verarbeitet wurde.²⁹⁰ Zudem gab es für die Einfuhr von Rohzucker Steuerbegünstigungen im Rahmen merkantilistischer Wirtschaftspolitik.²⁹¹ Albrecht (1993) zeigt, dass sich der Wert der **Zuckerproduktion** zwischen 1780 - 1808 fast verdreifachte. In dieser Zeit stieg bei vier bis sieben Raffinerien die Anzahl der Beschäftigten von 25 auf 44 an. Die **Zuckerraffinerien** verzeichneten weiter einen Zuwachs zwischen 1806 mit sieben Raffinerien und dem Höchststand 1820 mit 13 Raffinerien, welche dann abnahmen, bis 1863 nur noch drei Raffinerien bestehen blieben. Albrecht beschreibt, dass es etwa acht Raffinerien über einen längeren Zeitraum gab. Dabei machte die Zuckerverarbeitung zwischen 1806 und 1822 mehr als 70% des verarbeitenden Gewerbes (*manufactures*) aus.²⁹² Die Zuckerverarbeitung war ein prägender Gewerbezweig in Flensburg zwischen ca. 1760 und 1850. Das Spezifische hier war, dass die involvierten Reeder sowohl die handelnden Kaufleute waren, welche zudem die Raffinerien besaßen und diese mit dem Ziel betrieben, die Gewinne aus den nach Flensburg gebrachten Rohwaren lokal zu maximieren. Zudem verteilten sie dabei die Risiken der Investitionen für das Losschicken eines Schiffes.²⁹³

Albrecht (1993; 1995) begründet den Rückgang an Raffinerien (noch bevor sich die politische Situation 1865 änderte) u.a. damit, dass einige bei traditionellen

289 Albrecht 1996: 179-182. Weitere verarbeitende Gewerbe, die von Schiffsbesitzern betrieben wurden, waren das Tabakgewerbe und die Pflanzenölherstellung /Ölmühlen.

290 Albrecht 1993: 86 mit Verweis auf Link 1959: 73 (jedoch ist der Inhalt unter angegebener Seitenzahl nicht auffindbar)

291 Albrecht 1995: 117

292 Ebd. 1996: 182

293 Albrecht 1993: 85-94, 245-249 Tab., 1995: 114-21; 1996: 122-123

Herstellungsverfahren blieben, anstatt auf effizientere Verfahrensarten umzusteigen, und sogar beharrlich an traditionellen Verarbeitungsmethoden²⁹⁴ festhielten. Sie macht in diesem Zusammenhang auch auf die **verspätete Industrialisierung** in Flensburg aufmerksam und führt als Grund den Seehandel als wichtigen Wirtschaftszweig an.²⁹⁵

Dies stärkt die Beobachtung, dass die **Gewinne enorm** gewesen sein müssen. Daraus lässt sich die These anstellen, dass es lange Zeit für die Kaufleute, die auch Zuckersieder und Reeder waren, nicht notwendig war, effizientere industrielle Verfahren bei der Verarbeitung einzusetzen.

Ebenen der Ausbeutung in St. Croix, St. Thomas und St. John (St. Jan)

Mit der zunehmenden Verbindung zu St. Croix, St. Thomas oder St. John hatten einige Kaufmannsfamilien nach 1800 Niederlassungen mit Kontorhäusern auf den Inseln.²⁹⁶ Es finden sich Hinweise auf weitere Akteure der Kolonisatoren, die Pflanzer, welche als Handelspartner in Abhängigkeit der Kaufleute auftraten²⁹⁷ und vermutlich den Zuckerrohranbau auf den Inseln organisierten, sicherten und überwachten. Den größten Teil der Bevölkerung auf den Inseln bildeten jedoch die versklavten Menschen, welche mit ihrer Arbeit den für Flensburger Kaufleute sehr gewinnbringenden Rohzucker herstellten. Was die Flensburger Kaufleute und Seeleute über die Verhältnisse vor Ort wussten, wie sie darin direkt involviert waren und wie die Verhältnisse vor Ort im Detail waren, ist auf Basis der Literatur aus Flensburg kaum ausfindig zu machen.²⁹⁸ Hier befindet sich eine Leerstelle in der (Flensburger) Geschichtsschreibung.²⁹⁹ Umfangreich belegt ist jedoch die Belieferung der Inseln mit Versorgungsgütern³⁰⁰ für die ‚Plantagenwirtschaft‘, denn diese sah keine Selbstversorgung vor³⁰¹ bzw. die Inseln waren für den Monokulturanbau vorgesehen.

Der Entwicklung in Flensburg gingen als ermöglichendes Element auf St. Croix, St. Thomas und St. John Prozesse der Ausbeutung auf verschiedenen Ebenen voraus. Dies waren die Ausbeutung und **Zerstörung der Natur** zur Ausweitung der Zuckerrohranbauflächen und die

294 Neuere effektivere Methoden zum Sieden (Dampf- und Vakuumapparate) fanden keine Anwendung, obwohl der neuere Brennstoff Steinkohle aus England (nach 1812, statt Torf) vermehrt eingesetzt wurde (1993: 94 Anm. 30).

295 1995: 114,121; 1993: 94

296 Z.B. H.C. Brodersen und Andreas Christiansen nach 1800 (Neuhaus 2006: 181-182, 193 Anm. mit Bezug auf Rühmann (1997: 71). Petersen (2018: 32) berichtet, dass bereits ab 1684 ein Flensburger Kaufmann als Gouverneur auf St. Thomas lebte und die Insel maßgeblich prägte, u.a. indem er Schleswig-Holsteiner als Siedler anwarb.

297 Link 1959: 71-72; Wendt (2013: 49) gibt Hinweis darauf, dass die Pflanzer die Versklavten ‚kauften‘.

298 Wie die Quellen in diesem Absatz zeigen, finden sich nur vereinzelte Hinweise als Nebensätze, meist mit wirtschaftlichem Fokus. Dabei tauchen Referenzen zu versklavten Menschen selten auf, z.B. in Bezeichnungen von Gütern, die für sie bestimmt sind (ebd.: 319). Bereits Link (1959: 99) stellt Leerstellen fest, wenn er schreibt: „Leider fügte Christiansen keine näheren Einzelheiten über seine Tätigkeit in Westindien hinzu, so daß nur die Daten im Zusammenhang mit den übrigen Quellen einige Aufschlüsse geben können“.

299 Die Leerstellen und die dominante Erzählung der ‚Rumstadt‘ wurde durch die Autor*in untersucht und dargestellt im unveröffentlichten Projektbericht „Verflochtenes Flensburg“ im März 2019.

300 Link 1959: 63,319; Overdick 2018: 12, hier wird auch auf die Funktion der Aufrechterhaltung der Plantagenwirtschaft hingewiesen. Dies bleibt in älteren Texten unbenannt.

301 Petersen 2018: 34 mit Verweis auf die überlieferten Ausfuhrzölle von 1863.

Verschleppung, Versklavung und **Ausbeutung von Menschen** und deren Arbeit auf der Basis von Gewalt, Strafen und Zwang.³⁰² Dazu berichtet Susanne Grigull (2018), dass die ehemals bewaldete Insel St. Croix gerodet wurde, um Plantagenflächen herzustellen und **Mahagoni** abzubauen. Das Holz wurde zum Bau der Plantagen und für Kolonialmöbel³⁰³ der Kolonisatoren verwendet und in großem Umfang nach Europa einschließlich Flensburg transportiert. Hier wurde es auch von Flensburger Tischlern verarbeitet und als Kolonialmobiliar zurückgebracht. 1777 war der Mahagonibaum auf St. Croix bereits selten.³⁰⁴ Link (1959: 70) berichtet von einer extremen Steigerung der Zuckerproduktion von 1,5 Mio. lbs in 1755 auf 17 Mio. lbs in 1770,³⁰⁵ d.h. mehr als eine Verzehnfachung der Mengen in nur 15 Jahren. Die Produktion wurde mehr als verdoppelt um 1800 mit 32,5 Mio. lbs und hatte ihren Höchststand 1812 mit 46 Mio. lbs.³⁰⁶ Diese Steigerungen waren nur möglich durch eine enorme Steigerung der Versklavung. Die Zahl der nach St. Croix, St. Thomas und St. John verschleppten und versklavten Menschen stieg von 8.897 im Jahr 1755 auf 21.698 im Jahr 1773 an.³⁰⁷ In der Zeit von 1792 -1802³⁰⁸ muss es eine weitere enorme Zunahme versklavter Menschen in Dänisch Westindien gegeben haben, was sich auch auf die Verarbeitung von Zuckerrohr auswirkte. Danach beendete Dänemark zwar die transatlantische Verschleppung von Menschen, die Sklaverei auf den Inseln blieb jedoch bestehen. Gleichzeitig gab es durchweg Widerstand der versklavten Menschen.³⁰⁹ Als Ergebnis der **Rebellion Versklavter 1848** auf St. Croix wurden die versklavten Arbeiter offiziell frei.³¹⁰ Damit verloren zwar die

302 Mit Müller (2017: 63) lässt sich dieser Zusammenhang von Kolonialismus und den gesellschaftlichen Naturverhältnissen auf St. Croix und Hafen-Ost auf den Punkt bringen, Müller beschreibt diesen Zusammenhang so: „Kolonisierungsprozesse sind total, in der Herrschaft über Menschen wie in der Herrschaft über Natur.“

303 Auf die Verflechtung über Mahagoni zwischen afrikanischen Versklavten und dem Tischlerhandwerk u.a. in Flensburg hat Grigull (2018: 177-185) hingewiesen. Der Begriff ‚Mahagoni‘ geht auf das Wort ‚M’Oganwo‘ in Yoruba zurück, einen ähnlichen afrikanischen Baum. So wurden die Motive, welche sich in den Kolonialmöbeln finden, durch als Tischler tätige versklavte Menschen gestaltet. Diese Motive wurden wiederum von Tischlern z.B. in Flensburg aufgegriffen und finden sich in den Möbeln der Biedermeierzeit wieder. Als Beispiel dafür nennt Grigull das Lyra-Motiv, welches auch als religiöses Motiv des Sankofa-Vogels der Ashanti interpretiert werden kann. Sie vermutet außerdem, dass versklavte Afrikaner nach Flensburg gebracht wurden, um hier im Tischlerhandwerk weitergebildet zu werden. Mit dieser Vermutung lässt sich eine Leerstelle beschreiben, die in der Zukunft durch weitere Recherche gefüllt werden kann.

304 Augenzeugenberichten zur Folge (Grigull, 2018: 180 mit Verweis auf Oldendorp 1995[1777] Geschichte der Mission der evangelischen Brüder auf den caribischen Inseln S. Thomas, S. Croix und S. Jan, Nachdruck der Ausgabe Barbý 1777, 207)

305 Link 1959 mit Verweis auf Sveistrup 1942: 136. Die Maßeinheit lässt sich nicht ohne Weiteres in kg umrechnen, da nicht hervorgeht, auf welcher Maßeinheit des Pfunds (dänisch, britisch oder andere) die Mengenangaben basieren.

306 Sveistrup 1942: 136. Der Produktionshöchststand von 1812 wurde durch sehr gute Wetterbedingungen begünstigt.

307 Neuhaus 2006: 181 mit Verweis auf Lohmeier 1994: 13.

308 Diese Zeit umfasst die zehnjährige Übergangsfrist, mit der das Dänische Königreich 1792 die transatlantische Verschleppung verbietet (nicht die Versklavung oder den Handel innerhalb der Kolonien) und gleichzeitig die Versklavungsschiffe subsidiert, so dass mehr Menschen (25.000) in dieser Zeitspanne aus Westafrika in die dänischen Kolonien verschleppt werden als in anderen Zeitspannen davor (Petersen 2018: 37; <https://www.virgin-islands-history.org/en/timeline/danish-decision-to-abolish-transatlantic-slavetrade/> 21.01.2021).

309 Z.B. 1733 auf St. John, 1759 auf St. Croix. Die brutalen und harten Bestrafungen sowie die Methoden wie Halseisen mit Widerhaken sind zudem ein Indiz dafür. Ohne Widerstand wären sie nicht notwendig gewesen (Tafari-Ama 2017: 96; www.virgin-islands-history.org/en/history/slavery/barbaric-punishment-for-enclaved-laborers-with-an-urge-to-rebel/ 19.04.2021).

310 www.virgin-islands-history.org/en/timeline/danish-decision-to-abolish-transatlantic-slavetrade/ 19.04.2021

Sklavenbesitzer einen erheblichen Teil ihres Wohlstandes.³¹¹ Jedoch änderte sich wenig an den abhängig machenden und schlechten Arbeitsbedingungen für die Arbeiter*innen.³¹² Dieses Ereignis hatte für Flensburg vermutlich auch einen starken Einfluss auf die Verfügbarkeit und notwendige Aufwendungen für die Rohwaren und den Absatz von Gütern in St. Croix, St. Thomas und St. John und steht daher vermutlich auch im Zusammenhang mit dem zuvor genannten Rückgang der Zuckerverarbeitung in Flensburg noch vor dem Ende der Phase II.

Verflechtung über Ziegel

Ausdruck fand diese Verflechtung in den materiellen Infrastrukturen nicht nur in Flensburger Raffinerien, Speichern und einem allgemeinem Bauboom, sondern auch auf St. Croix, St. Thomas und St. John durch Kontorhäuser und eine zunehmende Zahl an Gebäuden der kolonialen Verwaltungsstruktur, die auch aus Flensburger Ziegeln gebaut wurden. Die gelben Ziegel prägen die Gebäude der historischen Stadtzentren, z.B. in der Altstadt in Charlotte Amalie auf St. Thomas, bis heute.³¹³ Flensburg ist folglich bis in die Gegenwart hinein über die materiellen Infrastrukturen mit den drei Inseln St. Croix, St. Thomas und St. John direkt verbunden.

Gewinne in Flensburg durch koloniales Ausbeutungsverhältnis

Die Entwicklungen an den beiden Orten zeigen, dass die Zunahme von Schifffahrt, Handel und der Verarbeitung von Rohzucker in/via Flensburg auf der Ausbeutung von Natur und Menschen auf St. Croix, St. Thomas und St. John basierte. Es zeigt sich auch, dass die Verflechtung nicht einfach auf einer Handelsbeziehung basiert, bei der Waren mit unterschiedlichem Wert getauscht werden, sondern dass es sich hier um ein koloniales Ausbeutungsverhältnis handelt, bei dem Rohprodukte durch versklavte Arbeit hergestellt werden und dann an deren Handel und Wertsteigerung mehrfach und einseitig profitiert wird.

Für Flensburger Akteur*innen erfolgte die Wertsteigerung und Gewinnabschöpfung mehrfach. Reeder und Kaufleute profitierten (1.) am Transport und (2.) am Zwischenhandel mit den Rohwaren. Dann erfolgte die Veredelung des Rohzuckers in eigenen Raffinerien und damit eine extreme Wertsteigerung (3.) und deren Verkauf in der Region (4.) sowie die teilweise Rückführung und der Verkauf der veredelten Produkte (5.) sowie der Transport (6.). An dem Verkauf von lokalen Produkten aus Flensburg und Umgebung als Versorgungsgüter und Baustoffe (z.B. Ziegel) auf St. Croix, St. Thomas und St. John profitieren zahlreiche Gewerbezweige und landwirtschaftliche Produzenten.

311 Wobei sie später sogar Kompensationen erhielten (Ebd.).

312 In der Folge gipfelte der Widerstand 1878 im ‚Fireburn‘, einer großen Rebellion der Arbeiter*innen, bei der Plantagen, Häuser und halb Frederiksted in Brand gesteckt wurden. Eine zentrale Rolle spielten dabei die drei Frauen Mary Thomas, Axeline Elizabeth Salomon (Agnes) und Mathilda McBean, auch bekannt als ‚Queens‘ (www.virgin-islands-history.org/en/history/fates/the-three-rebel-queens/ 07.04.2021)

313 Vestergaard/Berthelsen 2018: 137-146

4.3 PHASE II: 1755-1864 Handelsgesellschaften und Profit an versklavter Arbeit:

Diese Gewinne schlagen sich verzögert auch in der materiellen Infrastruktur nieder, wie die folgende Phase III zeigt.

4.4 PHASE III: 1864-1923 Industrialisierung und europäischer Imperialismus

4.4.1 Zusammenfassung zu Phase III

Die Phase III beginnt mit einer geopolitischen Veränderung: Flensburg und Schleswig (Nord und Süd) werden preußische Provinzen. Damit endet zum einen die Zugehörigkeit zur dänischen Krone nach über 400 Jahren und zum anderen der direkte Zugang zu den kolonisierten karibischen Inseln nach 109 Jahren. Geopolitisch beinhaltet diese Phase den Übergang und die Zeit des deutschen Kaiserreiches (1871-1918) mit Bismarck als Reichskanzler (1871-1890) und der Wilhelminischen Epoche³¹⁴(ca. 1888-1918) sowie den ersten Weltkrieg (1914-1918) mit darauf folgender Inflation, den Beginn der Weimarer Republik (1918/19) und der Volksabstimmung zur Grenzziehung (1920). Damit einher geht der europäische Hochimperialismus mit der Aufteilung und Inbesitznahme Afrikas und das Weltmachtstreben des deutschen Kaiserreiches um „einen Platz an der Sonne“ (» Kap. 4.4.3) als flächenmäßig drittgrößtes Überseekolonialreich.³¹⁵ Phase III umfasst daher Flensburgs zweite Kolonialzeit vor allem als Teil des deutschen Kaiserreiches mit Zugang und Verbindungen zu kolonisierten (deutschen und europäischen) Gebieten in Afrika, Asien und Ozeanien, die primär via Dampfschiff erreicht wurden. Imperialismus und die aufkommende Industrialisierung bringen eine **Transformation der Mobilitäts- und Transportinfrastrukturen mit vergrößerter Reichweite** durch fossile Energieträger mit sich. Die fossil-freie und verhältnismäßig langsame Segelschiffahrt wird ergänzt und ersetzt durch die Dampfschiffahrt in Kombination mit der Eisenbahn. Diese Transformation erfolgt global und lokal in der Stadt Flensburg und lässt sich konkret im Hafen-Ost ablesen. Infolge der Industrialisierung nimmt die Stadtbevölkerung Flensburgs innerhalb dieser Phase um mehr als das Dreifache zu³¹⁶ und die Stadtinfrastruktur vergrößert sich enorm. Die Phase endet mit der Zeit um die Volksabstimmung 1920, in deren Folge Flensburg zur Grenzstadt wird³¹⁷ und der Hafen-Ost durch Anlandungen bis 1923 weitestgehend seine heutige Uferlinie und befestigte Flächen erhält.

Dabei sind die lokalen Veränderungen am Hafen-Ost überregional und global in eine neue Epoche der **imperialen Kolonisierung** einzuordnen. Wie diese kolonialen Veränderungen und Verflechtungen sich in der materiellen Infrastruktur des Hafen-Ost wiederfinden, wird im Folgenden dargestellt und zusammengetragen. Diese sind auch der folgenden Karte zu entnehmen.

314 Welche sich vor allem unter der 30jährige Regierungszeit von Kaiser Wilhelm II (1888-1918) ausdrückte.

315 Petersen 2018: 33

316 1864: 20.314 EW, 1895: 40.840 EW und 1915: 68.636 EW (GfFS 1966: 370)

317 Da Nordschleswig zum Dänischen Gesamtstaat überging, verschob sich die Grenze nach Süden.

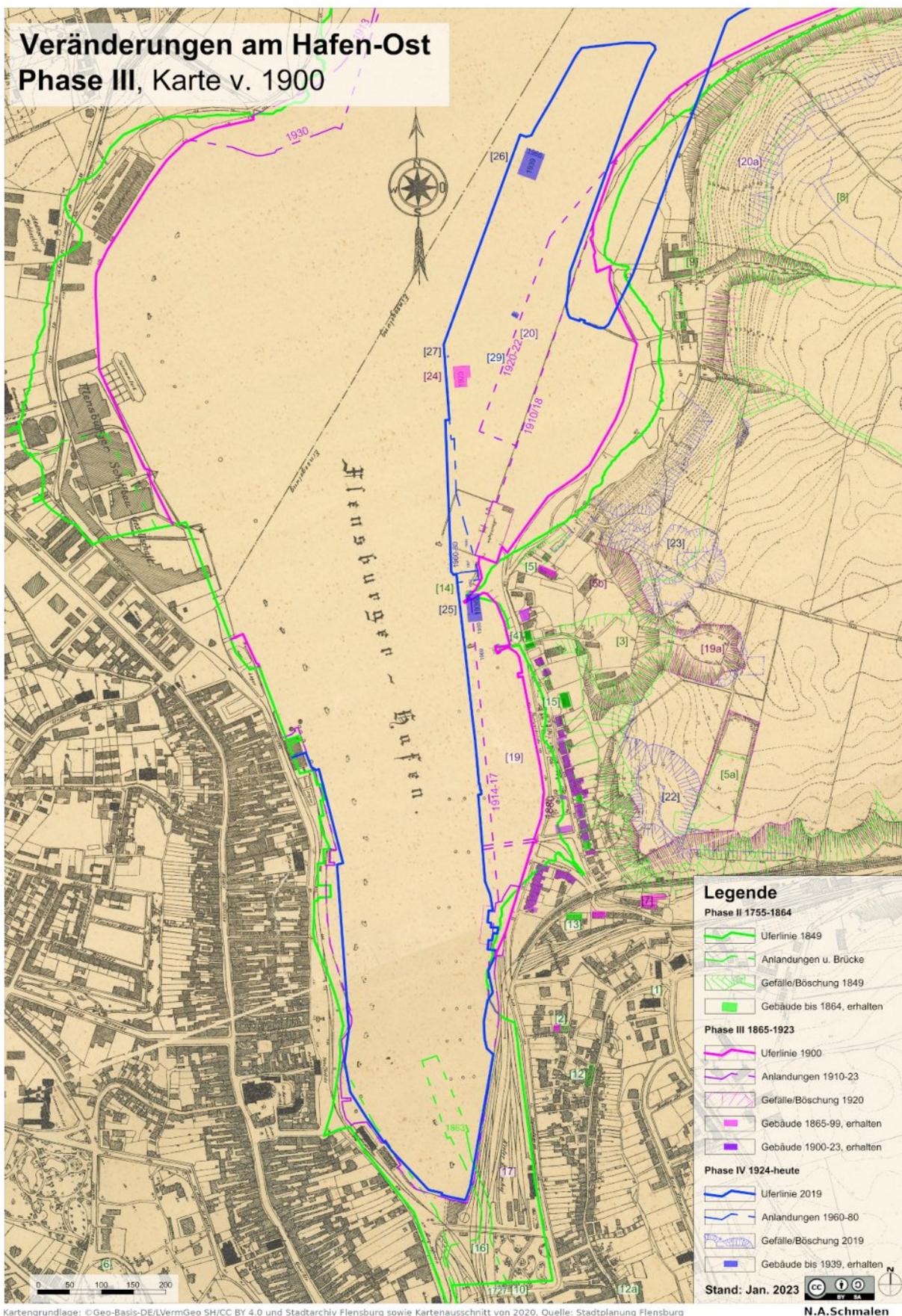


Abbildung 11/Anhang 2: Phase III, Veränderung der Uferlinie am Hafen-Ost (Eigene Darstellung u. Karte von 1900, Quelle: FI Suk)

4.4.2 Transformation der (Transport-)Infrastrukturen am Hafen-Ost

Anlandung Hafendamm und Kieler Bahnhof (ca. 1870 – ca. 1927)(heute Parkplatzflächen) [17]

Wesentliche Veränderungen im Hafen-Ost erfolgten ab den 1870-80er Jahren³¹⁸ im Zuge der Herstellung von Mobilitätsinfrastrukturen (»Karte 11/Anhang 2). Für die verschiedenen Eisenbahnstrecken nach Kiel, Kappeln und Satrup wurden Schienen und eine Eisenbahnkurve das Lautrupsbachtal hinauf verlegt.³¹⁹ Im Bereich der zurückgebauten Englischen Brücke am östlichen Fördeufer bis zur Höhe Lautrupsbach erfolgten Anlandungen [16+17] für Schienen und den Kieler Bahnhof (BJ. 1881). Dabei wurde die alte Uferkante bis zur Höhe des Ballastkai zur neuen Straße ‚Hafendamm‘ angelegt.³²⁰ Aufnahmen aus dieser Zeit zeigen eine Promenade mit säumenden Baumreihen. In der Karte von 1912 ist der Bereich zwischen dem neuen Hafendamm und der Straße ‚Ballastbrücke‘ als Grünfläche dargestellt.³²¹ Die Eisenbahninfrastruktur des Kieler Bahnhofs existierte bis in die 1920er Jahre und wurde im Zuge der Streckenanbindung an dem neuen heutigen Bahnhof zurückgebaut.

Gleichzeitig erfolgten ab 1920 umfangreiche Gleisarbeiten, um die neuen nördlicheren Flächen des Freihafens anzubinden. Parallel dazu erfolgte auf der Fördewestseite die Verlängerung/Verbindung der Hafenbahn mit dem wachsenden Industriegebiet in der Neustadt.³²²



Abbildung 12: Schienenreste an der heutigen Hafenspitze(links) und Flächen des ehem. Kieler Bahnhofs zum Parken (Eigene Aufnahme 2021, Blick nach Norden) [16+17]

Die Flächen des ehemaligen Kieler Bahnhofs sind heute die umfangreichen Parkplatzflächen auf der Westseite des Hafendamm Nr. 11-44 und die Promenaden von der heutigen

318 Schlaber 2009: 21; Wild 2001: 270-273; Die Zeitangaben variieren.

319 Hier wurden verschiedene Schienensysteme gebaut und betrieben: 1881 Nebenbahn Kiel, 1885 Kreisbahnstrecke (Kleinbahn) Kappeln und 1901 Satrup (Schlaber 2009: 21).

320 Wild 2001: 21; Benennung erfolgt 1876.

321 Archiv FI SuK, Karte Flensburg 1912, Maßstab 1:5.000

322 MdSF 1929: 383; Kaufhold,/Klein/Schikorr 2004; Schlaber 2009: 21-22

Hafenspitze bis zum Anfang der Straße ‚Am Kanalschuppen‘. Dieser Straßename bezieht sich auf Gebäude in diesem Bereich aus dieser Zeit: Das sind der Kaischuppen und Infrastrukturen des alten Fischereihafens.

Kleinbahngleise (ca.1885 -1952),(heute Grünanlage Hafendamm 48 und Bürogebäude Nordstraße 1) [17b]

Etwas später (1885) wurde Kappeln durch die Kreisbahnstrecke (Kleinbahn) mit Flensburg verbunden. Am Hafen-Ost entstand im Bereich der Mündung des Lautrupsbaches ein Kreisbahnhof [17a]. Dieser existierte bis in die 1950er Jahre und die Strecke wurde sukzessive zu Gunsten des Straßenausbaus der heutigen Bundesstraße B199 zwischen 1952-53 zurückgebaut.³²³



Abbildung 13: Luftbild ca. 1910 Kreisbahnhof (Kappeler Bahnhof,) und Gleise der Kieler Bahn, heute Nordstraße 1 (StA XIV Foto B-05691)

Spuren davon sind heute die fragmentierte Siedlungsstruktur mit den unterbrochenen Randbebauungen. Heute referenzieren das Rondell in der Grünfläche am Hafendamm 48 und der Grundriss des angrenzenden Bürogebäudes (Nordstraße 1) die ehemalige Drehscheibe und den Lokschuppen. Der heutige Straßenverlauf der Nordstraße mit der Kreuzung zum Hafendamm basiert auf dem ehemaligen Schienenverlauf der Kreisbahn sowie der Kreuzung mit der Kieler Bahnstrecke.

323 Archiv Fl SuK, Karte Flensburg 1912; Kaufhold,/Klein/Schikorr 2004

Gründerzeitarchitektur Hafendamm/Ballastbrücke (heute ‚Unterer Lautrupsweg/Ballastbrücke‘)[18]



Abbildung 14: Hafendamm Nr. 56-52 im Hintergrund zeigt den vergrößerten Abstand zur Uferkante mit Ballastkai 1, 'Klarschiff' im Vordergrund (Eigene Aufnahme 2021, Wassersperspektive)

Mit den vorgenannten Anlandungen entstanden auch neue Flächen im Bereich Hafendamm/Mündung Lautrupsbach, wo Mietwohnhäuser in den 1880-90er Jahren mit drei bis vier Geschossen errichtet wurden. Erhalten sind davon am heutigen ‚Unterer Lautrupsweg‘³²⁴ Nr. 6, Nr. 8, Nr. 14, daran anschließend Nr. 2³²⁵(das Eckgebäude zum ‚Hafendamm‘), und hier die Nr. 56, Nr. 53/54 und Nr. 52 (» Abb.14). Erbauer waren Maurermeister³²⁶ und beim Speichergebäude der Lautrupsmühle (Nr. 13-15 BJ. 1904) das Baugeschäft H. Höft, welches bis heute als Bauunternehmen in Flensburg aktiv ist (» Phase IV). An der Straße ‚Ballastbrücke‘³²⁷ entstanden zuerst kleinere Wohnhäuser und **freistehende Villen** wie die Nr. 8 (BJ. vor 1880, zweigeschossig), Nr. 23 (BJ. 1892, zweigeschossig) und Nr. 19 (BJ. 1880er, zweigeschossig). Erbauer waren Bauhandwerker und Handelsunternehmen. Die Nr. 22 (BJ. 1901/02) war die Fabrikantenvilla für den Besitzer des dahinter liegenden Mörtelwerks. Weitere **drei-bis viergeschossige Mietshäuser** kamen um die Jahrhundertwende dazu. Diese hatten teils reich verzierte Fassaden mit Putzdekor und Backsteinziegelgliederungen. Bis heute sind das die Nr. 12 (BJ.1903/04), Nr. 13 (BJ. 1901, Erbauer: Zimmermeister), Nr. 14 (BJ. 1898/99, Maurermeister) und die Nr. 29 (BJ. 1910, Baugeschäft Petersen). Diese ersetzten und ergänzten die eingeschossigen Traufhäuser der Seeleute und Fischer.³²⁸

324 Wilde 2001: 302-303

325 Bei Wilde (2001) an verschiedenen Stellen Nr. 55 oder 56; In Google Maps Nr. 2 ‚Unterer Lautrupsbach‘.

326 Bei Hafendamm 53/54 fehlt die Angabe. Hier wird nach dem Entwurf von A. W. Prale gebaut, also vermutlich nach einem Architekten. Bei Nr. 20a-b sind die Errichter die „Gedr. Behrendsen“ und bei Nr. 14 der Maurermeister G. Behrend, daher ist davon auszugehen, dass derselbe Maurermeister bei beiden Gebäuden beteiligt war.

327 Ebd.: 266-269

328 Ebd.: 266



Abbildung 15: Blick auf Jürgensby 1889 mit Dampfschiff im Vordergrund und Eisenbahnschienen am Hafendamm /Lautrupsbachtal. Die Abtragungen am Ballastberg [3] (heute Volkspark/Drageefabrik) sind deutlich zu sehen (Ausschnitt, Museumsberg Flensburg)

Wild (2007) benennt als Erbauer der Mietshäuser und Villen fast ausschließlich Bauhandwerkermeister und -handelsunternehmen. Aus welchen Besitzverhältnissen die Gebäude entstanden sind, ist bis auf Ausnahmen nicht ersichtlich.

Als **Motiv für die Bautätigkeiten** an Hafendamm und Ballastbrücke nennt Schlaber (2009: 21), dass es „immer beliebter wurde, mit Blick auf das Wasser zu wohnen, [deswegen] errichtete man mehrstöckige Bauten und teils prächtige Villen an der Ballastbrücke und am Hafendamm“. Heute (» Abb.14) liegen diese Gebäude durch die erfolgten Anlandungen bis 1917 wesentlich weiter von der Uferkante entfernt an der stark befahrenen Straße Hafendamm und Ballastbrücke, welche die alten Uferlinien darstellen.

Die **mehrgeschossigen Wohnungsbauten** der 1880-1900er in der Ballastbrücke und am Hafendamm 56-52 (» Abb. 14) sind in ihrem **Baustil der Gründerzeitarchitektur** ein gestalterischer Ausdruck der Wilhelminischen Epoche und der wachsenden Industrialisierung zuzuordnen. Die repräsentative Gründerzeitarchitektur³²⁹ war gekennzeichnet durch elementreiche, teils überladene, eklektisch aus verschiedenen historischen Stilelementen bestehende Fassaden mit (meist) Putzoberfläche, in denen sich die zunehmende industrielle Produktionsweise in Form der in Masse produzierten Fassadenelemente räumlich ausdrückte. Verschiedene gestalterische Referenzen sind im mehrgeschossigen

329 Die Funktion der Architektur diente vor allem dem in der Gründerzeit (des deutschen Kaiserreiches 1871 - 1914) reich gewordenen Bürgertum. Zeitgleich erfolgte eine Verelendung der in die Städte migrierten Arbeiterschicht. (https://www.planet-wissen.de/kultur/architektur/von_der_gruenderzeit_zum_bauhaus/index.html 29.11.2021)

Wohnungsbau häufig innerhalb einer Fassade zu finden. Damit einher ging eine Zunahme der Geschossigkeit und das Ersetzen von eingeschossigen Häusern wie den Traufhäusern der Seeleute. Dies wiederum hatte Auswirkungen auf das Stadtbild und führte später zu Gegenbewegungen (» Kap. 4.5.1 Exkurs Heimatschutz-Architektur).

Wachstum als Teil der Stadtveränderungen

Die Bebauung im erweiterten Hafen-Ost ist lokal eingebettet in ein massives Wachstum der Stadt ab 1870 und 1890 „über die Grenzen der historischen Bebauung“³³⁰ hinaus und damit verbunden mit städtebaulichen strukturellen Veränderungen. Mit Blick auf die Stadt/Förde entstanden z.B. westlich der Altstadt neue Straßenzüge, mehrgeschossige Häuserzeilen³³¹ und eingemeindete Stadtteile wie Duburg oder das Villenviertel der Kaufleute entlang der Stuhrsallee sowie der Wrangel-, Selck- und Mühlenstraße. Es erfolgte der Bau einer zentralen Wasserversorgung (1880er Jahre) und die Elektrifizierung der Stadt setzte ein.³³² Außerdem siedelten sich nördlich des Hafen-Ost ab 1901 **Infrastrukturen der Marine** in Mürwik/Sonwik³³³ an. Am Hafen-Ost erfolgten Eingemeindungen in die Stadt Flensburg für den südlichen Teil, die Vorstadt St. Jürgen (1874/75) und für den Bereich nördlich des Lautrupsbachs (Frøerlund) im Jahr 1910.³³⁴

Anlandung Ballastbrücke und Kanalisation Lautrupsbach (1900-1917/22) [19]

Ab 1914 änderte sich die direkte Wasserlage der Straße Ballastbrücke. Umfangreiche Anlandungen erfolgten zwischen der Mündung Lautrupsbach und der alten Ballastbrücke/Höhe Badehaus [14]³³⁵, so dass hier bis 1920 eine befestigte Uferkante mit neuen Kaiflächen entstand. Dabei muss die alte Ballastbrücke zurückgebaut worden sein und der Lautrupsbach wurde auf einer Länge von 52 Metern³³⁶ kanalisiert. Umfangreiche Gleisarbeiten für die Anbindung an die (überregionale) Reichsbahn und die (lokale) Kleinbahn folgten.³³⁷ Die zuvor erwähnten Mietwohnhäuser entlang des Hafendamms und der Ballastbrücke verloren damit die direkte Lage am Wasser (» Abb.14). Auf den neuen Flächen wurde ein vergrößerter Kaischuppen/Kailagerhaus gebaut und ein Kohlelager³³⁸ mit direktem Anleger für Dampfschiffe siedelte sich an. Das heißt, hier **lässt sich lokal die Transformation der Transportinfrastruktur ablesen**. Heute umfassen diese Flächen das

330 Schlaber 2001: 21

331 GfFS 1966: 382-383, 376

332 Ebd.: 21-22; gegen Ende 19. Jahrhundert

333 Flottenstützpunkt der Marine mit Torpedostation und später Marineschule für Offiziere (Schlaber 2009: 22; Wilde 2001: 544). Ein Teil der Infrastruktur (Torpedoanleger und Backsteingebäude der 1930er) ist heute Teil des um 2004 privatisierten und sanierten Hafenviertels, des *Waterfront Development* Sonwik.

334 Schlaber 2009: 21-22

335 Bis zur heutigen Höhe des Ballastkai 10, dem Speichergebäude von 1936.

336 MdSF 1929: 383-384; StA 1913-15: VGI G 897

337 Ebd.; Die Eisenbahninfrastruktur umfasse ein Vollspurgeleis, Kleinbahngleis und Dreischienengleis (StA #1704)

338 Fa. Chr. Fr. Vieth, Hinweis dazu in MdSF 1929: 382-384; Ist noch auf Fotografien der 1950er zu sehen (FB SuK).

Gebiet [19] zwischen der Straße Ballastbrücke und der Uferkante vor der Straße Ballastkai Nr. 1-10 mit Promenade und Wohnneubauten mit direktem Wasserblick sowie Gebäuden der Hafenvirtschaft und dahinter liegenden Infrastrukturen für den Autoverkehr. (» Kap. 4.6 Phase IV).³³⁹

Lokale Motive für das Anlanden finden sich im Verwaltungsbericht von 1929: „Zur Erweiterung der Gleisanlagen der Reichsbahn und Gewinnung neuer Kaiflächen an der Ostseite des Hafens wurden in den Jahren 1914-1917 umfangreiche Abgrabungen des Ballastberges und Anschüttung nördlich des Kaischuppens ausgeführt.“³⁴⁰ Der zunehmende Import von Kohle via Dampfschiffen aus England für die verarbeitenden Gewerbe und für die neu entstehenden Industrien (z.B. Maschinenbau und Eisenverarbeitung) haben hier eine zentrale Rolle gespielt (» Kap. 4.4.4). Zugleich zeigt sich hier auch der nicht mehr vorhandene Bedarf an Ballast für die zurückgehenden Segelschiffe.³⁴¹

Anlandung Kielsenger Bucht (1910/1918) und Freihafengelände mit Hafenbecken (1922-1923) [20+21]

Daran anschließend erfolgten Anlandungen weiter nördlich im Bereich der Kielsenger Bucht zwischen dem Badehaus und Kielseng, aus denen in mehreren Schritten ein Freihafengelände in der Form des heutigen Hafen-Ost entsteht. Die Anlandungen beginnen 1910, werden durch den Ersten Weltkrieg (1914-1918) unterbrochen und als Notstandsarbeiten, teils in Handschachtung, in den Jahren 1919-21 wiederaufgenommen. So wird zunächst die Bucht aufgefüllt und dann in zwei weiteren Schritten das Freihafengelände aufgeschüttet sowie das Gelände vor dem Kielsenger Hof abgetragen und ein neues **Hafenbecken** mit 6,5 m Tiefe ausgebaggert. Die neue Uferkante wird als Kaimauer – erstmalig in Eisenbeton statt mit einer Holzkonstruktion³⁴² – errichtet und die geböschte Uferbefestigung an der Harniskaispitze mit Feldsteinen versehen.³⁴³

Abtragungen Ballastberg [19a], Lautrupsbachtal, Kielseng [20a] sowie Baggersand und Strand

Für beide Anlandungen wurde umfangreiches Material in der direkten Umgebung des Ballastberges abgetragen,³⁴⁴ was sich mithilfe der Kartenanalyse (» Karte 11) lokalisieren lässt. Im Bereich des Lautrupsbachtals erfolgten Abtragungen am Hang zum

339 Grundlage dieses Absatzes sind der Verwaltungsbericht von 1929 (MdSF 1929) und diverse Dokumente, Fotos und Karten des Stadtarchivs Flensburg (StA), v.a. #1704; #1718; #2413; VI G 897 Baupolizeiliche Baugenehmigung für den Osthafen zwischen Kaischuppen und Bootshafen, mit 3 Plänen. Weitere Infos zur Eisenbahngeschichte siehe Kaufhold/Klein/Schikorr, 2004.

340 Ebd.: 383

341 1868 hatte das Schiffergelage bereits das Recht Ballast zu entnehmen an den Harnisser Ziegelleibesitzer Vith verkauft (Giessler 1988: 73)

342 Grund für den Materialwechsel war die Ausbreitung des Bohrwurms (Teredo navalis). Dieser kommt seit 1800 schubweise in der Ostsee vor und zerfrisst Holz an z.B. Schiffen und Stegen. Seine weltweite Ausbreitung erfolgte mit dem globalen Segelschiffverkehr seit den kolonialen Expansionen (Schröder 2008). Daher ist die Materialwahl der Kaikante auch mit der Kolonialzeit verbunden.

343 MdSF 1929: 384-388

344 Ebd.: 383, 387-388

Volkspark/Ballastberg und auf dem Volkspark. Diese lassen sich bis heute im Bereich der Kleingärten ablesen. Hier ist eine lineare Böschung im Gelände ablesbar, die sich vermutlich an die ersten Lehmagtragungen der Ziegelei anschließen [5a]. Weitere Abtragungen erfolgten an der bereits vorhandenen Kuhle des Ballastberges für den Sandabtrag/Ballast der Schiffe. Diese wurde erweitert, so dass die heute noch erkennbare Ebene und Kuhle [19a] entstand. Auf der Ebene [3, 5b] befindet sich heute das Betriebsgelände der Drageefabrik. Die dritte Abtragung [20a] erfolgte im Bereich des ehemaligen Kielsenger Hofes am Fuße des Volksparks und weiter nördlich entlang des Kielsenger Steilufers, so dass hier das Steilufer weiter von der Uferkante wegrückte und Platz für die heutige Straße Kielseng entstand.

Parallel dazu wurde der Grund in der Förde abgetragen, um Wassertiefe für den Schiffsbetrieb des neuen Freihafens inklusive Hafenbecken zu schaffen und um den Hafenbetrieb zu warten. Mit dem Baggersand (90.000 cbm) wurden 1921-26 die weit auslaufenden **Strandflächen von Solitude** hergestellt und zusammen mit einem neuen Steg das öffentliche Freiluftbad geschaffen.³⁴⁵

Spezifische Infrastruktur als „global-lokale Schnittstelle“³⁴⁶

Die materielle Infrastruktur aus Land- und Wassermassen ist präzise aus den transportlogistischen Anforderungen entwickelt worden mit dem Ziel, eine effiziente, konkurrenzfähige Anlage zu errichten. Im Verwaltungsbericht von 1929 wird das Spezifikum dieser Infrastruktur wie folgt beschrieben:

„Durch die Anordnung eines Hafenbeckens haben sämtliche Lager- und Industrieplätze bei einer mäßigen Tiefe an der einen Verkehrsseite Wasseranschluss und an der gegenüberliegenden Bahnanschluss erhalten. [...] Die zwischen der Kaimauer und der parallel dazu laufenden Kaistraße [heute Ballast- und Harniskai- Straße] liegende Kaifläche von 25.000 qm Grundfläche ist für den eigentlichen Handelsumschlag bestimmt. Auf ihrem südlichen Teil ist ein Getreidespeicher [=Stadtspeicher, Harniskai 22, BJ. 1923], auf dem nördlichen ein Lagerhaus errichtet worden und zwar derart, dass zwischen Ufermauer und Gebäude die Gleisanlagen angeordnet sind, während die Ladestraße an der Landseite des Gebäudes entlangführt. Außerdem liegt hier eingepflastert ein Ladegleis der schmalspurigen Kreisbahn, deren Einführung in den Freihafen von Kaufmannsseite gewünscht worden war. Es ist auf diese Weise eine vollkommene Trennung des Eisenbahn- und Fuhrverkehrs erreicht worden.“³⁴⁷

Das Spezifikum dieses Freihafens bedeutete „die Herstellung eines Zollausschlußgebietes in Flensburg mit Zulassung von industriellen Betrieben auf dem Kielsenger Gelände“³⁴⁸. Ein **Zollausschlußgebiet** ist ein Zollfreigebiet, in dem „auf umgeschlagene und

345 Ebd.: 380, 382, 388

346 Wendt 2016: 210

347 Ebd.: 388 und 389

348 Ebd.: 386

4.4 PHASE III: 1864-1923 Industrialisierung und europäischer Imperialismus

weiterverarbeitete Waren kein Zoll bezahlt werden musste³⁴⁹. Ähnlich wie im Hamburger Freihafen ab 1888³⁵⁰ sollten sich Betriebe ansiedeln, die von der zollfreien Ausfuhr verarbeiteter Waren profitierten. Für den Stadtraum bedeutete die Einrichtung eines Zollfreiheits eine lokale Abtrennung vom Rest des Hafengebietes mit Zäunen und Zugangskontrollen, so dass dieser (Ufer-)Bereich nicht mehr für die allgemeine Bevölkerung zugänglich war. In Flensburg bildeten sich zwei im Gebiet verortete Funktionszonen,³⁵¹ welche die Flächen bis heute strukturieren: das Zollfreiheits/Handelsfreihafenverkehr entlang der Kaikante mit entsprechenden Infrastrukturen³⁵² sowie der Industriefreihafen östlich der Uferkante mit (privaten) Betrieben der industriellen Veredelung.³⁵³

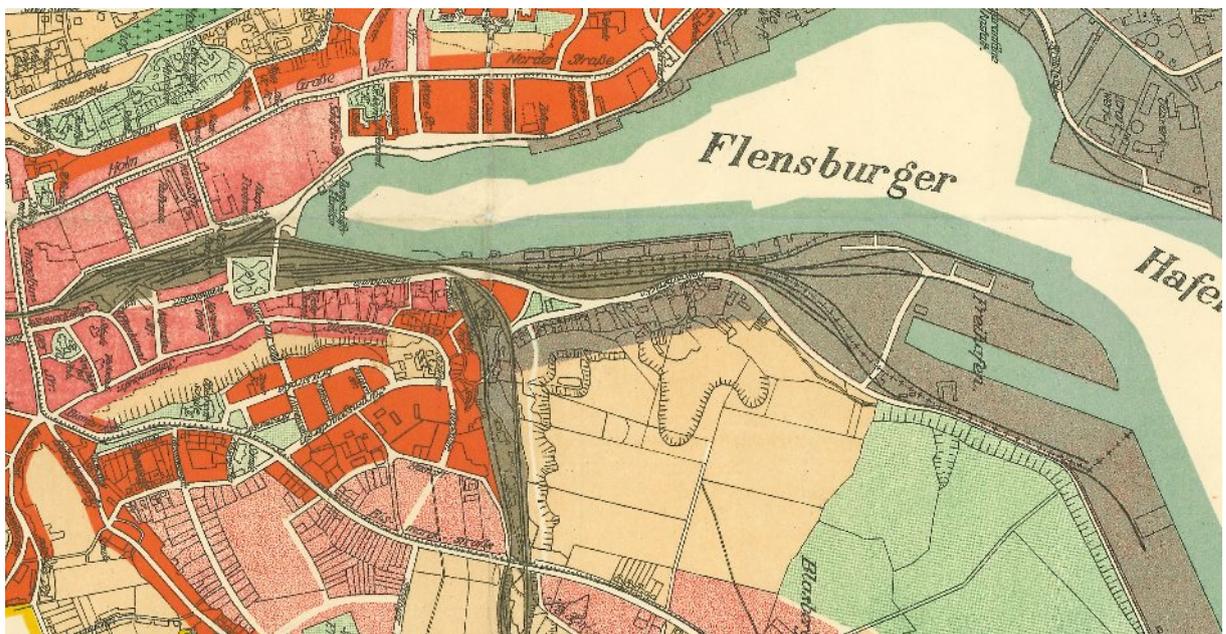


Abbildung 16: Ausschnitt Bauklassenplan von 1927 zeigt die Industrieflächen (hellgrau) und Eisenbahnflächen (dunkelgrau) (StA: # 3837, Ausschnitt, um 90 Grad gedreht)

Im Baukastenplan von 1927 (Abb. 16) ist abzulesen, wie stark die **Eisenbahn strukturgebendes Element** in dieser Zeit für Flensburg war. Hier ist auch die Einbuchtung der Uferkante zu sehen, welche in den 1950-70er Jahren angelandet wurde (> Kap. 4.5.3). In Abb. 17 am Stadtspeicher lassen sich die Trennung von Schiffs-, Eisenbahn- und Straßenanbindung und die Einrichtungen zur Entladung ablesen. Die Erschließungswege zu den Industrieparzellen sind auch schon angedeutet.

349 <https://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/hamburg-loest-seinen-freihafen-nach-124-jahren-auf-a-874949.html> 23.04.2021

350 Ebd.; Bauriedl/Jokinen 2019: 17

351 MdSF 1929: 387

352 Mit massiver Kaikante zum Anlegen, Einrichtungen der Entladung, Behandlung und Weitertransport von Gütern.

353 Diese Betriebe brauchten sowohl Wasser, Eisenbahn als auch einen bequemen Zuweg zur Industrieparzelle.

Stadtspeicher (BJ. 1923) (Harniskai 22) [24]

Als eines der zwei Gebäude³⁵⁴ der damaligen Freihafeninfrastruktur wurde der Stadtspeicher am Harniskai Nr. 22 im Jahr 1923 gebaut. Dieser wurde als Silogebäude für Getreide als klinkerverblendetes Hochsilo (20 m hohe Silozellen) in Stahlbeton konstruiert.³⁵⁵ Um die Verladung zwischen Schiff und Speicher oder Schiff und Schiff zu ermöglichen, wurde ein Aufzuggerüst mit ausziehbarem Verladerohr an der Kaiseite an der Mitte des Speichers konstruiert (» Abb. 17). Neben der Lagerung und Verladung war die Verarbeitung von Getreide (z.B. zu Futterschrot) eine weitere Funktion des Gebäudes.³⁵⁶

Konstruktiv ist dieser Speicher beispielhaft für die **Veränderung in der Bautechnik**; seit Ende des 19.Jh. kam Stahlbeton (damals als Eisenbeton) als Konstruktion auf, die flexiblere Formen und größere Gebäude, Achsmaße und Lasten z.B. bei Decken ermöglichte. Gestalterisch ist das Gebäude der ‚schleswig-holsteinischen Heimatschutzarchitektur‘ zuzuordnen. Der zentrale Verfechter dieses Stils in Flensburg war der damalige Magistratbaurat Paul Ziegler. Er war hier Entwerfer zusammen mit dem Stadtarchitekten Theodor Rieve.³⁵⁷ Auf die Schwierigkeiten und Verflechtungen dieses Stils wird im Exkurs unter Kap.» 4.5.1 eingegangen.



Abbildung 17: Um 1929 Freihafen und Stadtspeicher (Harniskai 22 [24]) mit Kielsenger Hof [9] im Hintergrund (MdSF 1929: 393)

354 Ein weiteres Gebäude war ein zweigeschossiges Lagerhaus (30x80m Größe) für Stückgut an der heutigen Straße Harnis. Jedoch existiert dieses heute nicht mehr.

355 Wild 2001: 278

356 MdSF 1929: 389-390

357 GfFS 1998: Paul Ziegler. Magistratbaurat in Flensburg 1905 1939

Lokales Motiv für den Bau des Stadtspeichers war die Schaffung von Infrastruktur für den Getreidehandel der Flensburger Kaufleute mit Nordschleswig, also dem seit 1920 zu Dänemark gehörenden Gebiet, und weiteren skandinavischen Ländern.³⁵⁸



Abbildung 18:
Stadtspeicher (BJ.1923)
heute rekonstruierter Süd-
West Fassade mit Spuren
der Demilitarisierung/
Munitionsexplosion von
1945 (Eigene Aufnahme
2021, Blick vom Wasser)

Heute ist dieser Speicher, zusammen mit zwei weiteren (Ballastkai 10 und Harniskai 22) in diesem Stil, eines der wenigen unter Denkmalschutz stehenden Gebäude.³⁵⁹ An ihm lassen sich zudem im Klinkerbild der Süd-Westfassade, wo Fenster und die Ornamentik fehlen (» Abb.18), Spuren der umfangreichen Demilitarisierung nach dem Zweiten Weltkrieg ablesen. Im Zuge eines Munitionsunglückes wurde diese beschädigt und in den 1980er Jahren wieder aufgebaut (» Kap. 4.5.1).³⁶⁰ Aktuell ist die Umnutzung des Gebäudes als Bürogebäude in Bearbeitung durch einen lokalen Investor auf Basis eines Erbbaurechtsvertrages mit der Stadt.³⁶¹ Dabei soll die komplette Fassade abgerissen, wärmegeklämt und im historischen Klinkerbild von 1923 mit neuen Klinkern aus derselben Ziegelei aufgebaut werden.³⁶²

Lokale und globale Motive für den Freihafen

Ein regionales Motiv für den Bau der Freihafenanlage ergibt sich aus der neuen geopolitischen Lage Flensburgs als Grenzstadt.

*„Um das vermeintlich bedrohte neue Grenzland kulturell, national und ökonomisch zu sichern, erhielt Flensburg allerhand Unterstützung aus Berlin, [...] 1923 wurde der Freihafen eröffnet [...]“.*³⁶³

358 MdSF 1929: 389-390

359 Mehr zur Schwierigkeit dieses Stils » Kap.4.5.1

360 Wild 2001: 278

361 Siehe Entscheidung des Ausschusses für Umwelt, Planung und Stadtentwicklung (SUPA) vom 18.09.2018 (SUPA-49/2018) sowie Mitteilung dazu.

362 Mündlicher Hinweis von Eiko Wenzel, Feb. 2023.

363 Schlaber 2009: 22

Dabei sollte der Freihafen ein (wirtschaftlicher) Ersatz für den Verlust der Gebiete Nordschleswigs³⁶⁴ werden. Auch wenn diese Ambitionen groß waren, existierte die Freihafenzone nicht lange³⁶⁵, und es ist fraglich, wie weit die Planung im gesamten Areal überhaupt umgesetzt wurde, da in den Folgejahren nur wenige Gebäude hinzu kamen.

Akteur*innen, die hier in Erscheinung traten, waren die Handelskammer, welche das Zollausschlussgebiet anregte, und Kaufleute, auf deren Wunsch ein zusätzliches Ladegleis geplant wurde, sowie die preußische Staatsregierung in Berlin und die Stadt Flensburg, zwischen denen die Finanzierung aufgeteilt und geregelt wurde.³⁶⁶ Diese Akteurskonstellation mit Kaiser Wilhelm II weist bereits darauf hin, dass die lokalen Veränderungen am Hafen-Ost auch überregional und global noch in die Zeit der imperialen Kolonisierung einzuordnen sind. Dabei sind die Anlandungen und Herstellung von Eisenbahn- und Lagerflächen lokale Ausprägung der **Transformation von Mobilitäts- und Transportinfrastrukturen als Teil der imperialen Verflechtung** und Gegenstück zu Eisenbahnlinien in kolonisierten Orten (z.B. Tsingtao oder ‚Deutsch Südwestafrika‘), wie die folgenden Kapitel zeigen.

4.4.3 Imperialismus und Industrialisierung

Imperialismus und deutsches Weltmachtstreben nach einem „Platz an der Sonne“³⁶⁷

Im Vergleich zu Phase II änderte sich der Kolonialismus mit dem ‚Zeitalter des (Hoch-)Imperialismus‘³⁶⁸ zwischen etwa 1880 und 1918.³⁶⁹ Wie bereits zu Beginn des Kapitels beschrieben, umfasst Phase III damit die Zeit, in der die Kolonialmächte Europas Gebiete Afrikas und Asiens annektierten und unter sich aufteilten.³⁷⁰ Damit erfolgte **Kolonisierung nicht mehr vorrangig über einzelne Handelsorte und privatwirtschaftliche Beziehungen (via Handelsgesellschaften)³⁷¹, sondern imperial durch die Dominanz und das Beherrschen ganzer Gebiete und Kontinente.** Ein wichtiges Ereignis dieser Zeit ist die ‚Berliner-Afrika-Konferenz‘ der Jahre 1884-85 unter

364 MdSF 1929: 386

365 12 Jahre laut https://historischer-hafen.de/wp-content/uploads/2020/07/HB41_w.pdf 24.04.2021

366 Ebd.: 386-389

367 Dieser geflügelte Begriff bezieht sich auf den Weltmachtanspruch des deutschen Reiches, auch Gebiete als Kolonien zu annektieren. Er geht auf eine Rede des Reichskanzlers B. von Bülow 1897 zur Kolonialpolitik zurück „...wir wollen niemand in den Schatten stellen, aber wir verlangen auch einen Platz an der Sonne“ (Lü 2013: 217 mit Verweis der Reproduktion des Zitates in Mühlhahn 2000: 201)

368 Imperialismus „bezeichnet das Streben von Staaten, ihre Macht weit über die eigenen Landesgrenzen hinaus auszudehnen“ <https://www.bpb.de/nachschlagen/lexika/das-junge-politik-lexikon/320510/imperialismus> (28.04.2021)

369 Diese Beobachtung teilt Conrad (2012: 4) und argumentiert für die Betrachtung des Hochimperialismus als „eigenständigen Epoche in der Geschichte des Kolonialismus“.

370 Diese eurozentristische Herangehensweise setzt auch eine Vorstellung von dem ‚Rest der Welt‘ als unzivilisiert und unbewohnt bzw. unbedeutsam voraus.

371 Wendt (2016: 14ff) beschreibt in seinem Buch einen Wandel der Akteursgruppen von privatwirtschaftlichen Handelskompanien, die einzelne Privilegien gewährt bekommen, hin zu Kolonisierung als (wieder) stärkere staatliche Angelegenheit.

Bismarck.³⁷² In der Folge wurde das deutsche Kaiserreich innerhalb eines Jahres in seiner Ausdehnung zum drittgrößten Überseekolonialreich³⁷³ durch Annexion von Gebieten auf dem Afrikanischen Kontinent³⁷⁴, Inseln im Pazifik/Ozeanien³⁷⁵ und die chinesische Bucht mit der kolonialen Bezeichnung ‚Kiautschou‘ (heute: *Jiaozhou*)³⁷⁶. Daran anschließend strebte Kaiser Wilhelm II. während seiner Regentschaft (1888-1918) – prägend für die ‚**Wilhelminische Epoche**‘ – die Vormachtstellung in Europa an und förderte verstärkt preußischen Militarismus, Industrialisierung und die Marine. Ein zentrales Beispiel für den Prestigegewinn der kaiserlichen Marine ist die koloniale Gebietsbesetzung der Bucht von ‚Tsingtau‘ (heute: *Qingdao*).³⁷⁷ Aber auch die Entstehung der Marineschule in Mürwik/Flensburg (1907-1910)³⁷⁸ lässt sich als Teil des wilhelminischen Weltmachtstrebens mittels Stärkung der Marine einordnen. Als Teil der imperialen Infrastrukturen lässt sich auch die Entstehung des Nord-Ostsee-Kanals unter Wilhelm II verstehen.

Im Hochimperialismus dienten die Kolonien teils als Referenzen für Macht und Herrschaft in der europäischen Konkurrenz, und mit der Kolonisierung sollte die Bevölkerung mittels ‚Missionierung‘ und ‚Zivilisierung‘³⁷⁹ unterworfen werden. Gleichzeitig wurden die Landflächen als Rohstofflieferant für die Industrialisierung in den europäischen Städten ausgebeutet.³⁸⁰ Dabei spielten Eisenbahn und Dampfschiffe eine große Rolle, um die Rohstoffe an die Küsten zu bringen und von dort in die europäischen Städte. Petersen (2018: 33) stellt zu den Auswirkungen des Imperialismus in Schleswig-Holstein fest: „Mit der angestrebten neuen weltmachtorientierten Flottenpolitik und der forcierten Industrialisierung profitierten in erster Linie die großen holsteinischen Städte“. Aber auch im zu Schleswig gehörenden Flensburg lassen sich diese Auswirkungen

372 Hier wurden Verfahren festgelegt, wie der ganze Kontinent unter den alten und neuen Kolonialmächten Europas aufgeteilt werden sollte (Petersen 2018: 33). Die in Folge dessen wahllos gezogenen Grenzen sind größtenteils die Staatsgrenzen heutiger Afrikanischer Staaten und bis heute Basis von Konflikten (Zimmerer 2013).

373 Nach den französischen und britischen Kolonialimperien (Petersen 2018: 33).

374 Diese waren mit den damaligen Bezeichnungen: ab 1884 ‚Deutsch-Südwestafrika‘, umfasst heute Namibia zuzüglich eines Teils von Botswana; ab 1884 ‚Togoland‘: heutiges Togo und Teile Ghanas und die ‚Kolonie Kamerun‘, das heutige Kamerun und Gebiete in den Staaten Nigeria, Gabun, der Rep. Kongo, der Zentralafrikanischen Rep. und der Rep. Tschad, ab 1885 ‚Deutsch-Ostafrika‘, umfasst heute die Staaten Tansania, Burundi, Ruanda und Teile Mosambiks (Petersen 2018: 33); sie standen unter Reichsschutz.

375 Im Südpazifik ab 1884 ‚Kaiser Wilhelm Land‘, umfasst heute den Nordosten Papua-Neuguineas sowie die vorgelagerten Inseln des bis heute so bezeichneten Bismarck-Archipels und östlich davon ab 1886 die heutigen Salomon-Inseln sowie ab 1885 die Marshallinseln, die heutige Rep. Marshallinseln als Teil von Mikronesien und im Südpazifik/Polynesien ‚Deutsch-Samoa‘ (1900), das heutige Samoa (Petersen 2018: 33).

376 Jiaozhou ist die Übersetzung ins heutige Chinesisch (Lü 2013: 208). Der an die Bucht anschließende Ort hieß/heißt Tsingtau (koloniale Bezeichnung) bzw. Qingdao (heute).

377 Die chinesische Bucht Kiautschou (Jiaozhou) wurde als Marinestützpunkt durch die kaiserliche Marine besetzt (1885-87) und später wurde die Stadt ‚Tsingtau‘ (heute: Qingdao) unter dem Reichsmarineamt als staatstragende Kraft als ‚Musterkolonie‘ bebaut mit: zwei Häfen, Eisenbahnlinien zur Ausbeutung der Kohlevorkommen im Hinterland und einer neuen Stadtanlage mit nach Rassifizierung geteilten Wohnvierteln sowie mit Kanalisation und sozialer Infrastruktur (Lü 2013: 218-220).

378 „1910 wurde die Schule durch Kaiser Wilhelm II. ihrer Bestimmung übergeben“. Zur ihrer Errichtung stellt die Stadt 15 Hektar Land am ehemalige Osbekhof zur Verfügung (GfFS 1966: 383).

379 „Zivilisierung bedeutet [...] die umfassende Europäisierung kolonialer Lebenswelten, entlang eines europäischen Selbstverständnisses, das sich über die negative Abgrenzung nach außen, gegenüber dem Fremden, dem „Barbarischen“ als zivilisiert, hygienisch und christlich definierte.“ (Lehmkuhl 2012: 45)

380 Bauriedl 2019: 5

feststellen. Dabei wurden diese Städte und das Umland Teil der kolonialen (materiellen, mentalen³⁸¹ und personellen) Infrastrukturen des sogenannten ‚Mutterlands‘ der Kolonisatoren, welche mit den Infrastrukturen in den kolonisierten Gebieten zusammenhingen und sich wechselseitig in einem hierarchischen Verhältnis beeinflussten (» Kap. 4.4.4). Aus postkolonialer Sicht wurde der materielle Vorteil der europäischen Staaten in dieser Zeit durch Ausbeutung immens verstärkt³⁸² und das europäische Überlegenheitsdenken und die eurozentristische Perspektive gefestigt (» Kap. 2.3 Theorieteil).

Aktiengesellschaften und Industriekaufleute

Schon zum Ende der Phase II (» Kap.4.3.3) nehmen die Spezialisierung und industrielle Verarbeitung und mit ihr industrielle Unternehmer zu und eine Vielzahl neuer Unternehmen entsteht.³⁸³ Neue handlungsmächtige Akteur*innen sind eine neue Schicht von **Industriekaufleuten**. Auch die Anzahl der Handwerker und Arbeiter muss zugenommen haben, wie die wachsenden Bevölkerungszahlen³⁸⁴ dieser Zeit zeigen. Heute gehen einige Unternehmen, die auch im Hafen-Ost vertreten waren oder sind, auf Gründungen aus dieser Zeit zurück.³⁸⁵

Bisher unberücksichtigt und wenig erforscht sind die Auswirkungen von Siedlungsmigration³⁸⁶ von Schleswig-holsteinischer Bevölkerung zu Beginn der Industrialisierung³⁸⁷ für die gesellschaftlichen Verhältnisse und Verbindungen Flensburgs. Politisch ist die Gesellschaft geprägt durch verschiedene Zugehörigkeiten (dänisch, preußisch, deutsch, schleswig-holsteinisch), dies zeigt sich u.a. in Beschreibungen von Konflikten um die politische Führungsschicht in Flensburgs in GfFS 1966.³⁸⁸

Albrecht (1996: 173, 182) beschreibt einen Wandel in der Handelsstruktur, (wieder) stärker hin zum Zwischenhandel, nachdem Flensburger Segelschiffe keinen direkten Zugang mehr nach St. Croix, St. Thomas und St. John hatten. Mit der **aufkommenden Dampfschiffahrt** ändert sich auch die Art der Reedereien von der zuvor beschriebenen Partenreederei (Eigner

381 Mentale Infrastrukturen, die in der deutschen Kolonialzeit geprägt wurden und bis heute fortwirken, wurden etabliert, u.a. um die Bevölkerung (z.B. als Siedler, Söldner oder Seeleute) für das koloniale Unterfangen zu gewinnen (Randeria 2014: 13-14). Hier lassen sich eine große Anzahl von exotisierenden Reiseberichten, Kunst (darunter die Arbeiten von Emil Nolde), Literatur, Postkarten und wissenschaftliche Positionen der frühen ethnologischen Feldforschung einordnen. Auch das Ausstellen von Tieren und Menschen in sogenannten ‚Völkerschauen‘ bis in die 1940er Jahre fällt unter diese Praxis (Schaper 2019: 16).

382 Conrad 2012

383 Albrecht 1995: 12, 1996

384 1864: 20.314 EW, 1895: 40.840 EW und 1915: 68.636 EW (GfFS 1966: 370)

385 Z.B. Robbe und Berking und Jakob Cement heute im Hafen-Ost und Höft Bauunternehmen, welches in den letzten 125 Jahren viele Gebäude im Hafen-Ost erstellte (<https://robbeberking.com/de/die-welt-von-robbeberking/historie.html> ; <https://www.wer-zu-wem.de/firma/soennichsen.html>, <http://www.hoeft-bauunternehmen.de/> 30.06.2021)

386 Franzki/Kwesi Aikins (2010: 11) beschreiben hier, dass das „symbolische Kapital“ der Siedler*innen (durch sozialen Aufstieg in einer rassistisch organisierten Siedlerkolonie) auch in die Herkunftsorte zurückwirkte.

387 Z.B. in den 1870/80ern nach Amerika (Petersen 2018: 33)

388 U.a. 340-350

der Schiffe = Besitzer der Waren, » Kap.4.2.2) hin zu **Schiffahrtsgesellschaften**, welche Waren im Auftrag von Handelsfirmen beförderten.³⁸⁹ Diese wurden als Aktiengesellschaften von alteingesessenen Bürgern gegründet.³⁹⁰ Dabei ist davon auszugehen, dass das Geld für die Aktiengesellschaften nicht selten aus den zuvor erwirtschafteten Gewinnen von Kaufleuten und Kapitänen an der Plantagenökonomie auf St. Croix, St. Thomas und St. John stammte.³⁹¹

4.4.4 Reichweitenvergrößerung der Verflechtungen

Dampfschiffahrt und Eisenbahn

Albrecht (1995: 114) beschreibt, dass die Industrialisierung spät in Flensburg einsetzte (» Kap.4.3.3); dann wurde sie offensichtlich vor allem mit der Dampfschiffahrt stark voran getrieben und dabei wurde das **Frachtvolumen** enorm erhöht.³⁹² GfFS (1966: 363) schreibt in Bezug auf das Frachtvolumen: „In den zwei Jahrzehnten von 1890 bis 1910 besaß die Stadt nach Hamburg und Bremen die drittgrößte Handelsflotte“. Neben zahlreichen Gründungen von Reedereien als Aktiengesellschaften³⁹³ entstanden die Werft/Schiffsbaugesellschaft, um Dampfschiffe zu bauen³⁹⁴, und weitere mit dem Transport zusammenhängende **Aktiengesellschaften** – teils aus denselben Unternehmerkreisen.³⁹⁵ Folglich waren Dampfschiffe aus Flensburg als Produkt der Werft oder im Besitz von Flensburger Aktiengesellschaften global weitreichend vertreten, so dass nicht unerhebliche Gewinne durch Herstellung und Betrieb von Dampfschiffen in Flensburg erzielt werden mussten. Auch hier ist davon auszugehen, dass die enorme Zunahme der Dampfschiffahrt auch Teil der imperialen Verflechtung/Ausbreitung war. Wie weitreichend die Verflechtungen mit Flensburger Schiffen waren, zeigt die Abb. 19 zu Stoffströmen und Handelsrouten.

Die Dampfschiffahrt wurde durch Eisenbahnlinien³⁹⁶ ergänzt, von denen sich Teile im Hafen-Ost befinden, so dass ein Binnenhandel (nach 1864) gestärkt wurde.³⁹⁷ Auch wenn Flensburg durch den Bau des **Nord-Ostsee-Kanals** (vormals Kaiser-Wilhelm-Kanal, ca.

389 Tedsen/Moltsen 1971: 121-123

390 Ebd.

391 Dazu finden sich einzelne Hinweise in der Literatur, z.B. zum Initiator zweier Aktiengesellschaften: „Kapitän H.C. Brodersen, Plantagebesitzer auf St. Thomas und Schiffseigner in Flensburg, [war] ein welterfahrener und weitblickender Mann“ (GfFS 1966: 360). Siehe dazu auch Rühman 1997. Darüber hinaus ist dies auch ein Leerstelle in Forschung und Geschichtsschreibung.

392 Ebd. (1996: 176) beschreibt eine Versiebenfachung zwischen den 1870er Jahren bis zum Jahr 1900 bei gleichzeitiger Abnahme der Schiffsanzahl, wobei es sich überwiegend um Dampfschiffe handelte.

393 Beispielsweise ‚69er‘, die ‚Flensburger Dampfschiffahrtsgesellschaft von 1869‘ als Aktiengesellschaft für Kohletransport; 1871 ‚Baltiv AG‘ 1871 für die Ostasiatische Küstenfahrt; 1883 Firma H.Schuldt Holm & Molzen; 1905 ‚Flensburger Ozean-AG‘ für die Linienfahrt Hamburg-Kuba/Mexiko (Ebd.: 363-364).

394 Via Gründung der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (FSG) 1872 als Aktiengesellschaft (Ebd.: 357-359)

395 Z.B. 1873 Aktienbrauerei Neustadt (aus gleichem Unternehmenskreis) für den Export von Bier nach Ostasien, Australien, Südamerika; 1874 Privatbank für langfristige Anlagen und Aufbaukredite (Ebd.).

396 Z.B. Flensburg-Eckernförde-Kiel (1881), Flensburg-Geltingen-Kappeln (1885) oder Flensburg–Westküste (1889) (Ebd.: 364-366).

397 Ebd.

1887-1895) die Position als Knotenpunkt für den Ostseeraum verlor, unterstützten die Eisenbahn und Kleinschiffe³⁹⁸ den Weitertransport aus Häfen wie Bremen oder Hamburg.

Eine zentrale Dampfschiffverbindung war die zwischen England und Flensburg. Diese brachte **Kohle** nach Flensburg für die lokale Industrie und den Weitertransport in andere Ostseestädte. Gleichzeitig kam Koks für die Materialverarbeitung via Eisenbahn aus dem Ruhrgebiet nach Flensburg.³⁹⁹ GfFS (1966: 367) beschreibt hiermit den Wandel der **Seestadt zur Fabrikstadt**, weil die Rohstoffe Kohle und englisches Eisen (bis zum Ersten Weltkrieg) durch die Dampfschiffahrt für die lokale Eisenindustrie und den sich entwickelnden Maschinenbau günstig zu haben waren.

Holz kam weiterhin aus Skandinavien und wurde beispielsweise bis nach Melbourne/Australien transportiert. Auf dem Rückweg erfolgte ein Halt bei den Lacedpede-Inseln vor der Nordwestküste Australiens, um Guano als Düngemittel zum Beliefern nach Hamburg zu laden. Eine weitere globale materielle Infrastruktur, die hier eine Rolle spielte, war die Eröffnung des Suezkanals (1869 bzw. 1871), welcher eine verkürzte Verbindung über das Mittelmeer in den Indischen Ozean ermöglichte. Dabei profitierten die Flensburger Schiffsverbindungen vom deutschen und europäischen Weltmachtstreben und der Annexion von Kolonien weltweit, so dass Flensburger Schiffe z.B. ungeschälten **Reis** aus Rangun/Myanmar (britische Kolonie 1824-1948) transportierten, der wiederum in der Flensburger Reismühle⁴⁰⁰ verarbeitet und dann im Ostseeraum und nach Skandinavien weiterverkauft wurde. Nicht zu vergessen ist hier auch der Rohrum, welcher in Phase III aus der damals britischen Kolonie Jamaika kam, und der bis heute ein stark identitätsstiftendes Produkt der Stadt ist.⁴⁰¹

398 Tedsen/Moltsen 1971: 128

399 90% der Kohle kam aus England und über 80% davon wurden mit Flensburger Schiffen transportiert - bis zum 1. Weltkrieg (1914-1918) (Tedsen/Moltsen 1971: 133-136).

400 Z.B. Kallsen Reismühle (GfFS 1966: 368-396) und Reismühle H. C. Jensen/Angelburgerstraße, die 1840 als erste dampfbetriebene Reismühle in Betrieb genommen wurde (Albrecht 1993: 143-144).

401 GfFS 1966: 363, 368-396; Meyer 1971: 115; Tedsen/Moltsen 1971: 127-131

4.5 PHASE IV: 1923-2020 Von (De-)Industrialisierung zu Erlebnisinfrastruktur?

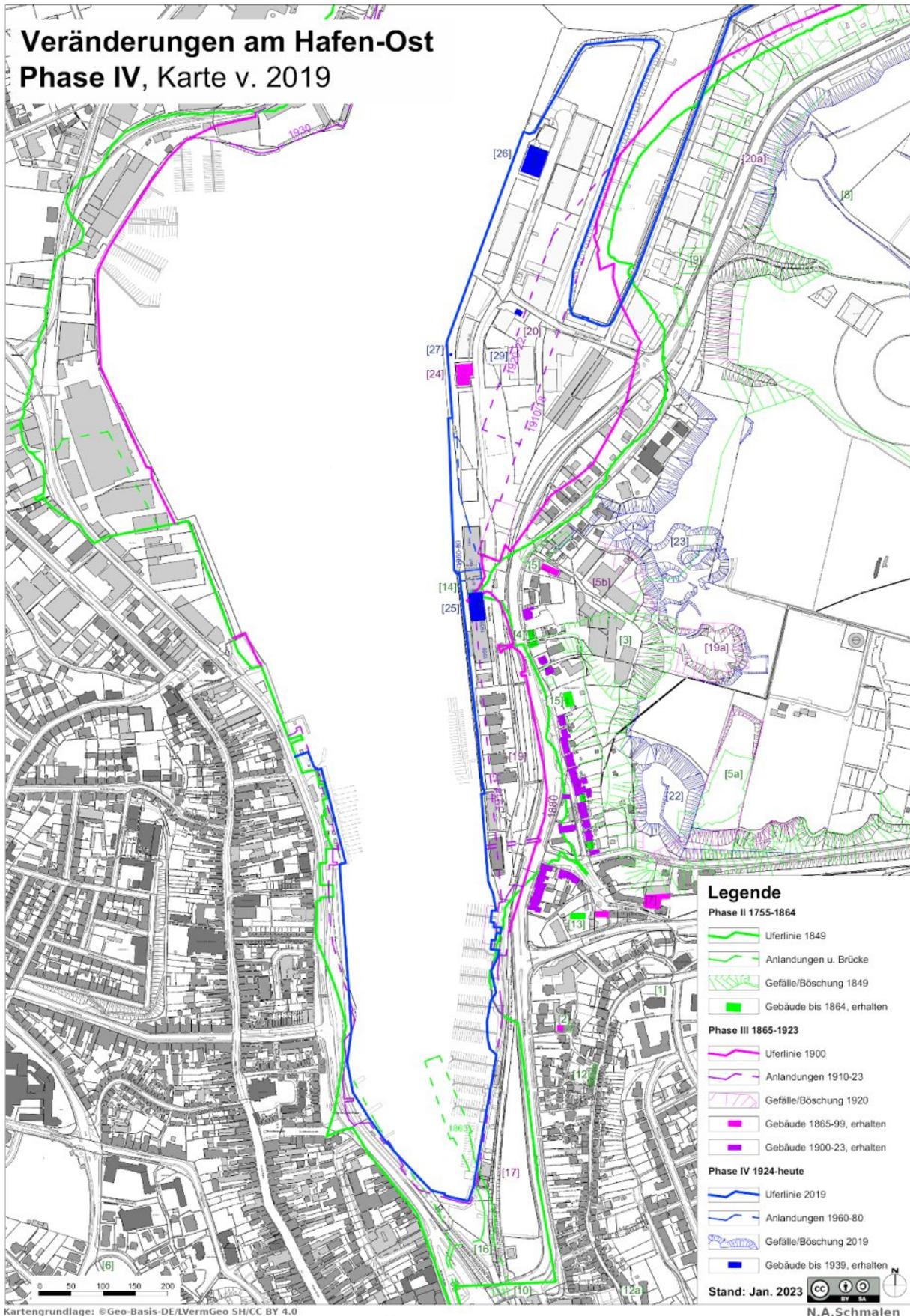


Abbildung 20: /Anhang 3: Phase IV, Veränderung am Hafen-Ost, Karte von 2019 (Eigene Darstellung, Kartengrundlage © Geo-Basis-DE/LVermGeo SH/CC BY 4.0)

Diese Phase umfasst tiefgreifende gesellschaftliche Veränderungen und deren Spuren im Hafen-Ost. Beide werden im Folgenden überblicksartig zusammengefasst. Dann erfolgt ein Exkurs zum Hintergrund des schleswig-holsteinischen Heimatschutzstils, der für das Verständnis der materiellen Spuren und Strukturen relevant ist. Im Anschluss erfolgt die detaillierte Ausarbeitung zu den materiellen Infrastrukturen in Funktionsclustern mit Fragen und Beobachtungen, welche sich zu Pfaden der Gegenwart im Hinblick auf die Zukunftsplanung ergeben. Hier wird also bereits die Phase V (Zukunftsvorstellungen) mit den Vorstellungen der Gegenwart verknüpft. Abschließend erfolgt die Zusammenfassung zu den Verflechtungen, die in dieser Phase wesentlich diffuser sind.

4.5.1 Spuren von Systemumbrüchen zwischen Monarchie, Diktatur und Nationalstaat

Die Phase setzt nach Fertigstellung des Freihafens kurz nach dem Ende des 1. Weltkrieges (1914-1918) und der Grenzziehung von 1920 ein. Mit dem Ende des Ersten Weltkrieges erfolgen tiefgreifende Veränderungen hinsichtlich gesellschaftlicher Machtverhältnisse. Mit der **Weimarer Republik** (1918-1933) endet die Monarchie als Staatsform und es beginnt ein nationalstaatliches Raum- und Politikverständnis. In Bezug auf politische Mitbestimmung wird in Flensburg **1919 erstmals die Mehrzahl der Einwohner*innen wahlberechtigt**.⁴⁰² Dies liegt zum einen am erstrittenen Wahlrecht von Frauen und zum anderen an der Umstrukturierung des Wahlrechts. Mit Abschaffung des preußischen Dreiklassenwahlrechts endete die formelle Verknüpfung von politischer Mitbestimmung und Einkommen oder Eigentum.⁴⁰³

Im **Nationalsozialismus** (1933-1945) gipfelte Herrschaft und deren Duldung in Diktatur, Verfolgung und Vernichtung mit der Shoa. Dabei gibt es Zusammenhänge zwischen den Macht- und Herrschaftssystemen des Kolonialismus und des Nationalsozialismus.⁴⁰⁴ In dieser Zeit entstanden **materielle Infrastrukturen der Kriegsvorbereitung** und des Krieges. Zu diesen zählen nach eigener Einschätzung auch zwei Speicher im Hafen-Ost. Außerdem wurde das Hafenbecken zum U-Bootbecken, Flächen des Freihafens wurden zu Lagerflächen für Treibstoff und Munition und im Hang von Kielseng/Volkspark entstanden Bunkeranlagen, die heute zwar von Pflanzen überwachsen, aber immer noch sichtbar

402 Laut Pust (1975: 163) auf 63,6% gegenüber ca. 10% der Bevölkerung bis zum Ende des 1. Weltkrieges.

403 In diesem ungleichen, indirekten Dreiklassenwahlssystem bestimmte die Steuerzahlung der Wähler (Männer ab 25. Jahren ohne Armenzuweisungen) über die Wirksamkeit der Stimme (ebd.: 163-169; Peter, Jelena 2020 <https://www.dhm.de/lemo/kapitel/kaiserreich/das-reich/dreiklassenwahlrecht.html> 27.01.2022).

404 Mehr zum Verhältnis von Kolonialismus, Rassismus und Antisemitismus in Messerschmidt 2008 „Postkoloniale Erinnerungsprozesse in einer postnationalsozialistischen Gesellschaft“. Darin stellt Messerschmidt Zusammenhänge und Diskontinuitäten zwischen diesen fest und macht in der Weiterentwicklung des Rassismus ein ‚Kontinuitätselement‘ aus. Zur Rezeption des Kolonialismus im Nationalismus analysiert Messerschmidt (2008: 55) zudem: „Die Nationalsozialisten griffen teilweise auf die koloniale Terminologie zurück, um ihr eigenes Projekt der Eroberung, Besetzung und Besiedlung zu beschreiben“ (mit Verweis auf Kundrus, Birthe 2006: Kontinuitäten, Parallelen, Rezeptionen. Überlegungen zur ‚Kolonialisierung‘ des Nationalsozialismus. In: Werkstatt Geschichte, Nr. 43, S. 45-62).

sind.⁴⁰⁵ Mit Ende des Zweiten Weltkrieges (1945) wurde der Freihafen kurzzeitig zum Knotenpunkt der Munitionsversenkung auf See. Flensburg wurde zu einem der Verladehäfen, in denen britisches Militär Munition zum Abtransport sammeln ließ. Die Sammlung umfasste vor allem chemische Waffen, aber auch ganze Schiffe, um sie im Skagerrak und der Ostsee versenken zu lassen.⁴⁰⁶ Ein Unfall mit Munitionsexplosion richtete gewaltige Schäden an.⁴⁰⁷ Eine bis März 2023 noch sichtbare Spur davon war die erneuerte Fassadenseite am Stadtspeicher (» Abb. 18 [24]), welche durch die Druckwelle zerstört wurde.

Das heißt, auch die NS-Zeit und Nachkriegszeit hat sich umfangreich in die materiellen Infrastrukturen des Hafens eingeschrieben. Vermutlich findet sich zu materiellen und immateriellen Spuren noch mehr, dies bedarf jedoch weiterer Arbeit.⁴⁰⁸ In Bezug auf die Literatur ist festzustellen, dass Gebäude aus der NS-Zeit wenig als deren materielle Infrastrukturen analysiert werden. An diesen Punkt knüpft die für diese Arbeit relevante Schnittstelle von ‚Heimatschutzstil‘ und NS-Zeit im nächsten Unterkapitel an.

Der NS-Zeit folgen die ‚**Wirtschaftswunderjahre‘ der 1950er** und die industrielle Zeit des Wirtschaftshafens. Eine Spur der 1950er ist ein unter Denkmalschutz stehender Kran [26]. Weitere Speicher und Lagergebäude kamen bis in die 1980er dazu.

Nach den **1980ern** zeichnet sich die **Stagnation des Wirtschaftshafens** ab und der stückweise Rückgang der Hafenswirtschaft mit Versuchen der Wiederbelebung sowie der Suche nach neuen Funktionen.

Seit den **2000ern** wurden in Teilbereichen neue Siedlungs- und Verkehrsinfrastrukturen geschaffen und die Fläche des Wirtschaftshafens reduziert sowie neue Freizeitinfrastrukturen, Wohn- und Büroflächen geschaffen. Die Konversion dieser Industrieflächen zu Wohnen und Arbeiten am Wasser sowie Freizeitnutzung des Wassers/Ufers lässt sich als einsetzende urbane Transformation deuten. Diese ist eingebettet in die Beobachtung von Björn Lingner und Lars Jensen (2018: 425), wonach mit der fortschreitenden Deindustrialisierung in Flensburg gegen Ende des letzten Jahrhunderts die wirtschaftliche Neuorientierung in Richtung **Tourismus und Erlebniswirtschaft** einsetzte.⁴⁰⁹

405 Matthei et.al. 1985

406 Ich danke Dr. Broder Schwensen für den Hinweis zur umfangreichen Munitionsversenkung in der Ostsee und dem Skagerrak. Dies wird zunehmend zum ökologischen Problem (u.a. 125.000 Tonnen chemische Waffen im Skagerrak) (Messer 2019).

407 Menschen kamen ums Leben, Gebäude und Schiffe im Umfeld wurden zerstört und die Druckwelle beschädigte Dächer und Glasscheiben im weiten Umkreis. [http://www.navalhistory.dk/English/History/1945_1989/ExplosionInFlensburg\(1945\).htm](http://www.navalhistory.dk/English/History/1945_1989/ExplosionInFlensburg(1945).htm) 14.07.2021; Wild 2001: 278

408 Hier wäre es relevant zu erforschen, ob z.B. Enteignungen im erweiterten Hafen-Ost zur NS-Zeit erfolgten.

409 Ablesen lässt sich dies in Flensburg z.B. an der „Image- und Identitätskonzeption zur Neupositionierung und Profilierung der ‚Hafenstadt Flensburg‘ Dezember 1995“, und bereits 1988 wird die Aufwertung durch die Stärkung des Freizeitcharakters „Freizeit als Wirtschaftsfaktor“ erwähnt. (<https://www.flensburg.de/Wohnen-Wirtschaft/Stadt-und-Landschaftsplanung/Weitere-Planungsthemen/>; <https://www.flensburg.de/PDF/>

4.5 PHASE IV: 1923-2020 Von (De-)Industrialisierung zu Erlebnisinfrastruktur?

Mit mehreren Beschlüssen und Maßnahmen zum Ende der Phase IV wurden die formale städtebauliche Grundlage und Rahmenbedingungen für eine geplante urbane Transformation und das Ende des Wirtschaftshafens geschaffen. Die Beschlüsse umfassen die Beauftragung (2015), Durchführung (2015-2019) und Bestätigung (02/2019) der vorbereitenden Untersuchung (VU) mit städtebaulichem Entwicklungskonzept (2019), den Beschluss zum Umzug des Industriebhafens auf die Westseite der Flensburger Förde (2019), die Festlegung als Sanierungsgebiet (2019-2021) und die Bestätigung der Leitlinien für die Entwicklung eines nachhaltigen urbanen Quartiers (2020) sowie vorausgehend die Erbbaurechtsbedingungen für die Vergaben städtischer Flächen am Hafen-Ost (2019).⁴¹⁰ Der aktuellste Beschluss von Dezember 2022 umfasst die Festsetzung des Rahmenplan. Dieser wird hier nur punktuell analysiert.⁴¹¹

In diesem Kapitel erfolgt die Zusammenstellung zu den materiellen Infrastrukturen in Clustern, welche räumliche bzw. funktionale Einheiten zusammenfassen. Sie sind daher nicht mehr, wie in Phase I-III, entlang der Entstehungszeit strukturiert. Außerdem werden in diesem Unterkapitel bereits einzelne Aspekte aus Phase V, der Zukunftsperspektive und -planung, mit dem Status Quo der Gegenwart aus Phase IV ins Verhältnis gesetzt. Dem vorangestellt erfolgt hier ein Exkurs.

4.5.2 Exkurs zur schleswig-holsteinischen Heimatschutz-Architektur (ca. 1904-1939)⁴¹²

Dieser Exkurs ist relevant, weil die drei wesentlichen unter Denkmalschutz stehenden Speicher zusammen mit zwei Infrastrukturen der Nachkriegszeit⁴¹³ Zukunftswirkung für das neue Quartier haben. Sie wurden als einzige durch die Bewertung als Denkmäler als erinnerungs- und erhaltungswürdige Gebäude eingestuft. Die drei Speicher sind der zuvor beschriebene Stadtspeicher von 1923 (Harniskai 22 [24]) und die zwei Speicher von 1936

1988_08_hafennutzungskonzept_dpi100.PDF?
ObjSvrID=2306&ObjID=535&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&_ts=1448004372 29.11.2021)

410 Dabei hängen diese formalen städtebaulichen Schritte zusammen. Die vorbereitende Untersuchung (VU) mit städtebaulichem Entwicklungskonzept ist die als Grundlage der Festsetzung eines Sanierungsgebietes, welches wiederum Grundlage ist für die weiteren Planungsschritte. Der Umzug des Hafens ist dabei auch Teilvoraussetzung für die Finanzierung des städtebaulichen Transformationsprozesses. Daten siehe ‚Gläserne Akte zu Hafen-Ost‘ (<https://www.flensburg.de/Wohnen-Wirtschaft/Stadt-und-Landschaftsplanung/Weiterer-Planungsthemen/index.php?object=tx%7c2306.21171.1&NavID=2306.394&La=1>; <https://www.ihrs.de/stadterneuerung/hafen-ost> 21.06.2021) sowie zu den „Konditionen für die neu abzuschließenden Erbbaurechtsverträge im Gebiet Hafen-Ost“. Diese sollen sein: „sanierungsbedingter Endwert unter Zugrundelegung eines Jahrespachtzinses von 7% und einer Laufzeit von mindestens 75 Jahren“ für die Vergabe stadteigener Grundstücke. (RV-20/2019)

411 https://www.ihrs.de/fileadmin/Content/PDF_und_Images/Hafen-Ost/Download/221116_FHO-Rahmenplan_A1_NOV22_FINAL.pdf 01.04.2023

412 1908 gründete sich auf regionaler Ebene der „Schleswig Holsteinischer Verein zum Heimatschutz“ mit konkreten Auswirkungen auf die Flensburger Baulandschaft. Dem vorausgegangen waren 1904 die Gründung des ‚Deutscher Bund Heimatschutz‘ mit dem breit gefächerten Zweck der Denkmalpflege und Stärkung der ländlichen und bürgerlichen Bauweisen und dem Schutz und der Pflege von Landschaft, Tier und Pflanzenwelt sowie Volkskunst, Sitte, Bräuche, Feste und Trachten. (Andresen 1989: 33 mit Bezug auf die Mitteilungen des Bundes Heimatschutz 1, 1904/05,1, 502069-4; Kahrmann/Schulte-Wülwer 1984: 14-18)

413 Dies sind der Kampnagelkran (BJ. 1954) und das Flachsilo (BJ.1961-63), welches an den Speicher am Harniskai 4 angrenzt.

(Ballastkai 10 [25]) und 1939 (Harniskai 4 [39]), welche parallel zur militärischen Aufrüstung⁴¹⁴ ab 1933 entstanden. Sie haben eine rote Klinkerfassade mit dahinter liegender Stahlbetonkonstruktion und wurden vorrangig zum Umschlag, zur Lagerung und Verarbeitung von Getreide erbaut. Im Baustil sind sie Teil der schleswig-holsteinischen Heimatschutz-Architektur, einer lokal typischer, stadträumlich stark verbreiteter Baustil, der bis heute stadtbildprägend ist.⁴¹⁵ Gleichzeitig verkörpert der Baustil in seine Anfängen revisionistische Bezüge zur vorindustriellen Kolonialzeit (Phase II). Und in Hinblick auf die Bauzeit der 1930er Jahre, der Zeit der Kriegsvorbereitung, sollte die Vereinnahmung des Stils in der NS-Architektur kritisch hinterfragt werden. Dabei sind drei Ebenen von zentraler Bedeutung:

- *Baustil als Reaktion auf Industrialisierung, Wilhelminismus und Gründerzeitarchitektur*

Der Baustil war räumlich-gestalterischer Ausdruck der Heimatschutzbewegung.⁴¹⁶ Deren Ausgangspunkt war nach Schulte-Wülwer (1984: 15) eine Verunsicherung und Überforderung durch die gesellschaftlichen, sozialen und baulichen Veränderungen in Folge der Industrialisierung und Urbanisierung. Das massive Wachstum der Stadtflächen ging einher mit einem Größensprung in der Architektur, welcher sich mit den Gründerzeitbauten nach 1871 im Stadtraum vollzog. In Flensburg wurden vor allem kleine Giebelhäuser durch vier- bis fünfgeschossige Gründerzeitbauten mit überladenen Straßenfassaden und seitlichen blanken Brandwänden ersetzt sowie ganze Straßenzüge neu bebaut.⁴¹⁷ Beispiel dafür im Gebiet Hafen-Ost sind die bereits beschriebenen mehrgeschossigen Wohnungsbauten am Hafendamm Nr. 56-52 (» Abb.13 u. 14) und einzelne Wohnungsbauten an der Ballastbrücke (» Kap. 4.4.2), welche Kapitänshäuser ersetzen.

Die **Heimatschutzbewegung** mit ihrem baulichen Ausdruck in der Heimatschutz-Architektur war eine Reaktion auf diese Verstädterung (Urbanisierung) und wird in der Literatur teils als Kritik an dieser oder als Reformbewegung beschrieben.⁴¹⁸ Die Bewegung bezog sich auf

414 Hier ist eine Forschungslücke, weitere Forschung sollte klären, ob und wie die Entstehung mit NS-Aufrüstung im Zusammenhang steht.

415 Von Anfang 1900 bis in die 1930er Jahre und darüber hinaus sind zahlreiche Bauten überwiegend im Backstein entstanden. Dies waren prägende große Bauten, u.a. der Burghof an der Toosbüystraße (BJ. 1909/10), die monumentalen Großschulbauten Auguste Viktoria Schule am Südergraben 32 (BJ. 1910-12, Ziegler) und das Alte Gymnasium in der Selckstr. 1 (1912/ 1920). Nach dem 1. Weltkrieg entstanden fast zeitgleich zum Stadtspeicher der Hauptbahnhof (BJ. 1923-27, Entwurf Friedrich Georg Arnold), das Deutsche Haus, Berliner Platz 1 (BJ. 1927-30, auch in Teilen bereits Einfluss durch das Bauhaus) und die Getreidespeicher am Ballastkai 10 (BJ. 1936) und am Harniskai 4 (BJ. 1939) sowie Einfamilienhaus(-siedlungen) (Andresen 1989; Schulte-Wülwer 1984; Wilde 2001; http://www.vimu.info/fb.jsp?id=for_19_4_2_fb_heimatschutzarchitektur_de_doc&lang=de&u=teacher&flash=true 28.01.2021).

416 Es ist anzunehmen dass der Baustil auch vom dänischen „Dansk Byggeskik“ beeinflusst wurde (<https://danskbyggeskik.dk/> 15.02.2022). Die Betrachtung hier beschränkt sich jedoch auf die in Deutsch zugängliche Literatur.

417 Schulte-Wülwer 1984: 15-16

418 Lohmeier (1989: 5) beschreibt die Bewegung als Kritik an der „Hemmungslosigkeit des Wilhelminischen Zeitalters im Umgang mit Natur und Technik“. Andere beschreiben: „Diese Heimatschutzbewegung war nicht - wie der Name mißtrauen läßt – eine primär reaktionäre Richtung, sondern hier verbanden sich die jungen reformerischen Kräfte mit den Konservativen gegen die Entartung der Gründerzeit“ (Beseler, Hartwig 1970:

vorindustrielle, das Handwerk und Landleben idealisierende Vorstellungen. Diese sollten konserviert und bewahrt werden.⁴¹⁹ Sie drückte sich im Baustil durch schlichte Architektur mit handwerklich ausgearbeiteter Ornamentik (z.B. Friese) in den vorrangig roten Ziegelbauten aus, die sich auf die vorindustriellen Backsteinbauten bezogen.⁴²⁰ Kaum berücksichtigt, wird dabei in der deutschsprachigen Literatur der dänische Einfluss des „*Dansk Byggeskik*“.⁴²¹ In Flensburg wird am umfangreichen Wirken von Ernst Saueremann besonders deutlich, wie versucht wurde, einen ‚heimischen Baustil‘ in Abgrenzung von einer großstädtischen „unechte[n] und protzige[n] Scheinarchitektur“⁴²² (zu denen er die mehrgeschossigen Gründerzeitbauten zählte) zu definieren und zu etablieren. Lokaler Höhepunkt dessen war die Bauausstellung 1912 in Flensburg.⁴²³

Die Beschreibungen verdeutlichen, dass die Definition und Herausbildung eines architektonischen Stils angestrebt wurde, um einem definierten Selbstbild von Flensburg um 1910 als „kleine, gediegene, idyllisch gelegene Handelsstadt“⁴²⁴ zu entsprechen. Dieses Selbstbild wurde abgegrenzt gegen die „Überfremdung“ durch so genannte „Großstadtarchitektur“.⁴²⁵ Auch heute finden sich Abgrenzungen von Flensburg im Baustil gegenüber anderen (größeren) Städten, z.B. wenn in den Leitlinien zum Hafen-Ost von 2020 auf die Kleinteiligkeit des „Flensburger Baustils“⁴²⁶ verwiesen wird.

• *Lokale Identitätsstiftung durch Architektur - bis heute?*

Auf einer weiteren Ebene war die Etablierung des Baustils⁴²⁷ für die Provinzen des (nördlichen) Schleswig-Holstein⁴²⁸ relevant: Er diente der lokalen Identitätsstärkung der Region nach der Eingliederung in das preußische Reich (1871). Dazu fasst Andresen (1989: 9) das Ziel der Bauausstellung 1912 zusammen:

Bauten in Schleswig-Holstein zwischen Vergangenheit und Gegenwart 1830 – 1930, 27f, zitiert in Andresen 1989: 16).

419 Schulte-Wülwer (1984: 16)

420 Ebd. 5-16

421 <https://danskbyggeskik.dk/> (22.01.2022). Danke für den Hinweis an Dr Broder Schwensen.

422 Ernst Saueremann 1910: Aus Flensburgs alten Tagen XIII, zitiert in Schulte-Wülwer 1984: 15. Saueremann war der größte praktische Verfechter des Heimatschutzstils in Flensburg.

423 Sie umfasste mit 4000 Plänen, Fotos und Modellen. Ihr vorausgegangen waren regionale Aktivitäten des „Schleswig Holsteinischer Verein zum Heimatschutz“ ab 1908 mit der Ausarbeitung des "Baukatechismus in Bildern" mit guten und schlechten Beispielen und mit einem Vorlagenwerk für 'Ländliche Bauten in Schleswig-Holstein' inklusive Musterentwürfen. (Ebd.: 17-18)

424 Schulte-Wülwer 1984: 15-19 mit Verweis auf Ernst Saueremann, 1910: Aus Flensburgs alten Tagen, XIII.

425 Beispiele für die Dichotomie finden sich in verwendeten Begriffen wie „Klein- und Handelsstadtcharakter“, „Anstand“, „Tradition“, „Überlieferung“ und „Bodenständigkeit“ gegenüber „fremd“, „großstädtisch“, „profitbasiert“, „unecht“, „charakter- und geistlos“ sowie „Allerweltsarchitektur mit industrieller Gestaltung“ (ebd.: 15-22; Andresen 1989: 32).

426 Stadt Flensburg (Hg.) (2020a): Leitlinien für den Hafen-Ost

427 Der auch in anderen Teilen Europas auftrat, z.B. Schweiz (<https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/011186/2015-06-19/> 29.01.2021).

428 Der Bereich erstreckte sich vom heutigen dänischen Nord-Schleswig (bis 1920) bis nördlich der Elbe ohne Hamburg und nach Osten bis zur freien Hansestadt Lübeck (Andresen 1989: 9).

„...die Charakterzüge einer "zeitlosen", aber traditionsgegründeten Architektur zu profilieren, um die historisch-landschaftliche Identität einer zumindest baulich lange Zeit „sprachlosen“ Provinz wiederzufinden. Die neue hiesige Backsteinarchitektur als gleichsam bauliche ‚Emanzipation‘ Schleswig-Holsteins von der Provinz zum eigencharakterlichen Land – das ist Thema dieser Ausstellung.“ (unterstrichen ist im Original kursiv)

Dies zeigt, wie Architektur gezielt zur Identitätsstiftung (*place-making*) genutzt wurde und wird und als solche bis heute im Stadtbild präsent ist.

Ein konkretes Beispiel für Heimatschutz-Architektur als identitätsstiftendes Element findet sich auch heute wieder: Die Gestaltungsempfehlungen von 2022 sehen vor, dass die Klinker-Speicher – nach geplantem Abriss der Silos aus der Nachkriegszeit – die höchsten Gebäude in der Silhouette der Wasserkante werden. Dabei sollen die neuen Gebäude des ‚Hafenbandes‘ in Dialog treten, um ein „identitätsstiftendes Erscheinungsbild“ zu schaffen.⁴²⁹ Woraus sich das identitätsstiftende dieses Stils über die Materialität hinaus speist, wird jedoch nicht reflektiert. Zudem macht dieser Fokus deutlich, wie wenig relevant die Industriebauten aus der Nachkriegszeit bewertet werden.

- *Kontroverse um Stil als Beispiel für den Umgang mit der Geschichte der materiellen Infrastruktur?*

Ein weiterer Aspekt ist die Beschäftigung und der Umgang in der Literatur mit dem Fortwirken des Heimatschutzstils in der NS-Zeit. Autor*innen, welche sich mit dem schleswig-holsteinischen Heimatschutzstil befassen,⁴³⁰ grenzten ihre Forschung auf die Zeit vor der NS-Zeit oder den Zweiten Weltkrieg ein und erwähnen teils den Widerstand einzelner Vertreter, ohne tiefgehend auf den Zusammenhang oder Auswirkungen von Heimatschutz-Architektur auf und in NS-Architektur einzugehen.⁴³¹ Das Credo aus der Nachkriegszeit ist, dass die Heimatschutz-Architektur baulich wertvollen Input gegeben hat und dass es ein paar bedenkliche Entwicklungen gab. Darüber hinaus zeichnet sich eine Forschungslücke ab. Kaum erforscht ist, wie und ob die (schleswig-holsteinische) Heimatschutz-Architektur und -Bewegung, welche bis in die NS-Zeit hineinwirkten, mit den Kriegsvorbereitungen und der NS-Architektur zusammenhängen.⁴³²

429 Handlungsempfehlungen zum Gestaltungsplan von 11/2022
https://ratsinfo.flensburg.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZUOJrKXWdL4z5KrwFEYthnFhOYVwKC79gDR725A9y32O/5_Handlungsempfehlungen.pdf 23.12.22

430 Z.B. Andresen 1989; GfFS 1998; Karpf 2017.

431 So schätzt Andresen (1989: 9) „die Kritiken hinsichtlich der ‚präfaschistoiden‘ Nähe der Heimatschutzarchitektur zum Bauen im ‚Dritten Reich‘ [...] als mehr oder minder gegenstandslos“ ein und geht davon aus, dass eine genauere Untersuchung auch zu dieser Einschätzung kommen würde. Im Vorwort (ebd.: 5) bezieht sich Dieter Lohmeier auf die NS-Zeit mit der Beschreibung von „irrationale[n] weltanschauliche[n] und politische[n] Tendenzen“ des Stils.

432 Diese Forschungslücke wird hier z.B. benannt und beforscht: https://www.gta.architektur.tu-darmstadt.de/forschung_gta/abgeschlossene_projekte_gta/heimatschutzbewegung.de.jsp (29.11.2021)

• *Fazit zur Heimatschutz-Architektur am Hafen-Ost*

Für die drei noch erhaltenen Speicher bedeutet dies heute, dass sich Spuren von mindestens drei unterschiedlichen gesellschaftlichen Machtverhältnissen (vorindustriell/kolonial, imperial-industriell, NS-Zeit) eingeschrieben haben, welche sich wiederum gegenseitig (im-)materiell beeinflusst haben. Auch wenn die Rezeptionen des Stils hinsichtlich deutsch-dänischem Einfluss sowie hinsichtlich NS-Verwobenheit Forschungslücken vorweisen, hat der Stil eine starke Wirkung durch die Materialität der Gebäude. **Darüber hinaus bewirkt die Einstufung als erinnerungswürdige Gebäude durch den Status des Denkmalschutz, dass vorrangig⁴³³ diese Gebäude als materielle Infrastrukturen der Zukunft erhalten bleiben und sich auf den Baustil des Quartiers auswirken werden.** Dies zeigen die bereits genannten Verweise in den Leitlinien (2021) und den Gestaltungsempfehlungen (2022). Hier stellt sich die Frage, wie kritisch mit diesen Spuren auf materieller und immaterieller Ebene bei der Neugestaltung des Quartiers umgegangen werden soll. Sie kann nicht abschließend im Rahmen dieser Arbeit beantwortet werden und sollte ein wichtiger Aspekt sowohl von zukünftiger Forschung als auch von aktueller Stadtplanung sein. Zumindest eine kritische Auseinandersetzung mit den gesellschaftlichen Verhältnissen und Selbstbildern, die sich durch den Stil ausdrücken und in die Materialität eingeschrieben haben, scheint an dieser Stelle angemessen.

An den Exkurs schließt die Ausarbeitung zu den materiellen Infrastrukturen der Phase IV (1923-2020) in Funktionsclustern an.

4.5.3 Vom Industriedafen zur ‚Wassernähe als Erlebnis‘?

Zunächst werden die drei Cluster der Speicherensembles beschrieben. Diese setzen sich zusammen aus je einem Speicher im ‚Heimatschutzstil‘ und den daran anschließenden Speichern und Lagerhäusern, die stückweise in den 1950-1980er Jahren dazu gebaut wurden.

Ballastkai Nr.10: Getreidespeicher (BJ.1936) [25]

Südlich des Stadtspeichers, am Ballastkai Nr. 10 (» Abb. 21), wurde 1936 ein Speicher nach dem Entwurf von Oberingenieur Max Schulz aus Berlin erbaut.⁴³⁴ Gestalterisch gehört dieser Speicher auch zum ‚Heimatschutzstil‘. Er besteht aus einem fünfgeschossigen Getreidespeicher⁴³⁵ mit 24 Silozellen und einem daran anschließenden dreigeschossigen Flachspeicher mit Keller, in dem auch Futter- und Düngemittel als Sackware gelagert wurden. Der Gebäudekomplex hat eine Größe von 32 m Fassadenbreite zum Wasser und

433 Wie das Entwicklungskonzept (2019) zeigt, sind die meisten Industriespeicher und Lagerhallen als Abriss kategorisiert.

434 Erbauer war laut Bauakte die ‚Schleswig-Holsteinische landwirtschaftliche Hauptgenossenschaft‘.

435 Getreide wurde im Silo zudem gereinigt, getrocknet und gewogen und lose sowie als Sackware gelagert.

22,8 m Tiefe und der Hauptspeicher eine Gesimshöhe von 19,5 m. „Der Betrieb des Speichers spielt[e] sich fast ausschließlich auf der Rampenbühne ab“.⁴³⁶



Abbildung 21: Ballastkai 10 (BJ. 1936) u. 10a (BJ. 1973/74) mit Resten der Anleger im Wasser und Uferzone, HaGe Speicher (BJ.1980) links (Eigene Aufnahme 2021, Wasserblick nach Nordosten)

Dies ist vermutlich der überdachte Bereich entlang des Flachbaus auf der Ufer- und Landseite. Heute ist das Innere des Gebäudes augenscheinlich ungenutzt. Der Bereich um die Rampenflächen zur Uferseite (» Abb. 24) ist jedoch ein sehr beliebter Aufenthaltsbereich vor allem in den Abendstunden der helleren Monate,⁴³⁷ dann ist die untergehende Sonne von hier gut zu sehen und viele Menschen sitzen in Gruppen auf den Resten der Rampenflächen, in Autos oder entlang der Uferkante. Demgegenüber wird dieser Bereich städtebaulich als negativ und als „mangelhaftes Stadtbild“⁴³⁸ bewertet, da die Flächen oder Gebäude teilweise brach liegen, also nicht wirtschaftlich genutzt werden und damit aus städtebaulicher Sicht einen Wertverlust für andere Flächen bedeuten.⁴³⁹ Hier zeigt sich auch, wie relevant die Möglichkeit einer wirtschaftlichen Nutzung für die aktuelle städtebauliche Bewertung ist und welche Kriterien einer Bewertung zugrunde gelegt werden.

Ballastkai: Industriespeicher der 1959-1980er und letzte Uferkanten-Aufschüttung [27]

Wie in Abb. 21 und 22 erkennbar, entstanden entlang der Uferkante, nördlich und südlich des Getreidespeichers am ‚Ballastkai 10‘, weitere Silogebäude aus Stahlbeton sowie Zwischenbauten zwischen 1959-1980.⁴⁴⁰ Dies sind unter anderem nördlich⁴⁴¹ der größte

436 FI SUK, Bauakte zu Ballastkai 10 von 1936

437 Und wenn nicht gerade Ausgangssperren und Kontaktbeschränkungen zur Einschränkung der Covid 19 Epidemie gelten.

438 Bestandsplan Nr.19 Substanz- und Funktionsmängel als Anhang der Vorbereitenden Untersuchung (VU) von 2019 (IHR Sanierungsträger im Auftrag der Stadt Flensburg 2019)

439 Ebd.: 77-79, 108

440 Mein Dank gilt hier dem FI SUK für die Einsicht in diverse Bauakten und interne Zusammenstellungen.

441 Hausnummern für die Speicher der 1950er-80er sind in Plänen und digitalen Karten nicht eindeutig auszumachen.

Speicher Flensburgs, der ‚HaGe-Speicher‘⁴⁴², südlich ein roter Speicher (BJ. 1959) mit vertikaler Verglasung in der Fassade und daneben ein Stahlbeton-Silo (BJ. 1969). Diese Speicher dien(t)en der Agrar- und Ernährungswirtschaft.



Abbildung 22: Luftbild 1967, Uferkante Ballastkai, Eisenbahn (heute Ballastbrücke) und Industrieflächen Harnishof (ehem. Ballastberg) (StA XIV C 00 768)

Die Einbuchtung der Uferkante für die Speicher nördlich des ‚Ballastkai 10‘ wurde sukzessive zwischen 1960-80 angelandet.⁴⁴³ Abbildung 22 von 1967 zeigt einen Zwischenstand der Anlandung und Bebauung mit Teilen des heute größten ‚HaGe-Speichers‘ (BJ. 1980). Damit erfolgt in dieser Zeitspanne die letzte größere Anlandung am Hafen-Ost.

Heute lässt sich am ‚HaGe-Speicher‘ noch Getreide/Futtermittelumschlag mit LKWs beobachten, der Futtermittelbetrieb wurde aber 2013 eingestellt.⁴⁴⁴ Die restlichen Gebäude scheinen ungenutzt zu sein, jedoch finden sich noch Firmenschilder vor Ort. Wie bereits genannt wird der Uferkantenbereich als Freizeitzone stark frequentiert (» Abb. 21). Der Bereich hinter den Speichern ist gepflastert und auf die Befahrung mit LKWs ausgerichtet. Zwischen den Speichern und der dahinter liegenden historischen Bebauung z.B. von 1744 [4] besteht ein enormer Unterschied in den Gebäudegrößen (» Abb.22).

442 HaGe = Hauptgenossenschaft Nord AG, aktuell (und historisch) vor allem Handel mit Getreide, aber auch Saatgut, Dünger und Pflanzenschutzmittel (<https://www.hagekiel.de/unternehmen/einblick/> 07.06.2021)

443 Die zeigt sich an/auf diversen historischen Fotos (StA XIV Foto C)

444 <https://www.shz.de/lokales/flensburger-tageblatt/raiffeisen-geht-hafen-in-der-krise-id220976.html> 07.06.2021

Heute befindet sich zwischen den Speichern und der historischen Bebauung eine vierspurige Straße. Diese verläuft auf den alten Strukturen der Eisenbahn. Hier lässt sich auch ein erneuter **Wandel der Transportinfrastrukturen** ablesen: Die Eisenbahnschienen wurden mit dem Ausbau der Bundesstraßen sukzessive zurückgebaut und hier durch eine vierspurige Straße ersetzt.

Harniskai Hafeninfrastuktur: ‚Hübschspeicher‘ (BJ.1939, Harniskai 4), Kaimauer, Lagerhäuser und Kampnagelkran (BJ.1954) [26]

Nördlich des ersten ‚Stadtspeichers‘ von 1923 und auf den Flächen des bereits damals ehemaligen Freihafengeländes wurde 1939 ein sechsgeschossiges Hochsilo für Getreide gebaut. Dies erfolgte nach dem Entwurf von Fr. Wucherpfennig im Auftrag der Firma Richard Hübsch, daher die Bezeichnung ‚Hübschspeicher‘ (» Abb. 23).⁴⁴⁵ Dieser ist der dritte Speicher im ‚Heimatschutzstil‘ und steht zusammen mit dem später angebauten Flachsilo (BJ. 1961-63) unter Denkmalschutz. Das Flachsilo ist in der Uferansicht sehr schmal und sehr breit von der Nordseite aus betrachtet. Auch hier wurde die Verladeinfrastruktur (z.B. eine 12 m lange Transportbrücke) auf die möglichst einfache Verladung zwischen Schiff und Speicher ausgelegt.⁴⁴⁶ Diese ist bis heute erhalten (» Abb. 23).



Abbildung 23:
Harniskai 4
‚Hübschspeicher‘
(1939) mit Flachsilo
(1961-63) (Eigene
Aufnahme 2021,
Wasserperspektive,
Blick nach Nord-
Osten)

Dabei verläuft die Uferkante bis hier als Kaimauer zum Anlegen von großen Schiffen. Entlang dieser geradlinigen Kaikante befindet sich Richtung Süden ein Lagerhaus (Harniskai 8-10). Diverse Archivfotos⁴⁴⁷ lassen vermuten, dass es sich an der selben Stelle wie das 1923 erstellte städtische Lagerhaus befindet. Weiter südlich liegt die Kailagerhalle D-E (Harniskai

445 Wilde 2001: 278-279

446 Archiv FI SUK, 1936, Bauakte Ballastkai 10, Vorname ist nicht bekannt.

447 StA; FL SuK

4.5 PHASE IV: 1923-2020 Von (De-)Industrialisierung zu Erlebnisinfrastruktur?

18-20). Vorgelagert verläuft der verbliebene unter Denkmalschutz stehende ‚Kampnagelkran‘ (BJ. 1954) auf Schienen⁴⁴⁸ als Teil der Verladeinfrastruktur der Nachkriegszeit. Heute werden die Flächen entlang der Kaikante inklusive des aktiven Industriebahnhofs von der Flensburger Hafen GmbH betrieben.⁴⁴⁹



Abbildung 24:
Harniskai 4,
Hübschspeicher‘
(BJ.1939) [26],
Lagerhaus
Harniskai 8-10 und
‚Kampnagelkran‘
(BJ. 1954) (Eigene
Aufnahme 2021,
Wasserperspektive)

Industriebahnhofsinfrastruktur: ISPS- Bereich, neue Kaimauer und Europawiese
Nördlich des Speicher-Clusters am Ballastkai befindet sich heute der Bereich des noch aktiven Industriebahnhofs als ISPS-Bereich⁴⁵⁰ und „eingetragene Grenzübergangsstelle, an der der Reiseverkehr aus Schengen-Drittstaaten kontrolliert wird“⁴⁵¹. Der Bereich ist an der Umzäunung und Zugangskontrolle erkennbar. Die Kaianlage hat eine Länge von 240 m mit der Kaimauer (2011 saniert⁴⁵²) zum Anlegen von großen Schiffen ab Höhe des ‚HaGe-Speichers‘ bis hinter den Stadtspeicher am Harniskai 22. Die Hafenbahn ist ca. seit den 1990ern nicht mehr in Betrieb, Spuren der Schienen sind im Boden des Gebietes an zahlreichen Stellen zu finden (z.B.» Abb.25).

448 Hier befanden sich bis 2010 zwei Kräne (<https://www.shz.de/lokales/flensburger-tageblatt/denkmalschutz-sauer-auf-stadtwerke-id2168886.html> 13.06.2021; Wilde 2001).

449 <http://www.flensburgerhafen.de> 29.11.2021

450 International Ship and Port Facility Security Code (ISPS) ist der Internationale Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen. Diese Infrastruktur der ‚Gefahrenabwehr‘ geht auf die Anschläge am 11.September 2001 zurück und hat u.a. zur Folge, dass größere Hafenanlagen mit ausländischem Schiffsverkehr mit Zäunen und Zugangskontrolle vom restlichen Teil des Hafens abgeschottet werden. (https://www.brd.nrw.de/ordnung_gefahrenabwehr/hafensicherheit/Grundlagen_ISPS_Code.html 04.05.2021)

451 VU 2019: 96

452 Im Projekt „Ausbau und Modernisierung des Wirtschaftshafens 2. BA“ mit Zweckbindung bis 2028 (VU 2019: 99).



Abbildung 25: Hafeneingang heute im ISPS-Bereich, Anlieferung und Verladung von Sand und Schotter, Stadtspeicher Harniskai Nr.22(BJ.1923) im Hintergrund (Eigene Aufnahme 2021, Blick nach Norden)

Die Fläche des Hafengebietes wurde stückweise reduziert mit der Veränderung der baulichen Nutzung.⁴⁵³ Der Industriehafenbetrieb soll 2023 auf der Hafen-Ost Seite eingestellt und nach umfangreichen politischen Diskussionen auf die Westseite der Flensburger Förde verlagert werden.⁴⁵⁴ Gleichzeitig soll jedoch der touristische Kreuzfahrtschiffsbetrieb laut VU auf der Ostseite fortgesetzt werden.⁴⁵⁵ Insbesondere die Förderung von Kreuzschiffahrt ist fragwürdig: sowohl hinsichtlich der wirtschaftlichen Vor- und Nachteile für Flensburg als auch in Bezug auf die Emissionen, die dadurch in der Innenstadt anfallen, und den Nachhaltigkeitsanspruch an das Quartier und das städtische Ziel, bis 2050 bzw. 2035 CO₂-neutral zu werden.

Hafenbecken mit Gewerbe und Sportbooten

Zwischen der Landzunge Harniskai und der Uferfläche an der Straße Kielseng befindet sich das Hafenbecken, welches durch die Anlandungen bis 1923 entstanden ist. Hier befinden sich diverse gewerbliche Nutzungen (mit und ohne maritimen Bezug) sowie Infrastrukturen für den Sportbootbetrieb und ein Segelverein mit umfangreichen Liegeplätzen im Hafenbecken. Entlang Kielseng befinden sich außerdem Gebäude der Hochschule mit maritimem Bildungsbezug.

453 VU 2019: 96

454 Mit dem Beschluss vom 25.06.2020 soll „in einem ersten Schritt eine erste Ausbaustufe mit Gesamtnettokosten von maximal 2,5 Mio. € umgesetzt werden, um die gegenwärtige Umschlagmenge der Hafenvirtschaft auf dieser Fläche [der Westseite] zu ermöglichen (RV-74/2020). Das Thema der Umverlegung des Industriehafens ist stark umkämpft, wie die Stimmenverteilung des Beschlusses (16 Ja- zu 10 Nein-Stimmen) zeigt, aber auch die vorausgegangene Diskussion in der Stadtgesellschaft und Politik hinsichtlich der Positionen Hafen erhalten / Verlagern zum Westufer / aus der Stadt heraus nach Apenrade.

455 VU 2019: 100-103 und Beschluss RV-15/2019 vom 21.02.2019. Aktuell halten hier nur 2-5 Kreuzfahrtschiffe im Jahr.

Baugewerbe z.B. ‚Am Industriedafen 3‘ [20] – Externalisierung innerhalb des Stadtgebietes?

Verbliebene industrielle Infrastruktur ist außerdem ein Baustoff- und Zementhandel. Dieser geht auf einen Bauhandel aus Anfang Phase III (1865-1923) zurück und ist heute eine Aktiengesellschaft mit 17 Standorten in Deutschland.⁴⁵⁶ In der zukünftigen Planung des Hafens-Ost ist vorgesehen, dass diese Funktion aus dem Gebiet ausgelagert wird, dabei ist diese Fläche in privatem Besitz.⁴⁵⁷ D.h. dafür wird es notwendig sein, im Tausch für die Auslagerung dem Unternehmen (städtische) Industrieflächen zur Verfügung zu stellen. Diese befinden sich vor allem an den Rändern Flensburgs im Übergang zu Flächen für Wald oder Landwirtschaft.⁴⁵⁸ In Bezug auf die lokalen Verflechtungen und Nachhaltigkeitsaspekte stellt sich hier die Frage, ob und wo dafür vorhandene Flächen genutzt werden können, oder ob eine Umwandlung neuer Flächen dafür notwendig ist. Zweites scheint aufgrund des Wachstums der Stadt naheliegender. Dies ist ein Beispiel für die **mögliche Externalisierung innerhalb des Stadtgebietes**; dabei werden Funktionen ausgelagert und Ressourcen außerhalb verbraucht, um das innerstädtische nachhaltige Quartier zu ermöglichen. Hier ist die Betrachtung entlang von *Scale* zielführend, um die Auslagerung bei der Beurteilung der Nachhaltigkeit des Gebietes zu berücksichtigen.

4.5.4 Beginnende Transformation?

Mit dem Rückgang der Industriedafenwirtschaft und -Flächen siedelten sich in Teilbereichen neue Funktionen an. Diese können als Marker für die bereits begonnene urbane Transformation des Gebietes verstanden werden, da sie keine funktionale Verbindung mehr zur Hafenwirtschaft haben und lediglich von der Lage am Wasser profitieren. **Auffällig ist die Veränderungen in den Eigentumsverhältnissen**, denn die in den letzten 20 Jahren bebauten Flächen sind in Privatbesitz, wohingegen der Großteil der Industriedafenflächen historisch bedingt in städtischem Besitz ist und mit Erbbaurecht bebaut wurde.⁴⁵⁹

Die Veränderungen umfassen die Umnutzung der Anlandungsflächen [19] vor der Ballastbrücke aus Phase III seit dem Rückgang der Hafenwirtschaft und deren Lagerflächen

⁴⁵⁶ <https://www.jacob-cement.de/impressum> 07.07.2021

⁴⁵⁷ VU 2019, Anlage Bestandsplan Nr.9 ‚Eigentumsstruktur‘ und Konzeptplan Nr.1 ‚Entwicklungskonzept‘ sowie darauf aufbauende Vorstellungen aus dem Dialogprozess 2020 dargestellt im ‚Wimmelbild‘ (Stadt Flensburg (Hg.) 2020 a,b)

⁴⁵⁸ <https://www.flensburg.de/Wohnen-Wirtschaft/Stadt-und-Landschaftsplanung/Bauleitplanung-und-Satzungen/FI%C3%A4chennutzungsplan/> 14.07.2021

⁴⁵⁹ Die Eigentumsstruktur 2018 zeigt, dass die angelandeten Flächen des Hafens-Ost der Stadt oder ihren Tochterunternehmen gehören, Ausnahme sind die Flächen der Neubauten seit 2000 mit den zwei Wohnbauten sowie die Flächen um die Yachtinfrastrukturen mit angrenzenden allgemeinen Segelsportinfrastrukturen. Aktuell soll zudem der Verkauf des Grundstückes Ballastbrücke 1, Altes Pumpenwerk, erfolgen trotz Beschluss des Erbbaurechtes für das Gebiet (VU 2018, Anlage Bestandsplan Nr.9 ‚Eigentumsstruktur‘ https://ratsinfo.flensburg.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNfDfFcExjZY_tjPB6gAx6DouSw4gwPtZZqtTFgTOIWpCg9TgdGULX/Anlage_der_Plaene_der_Voruntersuchung_-VU_-_9.pdf 28.04.2021; https://ratsinfo.flensburg.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNfDfFcExjZQbr-5WADevIAF7aCz9shdOP9e1DmyiUVVRJ-tThXgeA/Beschlusstext_RV-110-2022_1_Ergaenzung_-oeffentlich-_Ausschuss_fuer_Umwelt-_Planung_und_Stadtentwicklung_22.11.2022.pdf 22.01.2023)

für Kohle auf der Hafen-Ost-Seite.⁴⁶⁰ In direkter Wasserlage sind hier zwei Wohnungsneubauten der privaten Immobilienwirtschaft mit Eigentumswohnungen entstanden. Hier befindet sich auch ein ehemaliges Kailagerhaus mit heutiger Gastronomienutzung (Ballastkai 4). Vor diesen längs ausgerichteten Gebäuden verläuft die öffentlich zugängliche Uferkante mit Promenade und einer privaten Marina für Sportboote.⁴⁶¹ Hinter den Gebäuden befinden sich privat bewirtschaftete Flächen mit Randbegrünung für Parkplätze. Zudem sind im Bereich des ehemaligen Industriebahnhofs Infrastrukturen für Yacht- und Segelsport entstanden. Anders als die genannten privatwirtschaftlich motivierten Infrastrukturen lässt sich in dieses Cluster auch die **(Wieder-)Entdeckung der Uferflächen als innerstädtische Naherholungsflächen** einordnen. Diese umfasst den Ausbau der öffentlich zugänglichen Uferpromenade, vorrangig im Bereich der zuvor genannten Neubauten, und die Flächen der Harniskaispitze inklusive der Aushandlungsdiskussionen und Kämpfe um die Nutzung.

Im Folgenden werden die genannten materiellen Infrastrukturen untersucht. Dies ist relevant, um die darin enthaltenen Pfade und Gegenwartsvorstellungen herauszuarbeiten, welche wiederum Grundlage für die Zukunftsplanung sind.

Ballastkai 5-9 ‚Werftkontorhäuser‘ (BJ. 2001-2002) [19]



Abbildung 26: Ballastkai 5-9 Freiflächen: Beispiel für privaten und öffentlichen Freiraum (Eigene Aufnahme 2021, Perspektive zu Fuß, Blick nach Süden)

Am Ballastkai 5-9 wurden fünfteilige Apartmenthäuser mit Wasserblick als Eigentumswohnungen von einer privaten Baugesellschaft errichtet. Dabei sind die 6- bis 7-geschossigen Baukörper über eine 140 m durchgehende Erdgeschosszone aus Garage und Gewerbe zu einem Baukörper verbunden, so dass eine Wasser- und eine Straßenseite

⁴⁶⁰ Demgegenüber wird auf der Westseite der Förde bei den Stadtwerken bis heute Kohle angeliefert und gelagert. Dies soll sich mit der Umstellung auf Gas 2023 ändern.

⁴⁶¹ https://www.marina-werftkontor.de/mw_03.html 28.04.2021

entsteht.⁴⁶² Die Bezeichnung mit der Wortneuschöpfung ‚Werftkontorhäuser‘ referenziert begrifflich die koloniale Infrastruktur der Kontorhäuser⁴⁶³ z.B. auf St. Croix, hat aber keinen bauhistorischen Bezug. Sie scheint zu Vermarktungszwecken der Standortidentität gewählt worden zu sein.

An dieser Bebauung lässt sich sehr gut das **Verhältnis von privater und öffentlicher Fläche sowie der Umgang damit in den 2000er Jahren** ablesen. Die schmale öffentlich und multifunktional genutzte Promenade verläuft zwischen breiter privater Grünfläche vor den Gebäuden und der Uferkante mit davor liegender privat zugänglicher Marina. Hier stellt sich die Frage, wie bei der zukünftigen Planung das Verhältnis von öffentlicher und privater Fläche gestaltet werden soll und wer Zugang zu welchen Flächen haben wird. Der Zaun, welcher erst 2020⁴⁶⁴ entlang der Eigentumsgrenze errichtet wurde, zeigt auch, wie sehr die Eigentumsverhältnisse über die Zugänglichkeit bestimmen. Insbesondere hinsichtlich des Anspruchs in den Leitlinien für die Entwicklung eines nachhaltigen urbanen Quartiers⁴⁶⁵ mit viel öffentlichem Freiraum wird es im weiteren Prozess entscheidend sein, wie öffentlicher Freiraum sichergestellt wird und wie er entlang Eigentumsverhältnissen geregelt wird.

Ballastkai 1 ‚Klarschiff‘ (BJ.2011-2013) [19], Eigentumswohnungen und Büros/Gewerbe im Erdgeschoss, Tiefgarage⁴⁶⁶

Beim Neubau am Ballastkai 1 existiert hingegen kaum (private) Fläche zwischen Gebäude und Promenade, da dieses viel näher an die Kaimauer/Wasser gebaut wurde (» Abb. 14). Dieser Neubau wurde ebenfalls von einer privaten Baugesellschaft⁴⁶⁷ erbaut und die Wohnungen wurden als Eigentum vermarktet. Das Gebäude ist ausgerichtet auf hochpreisiges Wohnen mit 16 geräumigen und hochwertig ausgestatteten Wohnungen mit Wasserblick und Tiefgarage.⁴⁶⁸ Heute befinden sich im Erdgeschoss eine Zahnarztpraxis und ein Architekturbüro. Die Historie des Gebäudes geht auf innerstädtische Widerstände gegen den geplanten Bau eines wesentlich größeren Hotels durch dieselben Investoren zurück.⁴⁶⁹

462 http://www.hoeft-bauunternehmen.de/downloads/bauhefte/hoeft_bauheft_2006.pdf 28.04.2021

463 ‚Kontorhäuser‘ waren u.a. koloniale Infrastruktur der Handelsunternehmen mit der Funktion Handelsverwaltung z.B. auf St. Croix (siehe Phase II) und später in imperialen Hafenstädten wie Hamburg. Hier waren sie die ersten mit der Industrialisierung und kolonialen Verflechtungen der Kaufleute aufkommenden Bürogebäude (Lubitz 2012).

464 Hintergrund war die Herstellung von befestigten Flächen für die Feuerwehr, dafür wurde die Wiese mit befahrbaren Rasensteinen ersetzt (<https://www.shz.de/28878047> 28.06.2021). Die Notwendigkeit eines Zaunes lässt sich daraus nicht ableiten.

465 Stadt Flensburg (Hg.) 2020b

466 <https://www.arch-lorenzen.de/projekte-arbeitsfelder/wohnungsbauten/klarschiff-flensburg/> 28.04.2021

467 <https://www.shz.de/3507401> 28.04.2021; Hier ist auch das Nachfolgeunternehmen vom Bauunternehmen H. Höft aktiv, das bereits vor 130 Jahren Mietwohnungsbauten im Hafen-Ost erbaute (» Kap. 4.4.2).

468 <https://www.shz.de/3507401> 28.04.2021; <https://mapio.net/expose/42030/> 28.04.2021; Z.B. sind 155 qm bei 4 Zimmern eine flächenintensive Wohnung, die bei hoher qm-Zahl für eine kleine Anzahl von Bewohner*innen ausgelegt ist. Archivierte Verkaufspreise finden sich für eine Wohnung mit 5.000€/qm und Vermietungspreise von 14€/qm Nettokaltmiete inkl. Tiefgaragenstellplatz für ein Loft im 1. Obergeschoss. Das Alter der Anzeigen lässt sich nur grob auf nach 2016 datieren. Aufgrund der Immobilienentwicklung ist heute von höheren Preisen auszugehen.

469 <https://www.shz.de/469961> 28.04.2021

Neben der Konfliktlinie, wem das Gebäude zugute kommen soll, scheinen hier auch unterschiedliche Verständnisse von Gebäudemaßstäben, die für Flensburg angemessen sind, Teil des Konflikts gewesen zu sein.

Bei beiden Wohngebäuden fällt auf, dass sie für wohlhabende Käufer/Mieter*innen ausgelegt sind. Damit einher geht ein großer Flächenverbrauch je Wohnung und Bewohner*in.

Infrastruktur für Yachtsport [29] (Am Industriebahnhof)

Ein weiteres Neubauensemble (Fertigstellung 2016), welches vor allem ein Hochpreissegment bedient, befindet sich auf den ehemaligen Flächen des Industriebahnhofs nicht weit vom Hafenbecken mit dem Fokus auf Yachtsport am ‚Harniskai 13‘/ ‚Industriebahnhof 5‘ in Form einer Werft für High-End-Holzjachten, einem Yachtmakler und einer privaten Ausstellung zur Yacht-Sport-Geschichte, umsäumt von einem Restaurant und einer Galerie, die maritime Bilder passend zum Yachtsport verkauft (von drei Malerinnen, die auch aus dem Segelsport kommen).⁴⁷⁰ Daneben befindet sich ein dreigeschossiges Bürogebäude (Harniskai 11) u. a. mit einem Yachthandel & Service. Zu diesem Ensemble gehören augenscheinlich auch die Lager und Wasserliegeflächen am südlichen Hafenbecken, welche ebenfalls in privatem Besitz sind.

Mehrere Aspekte fallen hier ins Auge: Die neue maritime Infrastruktur mit Fokus auf Holzjachten und Segelsport ist dem Freizeitsportbereich zuzuordnen und richtet sich dabei vor allem an gehobene Einkommensklassen. Gleichzeitig richtet sich der private Ausstellungsraum mit diversen Ausstellungen z.B. 2021 zum Radfahren auch an die Stadtgesellschaft.⁴⁷¹ Dieser Teil der Infrastruktur sowie die Förderung geht dabei auf einen Unternehmer zurück,⁴⁷² welcher wiederum ein Unternehmen leitet, das in 5. Generation seit 1874 an der Verarbeitung von Silber verdient. Dieses ist heute einer der größten Hersteller von Silberbesteck in einem qualitativ hochwertigen Luxussegment und handelt mit Edelmetallen als Wertanlage. Dabei erfolgt die Verarbeitung des Silbers weiterhin in Flensburg (im südlichen Industriegebiet Flensburgs). Woher das Rohmaterial heute (20 Tonnen/Jahr) oder historisch bezogen wird/wurde, ließ sich nicht herausfinden.⁴⁷³

Harniskaispitze: Öffentliche Nutzungen, Konsum und industrielle Spuren

470 <https://classic-yachts.com> 28.04.2021

471 <https://flensburg-mobil.net/?p=1303> 15.06.2021; <https://classic-yachts.com/fahr-rad-die-rueckerobering-der-stadt/> 24.01.2023

472 Als Initiator, Förderer oder Geschäftsführer <https://classic-yachts.com/impressum/> 24.03.2021

473 <https://www.ndr.de/geschichte/Robbe-Berking-Silberschmiede-von-Weltruf,robbeundberking101.html> ; <https://www.handelszeitung.ch/panorama/robbe-berking-zum-wohl-der-tischkultur> 24.03.2021; <https://wertanlagen.robbeberking.de/> 28.04.2021



Abbildung 27:
Harniskaispitze,
heute Freifläche,
im Hintergrund
Speicher am
Harniskai 22 [26]
(Eigene Aufnahme
2021, Blick nach
Süden)

Wie Abbildung 28 zeigt, war die nördliche Spitze des ehemaligen Freihafengeländes in der Nachkriegszeit Teil der Lagerflächen für fossile Brennstoffe (Heizöl). Dabei geht das beteiligte Unternehmen zurück auf eine Kohlehandlung und Reederei für Dampfschiffe, welche sich in Phase III (1865-1923) etablierte.⁴⁷⁴ Mit dem Rückgang der Hafenvirtschaft, dem Brachliegen der Fläche und der angesetzten Umwandlung wurde sie zum „Filet-Grundstück an der Harniskaispitze“⁴⁷⁵ und ist damit stark umkämpft. Hier befanden sich bis 2016 Lager- und Bürogebäude (Teilsandflächen in Abb. 27), die teils auf Infrastrukturen des Heizölunternehmens zurückgehen und zuletzt durch die informelle Nutzung mittels Besetzung durch die ‚Luftschloßfabrik‘ belebt wurde. Die Gebäude wurden mit der Räumung abgerissen und jetzt befindet sich hier eine Zwischennutzung als Sommer-Außengastronomie⁴⁷⁶ und eine große bewachsene Brachfläche, in der die Grundfläche der Öltanks ablesbar ist, sowie eine Randbegrünung entlang des Ufertrampelpfades.

474 Ehemals Flensburger Kohlehandlung Holm & Molzen (Tedsen/Moltsen 1971: 130)

475 <https://www.shz.de/lokales/flensburger-tageblatt/statt-luftschloess-fabrik-piratennest-an-der-harniskaispitze-id16924001.html> 27.04.2021

476 Ebd.



Abbildung 28: Luftbild Hafen-Ost 1967 mit Harniskaispitze, Hafenbecken, Speicher und Eisenbahn (StA: XIV Foto C 00093, Ausschnitt)

Beobachtung zu Transformationen und kolonialen Bezügen

An den zuvor genannten urbanen Infrastrukturen, die in den letzten 20 Jahren entstanden sind, lassen sich zwei zentrale Aspekte ablesen: Zum einen gibt es einen Prozess, in dem das Bewusstsein für die Bedeutung und das Interesse an der Nutzung des Gebietes seitens Öffentlichkeit und Stadtverwaltung zugenommen hat. Dies zeigen der Ausbau der Promenade und gastronomischer/touristischer Infrastrukturen im südlichen Teil des Hafen-Ost, aber auch der Konflikt um die Harniskaispitze und zivilgesellschaftliche Gruppen, die Interesse an der Nutzung des Gebietes bekunden,⁴⁷⁷ ferner die Richtung der aktuellen Planungsansätze und nicht zuletzt die transdisziplinäre Zusammenarbeit der Stadt mit dem Forschungsprojekt der Universität.⁴⁷⁸ Zum anderen entstehen als Teil dieses Prozesses privatwirtschaftliche Infrastrukturen, die vom maritimen Charakter (Wohnen am Wasser) oder vom Freizeitaspekt (Segelsport) profitieren. Diese Flächen sind heute Privateigentum,⁴⁷⁹ wohingegen Erbbaurecht bereits mit den Anlandungen der Hafenanlage aufkam und heute wieder favorisiert wird.⁴⁸⁰ Beide Veränderungen lassen sich als Beginn eines *Waterfront Developments* lesen, welches mit der Öffnung des Stadtraumes einhergeht.

477 Zu nennen ist hier der Vorschlag von Vertretern des historischen Hafens und einiger dort ansässiger Vereine, die Kaianlagenhalle D-E und den Kampnagelkran als öffentlich zugängliche Ausstellungsflächen und Museumsräume zu erhalten und zu nutzen. (https://historischer-hafen.de/wp-content/uploads/2020/07/HB44_w.pdf 08.08.2021)

478 Stadt Flensburg (Hg.) 2020a, b

479 Ob die Eigentumsu mwandlung im Zuge dieser Infrastrukturen erfolgte, war nicht nachprüfbar. Die dargestellte Eigentumsstruktur (privat/städtisch) in der VU (2019) lässt dies jedoch vermuten.

480 MdSF 1929; VU (2019) und die Leitlinie von 2020 mit „2. In öffentlicher Hand mit Herz und Verstand“ (Stadt Flensburg (Hg.) (2020b))

4.5.5 Diffuse Verflechtungen

Die Verflechtungen für diese Phase lassen sich im Rahmen dieser Arbeit und auf Basis der zur Verfügung stehenden Literatur⁴⁸¹ nicht ausreichend ausarbeiten. Außerdem ist die Rückverfolgung von Stoffströmen im Zuge der Globalisierung diffuser und schwerer nachvollziehbar geworden, was die Erstellung einer Grafik dazu schwieriger macht. Es lässt sich auf Basis der Orts-Begehung und aktuellen Prozesse um den (Industrie-)Hafen-Ost beobachten, dass mindestens weiterhin Getreide oder Futtermittel in den Silos, Dünger in Hallen⁴⁸² sowie Sand und Kies auf den offenen Flächen gelagert und umgeschlagen werden, und dass Zement und Silberverarbeitung für weitere Gewerbe eine Rolle spielen. Daher lassen sich an dieser Stelle nur die allgemeinen Aussagen treffen, dass einige dieser Rohstoffe zum einen eine koloniale Geschichte haben⁴⁸³ und zum anderen heute begrenzte und teils umkämpfte Güter sind, deren Abbau nicht selten mit schlechten Arbeitsbedingungen teils in neokolonialen Strukturen einhergeht (z.B. Zement in Indonesien durch deutsche Unternehmen oder Raubbau von Sand oder Silber je nach Abbaugbiet). Inwieweit dies auf die in diesem Gebiet umgeschlagenen und verwendeten Güter zutrifft, lässt sich im Rahmen dieser Arbeit nicht im Detail klären.

Ein weiterer Verflechtungsaspekt, der im Hafen-Ost neu hinzukommt, ist die touristische Nutzung der Industrieflächen und der befestigten Kaikante durch wenige Kreuzfahrtschiffe.⁴⁸⁴ Dieser Aspekt wird in Kapitel 5 aufgegriffen und eingeordnet. Hieran lässt sich auch, wie in der Einleitung bereits festgestellt, der Wandel hin zur Vermarktung (Kommodifizierung) des Bildes der Hafenstadt als See- und Handelsstadt ablesen bei gleichzeitig realem Rückgang dieser Funktion.

481 Dafür wäre eine umfassendere Analyse der Hafengebäude, aber auch zu weiteren Gütern und Strukturen heutiger Verflechtungen notwendig.

482 Info FL SuK

483 Dazu zählt beispielsweise Silber. Historisch ist dieses laut Quijano (2000: 537) ein „commodity product“ und war Zahlungsmittel (Wendt 2016: 64-65), das mit unbezahlter Arbeit und Ausbeutung der indigenen Bevölkerung in Nord- und Südamerika abgebaut wurde.

484 Anlegen erfolgt im ISPS-Bereich an der sanierten Kaikante. Die Anzahl der Schiffe lag bei wenigen (2-5) Schiffen/Jahr (VU 2019: 103, 110).

4.6 Phase V: Zukunftsperspektiven zwischen Wachstumsparadigma und tatsächlicher Ressourcenreduktion (Suffizienz)

Grundlage der Analyse zu den Zukunftsperspektiven in Phase V sind die planerischen Dokumente, welche politisch beschlossen wurden, sowie die Beobachtungen der Autor*in im Prozess der Ausarbeitung. Die planerische Grundlage für das Sanierungsgebiet Hafen-Ost umfasst das städtebauliche Entwicklungskonzept (StEK) als Teil der Voruntersuchung (VU) von 2019.⁴⁸⁵ Dies war die aktuelle Planungsgrundlage und Grundlage dieser Untersuchung bis zum Beschluss des neuen Rahmenplanes am 01. Dezember 2022.⁴⁸⁶ Auf dem StEK baute die Beteiligungsveranstaltung von 2020⁴⁸⁷ auf mit den ausgearbeiteten und politisch beschlossenen⁴⁸⁸ Leitlinien (2020) inklusive eines ‚Wimmelbildes‘ als isometrische Darstellung der Ergebnisse aus der Beteiligung.⁴⁸⁹ Auf diesen Grundlagen wurde von städtischer Seite und unter Einbindung von Investoren mittels eines so genannten kooperativen Verfahrens⁴⁹⁰ der städtebauliche Rahmenplan durch eine Planungsgemeinschaft aus Stadt-, Freiraum- und Verkehrsplaner*innen sowie durch Input weiterer Beteiligter bis Ende 2022 ausgearbeitet.⁴⁹¹ Dieser Prozess wird zudem vom transdisziplinären Forschungsprojekt zu suffizienzorientierter Stadtentwicklung (EHSS II)⁴⁹² der Europa-Universität begleitet. Als Teilschritt wurden von der Planungsgemeinschaft drei Varianten ausgearbeitet, die dann in einem „Synthese-Szenario“⁴⁹³ zusammengeführt und

485 Die Voruntersuchung (VU) ist die notwendige Beurteilungsunterlage für die (erfolgte) förmliche Festsetzung eines Sanierungsgebietes [§141 (1) BauBG] und erörtert „die Notwendigkeit der Sanierung, die soziale, strukturelle und städtebauliche Verhältnisse und Zusammenhänge sowie die anzustrebenden allgemeinen Ziele und die Durchführbarkeit der Sanierung im Allgemeinen“ (ebd.). Sie besteht aus einer 173-seitigen schriftlichen Ausarbeitung zur Analyse des Bestands mit Fotos, Stärken- und Schwächen-Profilen sowie Analyseplänen zum Bestand. Das heißt, hier wird der Bestand, also der Ist-Zustand bewertet und daraus werden Maßnahmen für die Zukunft abgeleitet. Diese Maßnahmen werden visuell im städtebaulichen Entwicklungskonzept zusammengefasst (https://www.ihrsan.de/fileadmin/Content/PDF_und_Images/Hafen-Ost/Download/VU_Plan_K01_I EK.pdf 27.01.2022). Dies war bis 12/2022 die aktuelle Planungsgrundlage für den weiteren Prozess inklusive der Finanzierung.

486 Stadt Flensburg (2022); https://www.ihrsan.de/fileadmin/Content/PDF_und_Images/Hafen-Ost/Download/221116_FHO-Rahmenplan_A1_NOV22_FINAL.pdf 24.04.2023. Die Inhalte werden hier nur punktuell analysiert.

487 Dokumentation der Stadt Flensburg (Hg.) 2020a

488 Beschluss RV-64/2020 3. Ergänzung vom 25.06.2020

https://ratsinfo.flensburg.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZrWaQVOURV0_6e1_ubmY56GPEIUOIH3rFx5TfCX12Sr/Oeffentliche_Niederschrift_Ratsversammlung_25.06.2020.pdf (27.01.2020).

489 Stadt Flensburg (Hg.) 2020b. Die Leitlinien mit dem ‚Wimmelbild‘ sind abrufbar unter

https://www.ihrsan.de/fileadmin/Content/PDF_und_Images/Hafen-Ost/2020-11-02_ZHO_Flyer_8-Seiter_Internet.pdf 23.02.2022.

490 Dieses umfasst unter Leitung des Fachbereichs der Stadt Flensburg und des Sanierungsträgers vier Planungswerkstätten und drei (nichtöffentliche) Workshops mit Teilnahme von „plangebietsrelevante[n] Grundstückseigentümer*innen, (maritime[n]) Gewerbetreibende[n], Vertreter*innen von Bürgerforen, Vereinen und Institutionen, politische[n] Vertreter*innen der Ratsversammlung der Stadt Flensburg“ und Vorhabenträger*innen. Hinzu kommen zwei öffentliche (teils digitale) Veranstaltungen, in denen die Ausarbeitungen vorgestellt und kommentiert werden können.

491 Dokumentation des Prozesses mit Zeitstrahl unter: <https://www.ihrsan.de/stadterneuerung/hafen-ost> 24.01.2023.

492 „Entwicklungschancen und -hemmnisse einer suffizienzorientierten Stadtentwicklung II“ (<https://www.uni-flensburg.de/nec/forschung/ehss-2> 27.01.2022).

493 Mit dem Titel „Hafenband+ maritim, grün, gemeinschaftlich“ und Beschluss vom 15.03.2022 (SUPA-22/2022, <https://ratsinfo.flensburg.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZr3XvFUPeHiPOsy5pJDR5iPpP832-1V4P6->

vom SUPA am 15.03.2022 beschlossen wurden. Begriffe wie „ein suffizientes Quartier“⁴⁹⁴ und „gemeinschaftlich“ prägen die Ausarbeitung. Im Anschluss arbeitete dieselbe Planungsgemeinschaft aus dem ‚Synthese-Szenario‘ den Rahmenplan mit Erläuterungen und Handlungsempfehlungen aus. Der Beschluss des Rahmenplans im Dezember 2022 durch die Ratsversammlung erfolgte ohne den Erläuterungstext.⁴⁹⁵ Auch die Handlungsempfehlungen bleiben dabei ohne bindende Wirkung. Inwieweit der neue Rahmenplan nachhaltige Siedlungsentwicklung ausbuchstabiert und ob koloniale Strukturen Berücksichtigung finden, wird im Rahmen dieser Arbeit nur noch punktuell analysiert.

Über die aktuellen Prozesse zum Hafen-Ost hinausgehend spielt auf gesamtstädtischer Ebene das integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) von 2018 eine entscheidende Rolle für die Stadtplanung und die Rückkoppelung politischer Beschlüsse auf die acht Globalziele und Handlungsfelder der darin ausgearbeiteten ‚Flensburg Strategie‘. Dieses hat das Hauptziel „Wachstum organisieren, Qualitäten gestalten“⁴⁹⁶.

Wie bereits in der Einleitung dieser Arbeit angedeutet, zeichnet sich in der Stadtplanung derzeit ein Richtungswechsel ab. Dessen Notwendigkeit wird umso deutlicher mit dem Beschluss des Ersten Senats des Bundesverfassungsgerichtes vom 24. März 2021. Dieser stellte fest, dass **aktuelle Klimaschutzmaßnahmen nicht ausreichen, um die Grundrechte zukünftiger Generationen zu erhalten.**⁴⁹⁷ Hier hat also das höchste deutsche Gericht bescheinigt, dass in der Bundespolitik in Sachen Klimaschutz zu wenig getan wird. Aus diesem Entscheid leitet sich ein formaler Handlungsdruck auch im Bereich der kommunalen Politik und Stadtentwicklung und -planung ab. Gleichzeitig lassen sich in den unterschiedlichen Ansätzen, basierend auf vorhandenen Effizienz- und Suffizienz-Pfaden, (potenzielle) Konflikte ablesen, wie folgendes Beispiel am Hafen-Ost zeigt.

Vorstellung von erhaltenswert – basierend auf Wachstumsparadigma

Das StEK enthält zwei wesentliche Bewertungskategorien für die Bestandsgebäude: erhaltenswerte Gebäude (1) und Gebäude, die zum Abbruch vorgesehen sind (2). Gemäß dieser Kriterien werden die Speicher 1923/1936/1339 im Heimatschutzstil und der erhaltene

27adYLhR/Synthese-Szenario.pdf 17.05.2022)

494 https://www.ihrsan.de/fileadmin/Content/PDF_und_Images/Hafen-Ost/220301-FHO_SUPA_Praesentation_o_Referenzbilder.pdf 17.05.2022.

495 mit 21 Ja und 11 Nein Stimmen. RV-110-2022 1.Ergänzung, Beschlussblatt: https://ratsinfo.flensburg.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZeKUfFmvVKNTdp_wzp_or2xi5cjxg5ECM9sCg9j7H67ga/Beschlusstext_RV-110-2022_1._Ergaenzung_-_oeffentlich-_Ratsversammlung_01.12.2022.pdf 24.01.2023.

496 Stadt Flensburg FI SuK (2018): 16-17.

497 Darin wurde entschieden, dass die Regelungen des aktuellen Klimaschutzgesetzes (KSG) (vom 12. Dezember 2019) mit den Grundrechten unvereinbar sind, da sie zu wenig Maßnahmen zur Emissionsreduzierung beinhalten. „Die Vorschriften verschieben hohe Emissionsminderungslasten unumkehrbar auf Zeiträume nach 2030“, Pressemitteilung Nr. 31/2021 vom 29. April 2021 <https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2021/bvg21-031.html> 08.08.2021). Damit werden verstärkte Klimaschutzanstrengungen durch ein Gericht rechtlich verankert (BVerfG, Beschluss des Ersten Senats vom 24. März 2021 http://www.bverfg.de/e/rs20210324_1bvr265618.html 08.08.2021).

Kampnagelkran, der als Sinnbild des Wirtschaftswunders der 1950er und 1960er Jahre gilt, als erinnerungswürdig bewertet. Demgegenüber werden die Industriebauten der 1960-80er (mit einer Ausnahme⁴⁹⁸) jedoch als irrelevant für die Prägung des Stadtbildes eingestuft und somit als nicht erhaltenswert. Im StEK sind fast alle Gebäude, die weder unter Denkmalschutz stehen noch Neubauten der letzten 20 Jahre sind, als abreibar vorgesehen. Das heißt, hier ist in der Vorbereitung der Flächen bereits eine implizite Vorstellung von der Entwicklung eines Gebietes enthalten, die von einem überwiegend freien Baufeld ausgeht. Mit der Bewertung im StEK wird gleichzeitig ein Pfad in der Finanzierung der Maßnahmen vorgegeben, der den Abriss dieser Gebäude in den Fördermitteln berücksichtigt. Besser kalkulierbare und profitablere Neubauten werden also gegenüber der schwerer kalkulierbaren Umnutzung der Silos und Lagerhallen durch die Finanzierung gefördert. Dagegen wird es im Rahmen dieses Finanzierungskonzepts deutlich schwieriger, den unter Aspekten der Suffizienz ressourcenschonenderen Erhalt und die Umnutzung vorhandener Bausubstanz zu ermöglichen. Diese Bewertung von erhaltenswert und Abbruch zieht sich durch die weitere Planung des Gebietes, vor allem, wenn von den drei Speichern im Heimatschutzstil als „stadtbildprgende Hafenspeicher mit hohem Identifikationswert“⁴⁹⁹ die Rede ist und gleichzeitig die jüngeren Industriespeicher nicht weiter berücksichtigt werden. Worin - abgesehen vom höheren Alter im Quartier - der ‚Identifikationswert‘ besteht und warum die Industriespeicher, welche prägend für Flensburgs Nachkriegszeit sind, keinen Identifikationswert haben, lässt sich hinterfragen.

Dieses Beispiel zeigt, wie mit dem Fokus auf Suffizienz als geplante Nachhaltigkeitsstrategie einerseits neue Wege in der Stadtplanung eingeschlagen werden (sollen) und wie diese gleichzeitig mit den vorhandenen Pfaden und vorgegebenen Prozessabläufen und (Pfad-)Abhängigkeiten (z.B. in der Finanzierung) kollidieren. Unter Hinzuziehung des Leitbilds aus dem ISEK „Wachstum organisieren, Qualitäten schaffen“ liegt die Vermutung nahe, dass hier Vorstellungen von ‚(grünem) Wachstum‘ als Vorstellung von Zukunftsfähigkeit mit denen der Suffizienz kollidieren oder mindestens schwer zu vereinbaren sind. Dies wird weiterer Aushandlungen bedürfen.

Suffizienz als Nachhaltigkeits- und Gerechtigkeitsstrategie

Dabei lässt sich **Suffizienz aus postkolonialer Perspektive als Strategie einordnen, die lokale und globale Nachhaltigkeit unterstützen kann**. Denn weniger Ressourcenverbrauch bedeutet auch weniger Konflikte z.B. um Zugang zu und Abbau von Ressourcen sowie Auslagerung von Schadstoffen, Umweltfolgen und Emissionen.

498 Ausnahme ist hier das schmale Silo neben dem Speicher von 1939 am Harniskai 4 [26], welches auch unter Denkmalschutz steht.

499 Präsentation im SUPA 01.03.2022: 8 (https://www.ihrs.de/fileadmin/Content/PDF_und/Images/Hafen-Ost/220301-FHO_SUPA_Praesentation_o_Referenzbilder.pdf 17.05.2022)

Der Blick auf Suffizienz aus postkolonialer Perspektive ermöglicht dabei, Suffizienz nicht nur als absolute Reduktion des Ressourcenverbrauches zu verstehen, sondern **Suffizienz als Perspektive auf Stoffkreisläufe** zu verstehen, die mit dem Gebiet zusammenhängen. Diese umfassen nicht nur den Ressourcenverbrauch, der für das Leben im zukünftigen Quartier notwendig ist (v.a für Mobilität und Wohnen), sondern auch dessen graue Energie, die mit der Erstellung des Quartiers im Material steckt. Graue Energie umfasst die notwendige Energie zur Herstellung der Baustoffe (z.B. Beton und Glas), zum Transport und zur Lagerung sowie nach Nutzungsende für den Rückbau und das Recycling, also den gesamten Lebenszyklus eines Baustoffs/Gebäudes. Je mehr also neu gebaut wird, umso höher sind (in Abhängigkeit des Baustoffes) die damit verbundenen Stoffströme und graue Energie. Baustoffe mit hohen Stoffströmen sind zum Beispiel Zement und (je nach Herkunft) Sand für Beton sowie Lithium für Batterien. Gleichzeitig hängen einige hohe Stoffströme, v.a. bei Abbau im Kontext von Neo-Extraktivismus, wiederum mit erhöhten Ungleichheitsverhältnissen und Umweltfolgen zusammen. Dies ist z.B. der Fall, wenn die Inhaltsstoffe für Beton, Sand und Zement, in Indonesien mit Folgen für die lokalen Ökosysteme und Menschen von deutschen Firmen abgebaut werden⁵⁰⁰, oder wenn Rohstoffe für Lithiumbatterien in afrikanischen und südamerikanischen Ländern ohne Berücksichtigung von Arbeitsbedingungen und Naturfolgen abgebaut werden.⁵⁰¹ Der Zusammenhang von Suffizienz und postkolonialen Perspektiven wird im Ergebniskapitel 5.9 wieder aufgegriffen.

500 Heinrich Böll Stiftung (09.09.2020). Indonesische Gemeinden reichen OECD-Beschwerde gegen HeidelbergCement ein. <https://www.boell.de/de/2020/09/09/indonesische-gemeinden-reichen-oecd-beschwerde-gegen-heidelbergcement-ein>

501 Christos Zografos (2022): The contradictions of Green New Deals: green sacrifice and colonialism, *Soundings*, 2022(80), 37-50, <https://journals.lwbooks.co.uk/soundings/vol-2022-issue-80/abstract-9539/>

5 Ergebnisse: Kolonialität und Urbane Transformationen im Hafen-Ost

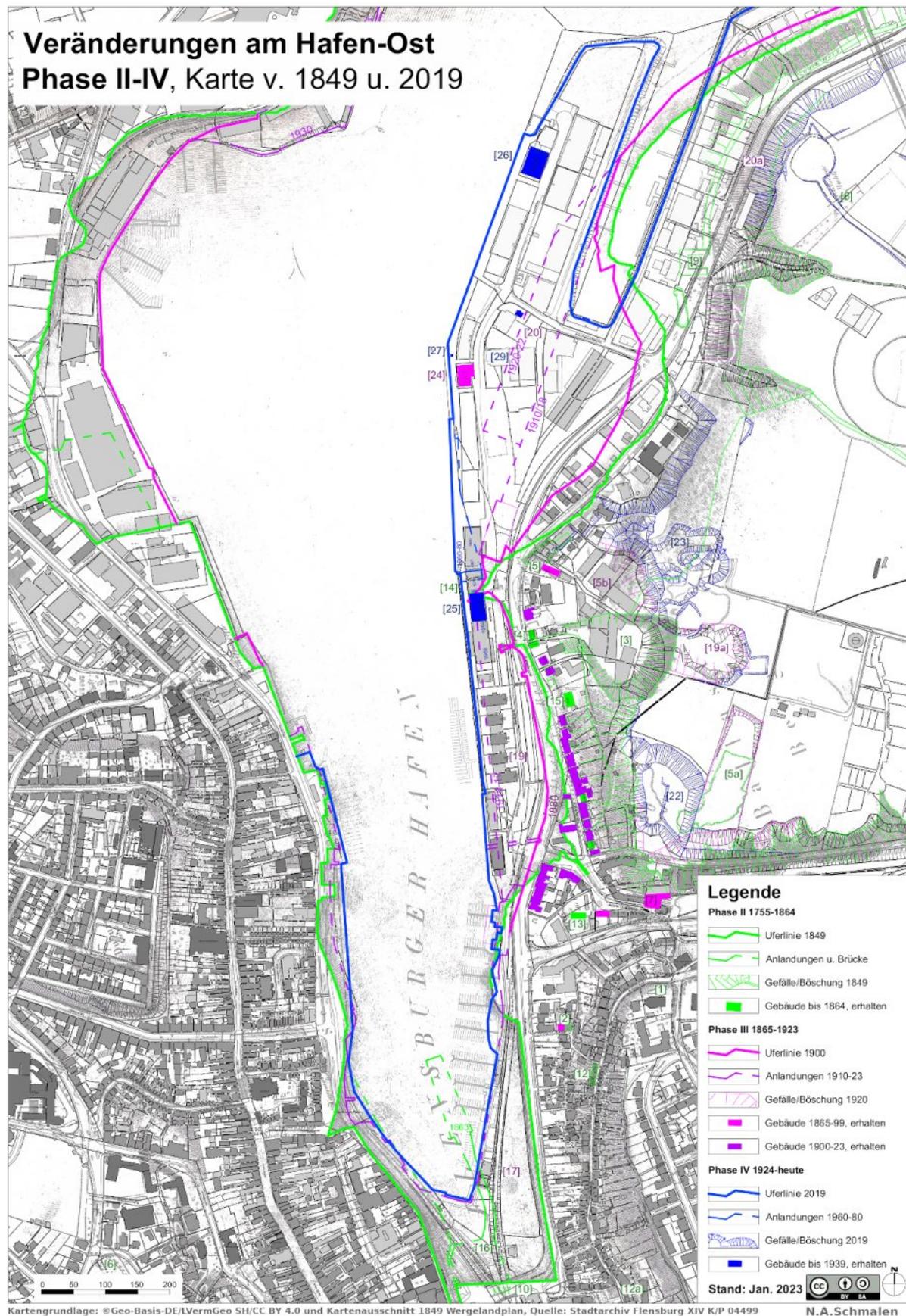


Abbildung 29/Anhang 4: Phase II-IV, Zusammenstellung (Eigene Darstellung, Kartengrundlage © Geo-Basis-DE/LVermGeo SH, Kartenausschnitt von 1849, StA: XIV K/P 04499)

Mit der vorliegenden umfangreichen raumhistorischen Aufarbeitung zur materiellen Infrastruktur in fünf Phasen konnten mittels vergleichender Bild- und Kartenarbeit (» Anhang 1-4) und durch die Ausarbeitung der Verflechtungen wesentliche Erkenntnisse erreicht werden: **Die materiellen kolonialen Spuren sowie deren Fortwirken in den urbanen Transformationen im Hafen-Ost wurden aufgespürt, verortet und ablesbar gemacht.** Das Lokale wurde mittels postkolonialer Stadtbetrachtung und Verflechtungsansätze als Teil globaler Verflechtungen herausgearbeitet. Im Folgenden werden die zentralen Ergebnisse der Ausarbeitung (aus Kap. 4), welche über die einzelnen Phasen hinweggehen, zusammengefasst, strukturiert und theoriebasiert interpretiert.

5.1 Koloniale Materialität - Postkoloniale Hafenstadt Flensburg

Als koloniale materielle Infrastrukturen im Hafen-Ost lassen sich alle Transport-, Handels- oder Verarbeitungsinfrastrukturen sowie die koloniale Materialität des Geländes fassen, die von der Existenz der Plantagenwirtschaft oder weiteren kolonialen Verflechtungen (z.B. in britischen Kolonien) in unterschiedlichem Umfang profitierten oder durch diese geprägt werden. Diese lassen sich wie folgt systematisieren:

Eine **koloniale Materialität** ist die Uferlinie und die Geländeausformung des Hafen-Ost, sie ist mit Bezug auf Franziska Müller (2017) das Ergebnis (post)kolonialer gesellschaftlicher Naturverhältnisse. An ihnen lassen sich bis heute die kolonialen Verflechtungen in den An- und Abtragungen von Material ablesen, wie der Kartenarbeit (» Abb. 29) zu entnehmen ist. Zum einen wurden durch verschiedene Materialabtragungen am Hafen-Ost neue Geländeformen geschaffen, zum anderen veränderte sich die Uferlinie massiv und es entstanden neue Flächen durch (Material-)Anlandungen. Insgesamt erfolgten die Abtragung und Anlandung von Material im Hafen-Ost seit 1581 mit dem Bau der Ballastbrücke [4], setzten sich in der formalen Kolonialzeit der Phase II mit Abtragungen für Ballast [3] und Ziegel [5b] fort und hatten ihren Höhepunkt zum Ende der Phase III mit den Abtragungen und Aufschüttungen zur Herstellung von Lagerflächen [19] und Flächen für den Industrie- und Freihafen[20]. In Phase II wurden Ziegel als Ballast zu den kolonisierten dänischen Inseln transportiert, verkauft und dort für den Bau von kolonialer Infrastruktur verwendet. Das heißt, der (vor)koloniale Materialabtrag prägt nicht nur das heutige Gelände des Hafen-Ost, den angrenzenden Volkspark und Kielseng sowie ab Phase II (1755-1864) nicht nur Orte in der postkolonialen Stadt Flensburg (z.B. Solitüde), sondern auch die heutigen materiellen Infrastrukturen in den postkolonialen Städten auf den Inseln St. Croix, St. Thomas und St. John (» Kap. 4.3.4). Diese kolonialen Verflechtungen sind im Gelände und der Uferlinie des Hafen-Ost bis heute ablesbar und konnten durch die Kartenarbeit räumlich konkretisiert und verortet werden.

Eine **direkte koloniale Infrastruktur** im erweiterten Hafen-Ost war die Zuckersiederei Jürgensby (» Kap. 4.3.2 [12]), denn diese wurde explizit zum Zweck der Gewinnabschöpfung etabliert und wäre ohne die koloniale Verflechtung mit der Plantagenwirtschaft so nicht entstanden. Die Englische Brücke [16] war Teil der kolonialen und industriellen Transportinfrastruktur. Vor allem die darüber gelieferte Kohle war zentral für die Dampfschiffahrt (als Kraftstoff und zum Schiffsbau/Eisenverarbeitung) und für die einsetzende industrielle Verarbeitung (z.B. kolonialer Güter wie Reis »Kap. 4.4.3) im Übergang zu Phase III.

Weitere **kolonial profitierende materielle Infrastrukturen** sind Gewerbe, die davon profitierten, Teile ihrer Produktion als Versorgungsgüter für die Plantagenwirtschaft herzustellen. Auf Basis der rezipierten Bedarfs- und Schiffslisten gehören dazu Produkte wie raffinierter Zucker, Getreide oder Leinentücher als Stoffe für die Versklavten, aber auch Baustoffe und Ziegel als Ballast.⁵⁰² Inwieweit die Gewerbe im untersuchten Gebiet des Hafen-Ost (z.B. Bleiche [13], Zuckersiederrei [12], Lautrupsmühle [7] für Graupen/Getreide, Windmühle Kielseng [8]) ihre Produkte für die Versorgung der Plantagenwirtschaft auf St. Croix, St. Thomas und St. John herstellten, ist unbekannt. Hier bestehen Ansatzpunkte für weitere Forschung, um die Zusammenhänge zwischen den Gewinnen in Flensburg und der Ausbeutung auf St. Croix, St. Thomas und St. John klarer herauszuarbeiten. Diese Leerstelle ist auch beispielhaft für die einseitige Analyse der Verbindung als Handelsgeschichte, in der die Rohwaren, welche nach Flensburg kamen, primär Berücksichtigung finden. Unabhängig davon fällt auf, dass von den materiellen Infrastrukturen, die in Phase II (1755-1864) entstanden, nur noch rudimentäre materielle Spuren im Hafen-Ost vorhanden sind.

Als **indirekte koloniale Infrastrukturen** lassen sich solche fassen, welche als Folge der kolonialen Gewinne und Gewinnanhäufung in Flensburg zeitverzögert entstanden sind. Diese wurden vor allem durch die zuvor genannten profitierenden Kaufleute/Reeder/Raffinateure erstellt, z.B. durch das Investieren der Gewinne zu repräsentativen Zwecken und um für ihr Ansehen zu werben. Beispiele dafür sind repräsentative Kaufmannshäuser in der Altstadt und das Anlegen von teils privaten und öffentlich zugänglichen, großen Parkanlagen um 1800 auf der Westlichen Höhe (Parkanlagen Stuhrs Allee, Friedhofanlage und Christiansens Gärten⁵⁰³) durch vermögende Kaufmannsfamilien, aber auch das Stiften von Versorgungsinfrastrukturen wie dem Seemannsheim (» Phase II [15]) im Hafen-Ost durch einen Kaufmann, welcher enorm vom Zuckerhandel profitiert hatte. Auch die Verdichtung der Altstadt in den Kaufmannshöfen durch Gewerbe und Wohnraum (» Kap. 4.4.2 , 4.4.3) ist mit der Gewinnanhäufung in

502 Listen siehe Link 1959: 63, 319 (Beilage 6). Er bezieht sich auf Primärquellen aus dem Jahr 1756. Overdick (2019: 57 mit Verweis auf Degn 1974) berichtet von der Auflistung von Tüchern für die Versklavten. Er bezieht sich auf 1824.

503 Albrecht 1993; GfFS 1966: 281-282; Messerschmidt 1996, 1997

Flensburg verbunden und damit im weiteren Sinne Teil indirekter kolonialer Infrastruktur.⁵⁰⁴ Diese Infrastrukturen sind bis heute stadtbildprägend und teils identitätsstiftend für dieses. Sie werden jedoch (bisher) nicht als kolonial benannt oder erinnert.

Als **kolonial-imperial verflochtene Infrastrukturen** lassen sich vor allem die Mobilitäts- und Transportinfrastrukturen der Industrialisierung und die damit zusammenhängenden Geländeänderungen in Phase III (1865-1923) einordnen. Dies wird weiter unten im Text deutlicher. Auf diese wiederum bauen die heutigen Straßenverläufe auf, so dass der heutige Verlauf der Straße kolonial geprägt ist. Das heißt, auch **die Zukunftsplanung baut auf einem kolonial geprägten Straßenverlauf auf**. Zusammenfassend ist festzustellen, dass die umfassende koloniale Materialität des Hafens-Ost prägender Teil der postkolonialen Hafenstadt Flensburg ist.

5.2 Handelsbeziehungen – Basis kolonialer Verflechtungen

Wie die Ausarbeitungen zu den Verflechtungen zeigen, waren die **Handelsverflechtungen** des Hafens-Ost historisch wesentlich **weiter zurückreichend** als ursprünglich vermutet. Denn schon die Hafeninfrastuktur von 1581 als Ballastkai im Hafens-Ost zeugt von länger existierenden und wachsenden See- und Handelsverbindungen Flensburgs. Dabei bestanden bereits in dieser Phase koloniale Bezüge in Form von Kolonialwaren⁵⁰⁵, die über Seeverbindungen von Flensburg bis zu den Häfen der damaligen Kolonialmächte Portugal und Spanien reichten. Die Phase I war geprägt durch die handlungsmächtige Akteursgruppe der Kaufleute, die sich zu Handelsgesellschaften zusammenschlossen und als privilegierte Berufsgruppe Wirtschafts- und Stadtpolitik lenkten sowie Handelsverbindungen vielfach auf Basis der (temporären) Migration von Kaufleuten z.B. in den Ostseeraum oder nach Norwegen (Bergen) und nach St. Thomas⁵⁰⁶ etablierten und erweiterten. Folglich bauten die kolonialen Verbindungen in Phase II zu den Inseln St. Croix, St. Thomas und St. John auf den bereits vorhandenen Handelsverbindungen und Akteursgruppen auf. Dies lässt sich auch in anderen europäischen Hafenstädten wie z.B. Hamburg⁵⁰⁷ beobachten. Diese koloniale Verbindung entstand dabei in Flensburg durch privates Interesse und den Einfluss der Kaufleute, welche die Verbindung zu Beginn mit der Handelsgesellschaft auf St. Croix und den Seeverbindungen dorthin etablierten, diese in die vorhandenen Handelsverbindungen integrierten und in Flensburg die Strukturen für Handel und für die Verarbeitung kolonialer Güter anpassten und erweiterten, z.B. um Zuckerraffinerien [12, 12a].⁵⁰⁸

504 Für weitere Forschung zur Verdichtung der Altstadt bis 1795 sei auf die detaillierte historische Ausarbeitung von Kraack (2013) verwiesen.

505 Neuhaus 2006: 179

506 Schütt/Lorenzen 1971: 89-97; Petersen 2018: 32

507 Jokinen, Hannimari (o..J.): Global Players (<http://afrika-hamburg.de/globalplayers1.html> 28.07.2021)

508 Die 1755 gegründete „Handlungsgesellschaft auf St. Croix in Westindien“ wurde durch verschiedene Kaufleute, Reeder und lokale Politiker aus Flensburg gegründet. Dieselbe Gesellschaft gründete auch die erste

Die in diesem Kontext **zentrale Rolle der Kaufleute**, welche in Phase II für Flensburg charakteristisch ist, findet sich auch in der Literatur zur Kolonialismusforschung wieder. Wendt (2016) arbeitet die Kolonialphase der ‚chartered companies‘ als Treiber der Expansion heraus, die nach Vogel (2013: 279) aus Eigeninteresse und ohne offiziellen Status als Repräsentanten des Kolonialstaates agierten. Nach Eckardt/Hoerning (2012: 275) organisierte sich Kolonialismus (auf Phase II bezogen) „als eine Form der lokalen Eliten bzw. unterstützte die Handelseliten in ihrer städtischen Machtstellung gegenüber anderen Eliten und lässt sich als ein Netzwerk verstehen, das die unterschiedlichen See-Expeditionen organisatorisch und legitimatorisch zu gewährleisten hatte“. Für Flensburg insbesondere scheint dies die bereits stark lokalpolitisch etablierte Machtstellung der Kaufleute als „Monopolstellung“, wie sie Pust (1975: 104) feststellt, weiter verfestigt zu haben. Diese setzt sich als Kontinuität in Form von Gestaltungsmacht in Phase II und III fort.

Neben der weitreichenden Verflechtung steht die beschriebene Ballastbrücke in Phase I zudem für das Einsetzen der ersten urbanen Transformation des Gebietes von landwirtschaftlicher Fläche hin zum Teil der Hafeninfrastruktur, der weitere Transformationen folgen.

5.3 Lokale Infrastrukturen – Ausprägung globaler Verflechtungsgeschichte

Die Eingrenzung der Betrachtung in der lokal-historischen Literatur,⁵⁰⁹ welche sich auf die Seeverbindung und das Wachstum in Flensburg fokussiert, hat Folgen für die Geschichtserzählung. Sie bewirkt, dass die lokalen materiellen Entwicklungen, Motive und Gewinne ohne die konstitutive Verbindung über Seewege mit den kolonisierten Inseln und die dort stattfindende Ausbeutung betrachtet wird. Es fehlt die Verbindung zu der Versorgung der Plantagenökonomie durch Flensburg und zu der versklavten Arbeit auf den kolonisierten Inseln als Grundlage für die Gewinnabschöpfung und den Erfolg der Kaufleute in Flensburg. Die Ausbeutung als Teil der Gewinne wird damit *entinnert*.

Demgegenüber zeigt die Ausarbeitung der Verflechtungen via Stoffströmen und die Einbettung in Globalgeschichte, dass sich die materiellen Infrastrukturen im Hafen-Ost auch als Ausprägung der global umspannenden kolonialen Infrastrukturen mit dem Ziel der wirtschaftlichen Bereicherung via Ausbeutung von Menschen und Natur fassen lassen. Exemplarisch wurde der Zusammenhang zwischen der Ausbeutung in St. Croix, St. Thomas und St. John bei gleichzeitiger Gewinnabschöpfung in Flensburg an der Kolonialware Zucker ausgearbeitet (» Kap. 4.3.4). Hier wird nahezu plakativ deutlich, wie die **Zuckerraffinerien mit der Funktion der Gewinnabschöpfung das lokale Gegenstück zu den**

Zuckerraffinerie im Margaretenhof in Flensburg (1959: 61, Albrecht 1993: 85; Messerschmidt/Pust/Wenzel 2018: 17).

509 Z.B. Link 1959, GfFS 1966

Zuckerrohrplantagen bildeten, welche auf Basis von Verschleppung, Versklavung und Ausbeutung von Menschen und Raubbau an der Natur funktionierten,⁵¹⁰ und wie beide mit den etablierten transatlantischen Seeverbindungen Teil eines kolonialen Systems waren, das sogar noch weiter reichte⁵¹¹ als der vielfach zitierte transatlantische Dreieckshandel mit versklavten Menschen.

Wendt (2013: 49) beschreibt die Produktion von (Roh-)Zucker als ein „globales Unternehmen“. Dieses bestehe u.a.⁵¹² aus den Plantagenökonomien in den kolonisierten Orten zur Rohstoffherstellung auf Basis versklavter Arbeit, welche gleichzeitig Absatzmarkt für Versorgungsgüter sind, sowie den Transportinfrastrukturen via Segelschiffen und den Handels-, Versorgungs- und Veredelungsinfrastrukturen in den (imperialen) Hafenstädten wie Flensburg, wo die Kaufleute, Reeder und Raffinateure primär ansässig waren und mehrfach von diesem System profitierten (» Kap. 4.3.4). Gleichzeitig ermöglichte die Seeverbindung, dass Ziegel und Versorgungsgüter für die Plantagenökonomie aus der Region von Flensburg nach St. Croix, St. Thomas und St. John gebracht wurden. Alle diese Infrastrukturen können daher als koloniale Infrastrukturen gefasst werden, die entweder konkret für die Ausbeutung etabliert wurden (Raffinerien und Plantagen, Seeweg zwischen diesen) oder von der Ausbeutung durch einen Absatzmarkt für ihre Produkte profitierten und damit Teil der global umspannenden Strukturen des Kolonialismus sind. Flensburg war dabei nicht nur mit der Zuckerverarbeitung Teil der „binnengerichtete[n] Seite der Expansion“⁵¹³ und profitierte in Phase II als wichtiges Zentrum des Handels, der Rohstoffveredelung und Herstellung von Versorgungsgütern, sondern war auch ein konkreter Ort, an dem sich das Lokale mit dem Globalen verband.⁵¹⁴

Eckardt/Hoerning (2012: 275) fassen europäische koloniale Hafen- und Handelsstädte wie auch Flensburg als „ökonomisch in den kolonialen Handel integriert“ mit weitreichender Auswirkung auf die Entwicklung der Stadt. Damit sind die Infrastrukturen in Flensburg (und die damit zusammenhängenden Gewinne) mit denen in den kolonisierten Orten verbunden. Das heißt, der **Hafen-Ost mit Hafen- und Verarbeitungsinfrastruktur war verflochtener Teil der kolonialen und globalen Infrastrukturen, welche ab Phase II die materiellen Infrastrukturen deutlich prägten⁵¹⁵ und sich in Phase III mit der Hochphase des Imperialismus veränderten und fortsetzten.**

510 Wendt 2013: 164-165

511 Ebd.: 51 merkt an, dass dieser über Textilien als Tauschmittel für den Menschenhandel in Westafrika sogar bis nach Indien reichte.

512 Das globale Unternehmen ist noch komplexer, dazu gehören auch die Versklavungsschiffe, um Arbeitskräfte aus Westafrika in die Karibik zu verschleppen, aber auch Gewehrfabriken, welche die Waffen lieferten, um die Verschleppung in Westafrika zu ermöglichen (ebd.: 50-51; 2016: 211–212).

513 Wendt 2013: 53

514 Ebd.: 210-212

515 Bereits in Phase I (1581-1754) existierten indirekte koloniale Verbindungen: Via Seeverbindungen zu Hafenstädten auf der iberischen Halbinsel erreichten Flensburg koloniale Güter. Aufgrund des Umfangs waren diese jedoch weniger materiell prägend als die in Phase II.

5.4 Transformationen des Urbanen, der Kolonisierung, der Stoffströme und der Energiegrundlage

Die Ausarbeitung zeigt, dass die urbanen Transformationen im Hafen-Ost untrennbar mit verschiedenen Dimensionen (globaler) Veränderung (Energieressourcen, Charakteristika der Kolonisierung und Ausbeutung) zusammenhängen, die sich wiederum wechselseitig beeinflusst haben. Im Hafen-Ost lässt sich davon vor allem die Transformation der materiellen Transport- und Mobilitätsinfrastruktur, am prägendsten durch die Eisenbahn, ablesen.

Sichtbarkeit industrieller Spuren

Ab Mitte des 19. Jahrhunderts ist der Wandel der Mobilität und der grundlegenden Energieressourcen von Wind, Wasser und Segelschiffen zu Kohle, Schienen und Dampfmaschinen im Zuge der (verspäteten) Industrialisierung in Flensburg abzulesen. So basieren die Verflechtungen in Phase II auf der Segelschiffahrt zum Transport von kolonialen Gütern und deren vorindustrieller Herstellung⁵¹⁶ und Verarbeitung. Dies ändert sich im Übergang zu Phase III (1865-1923). Denn 1865 änderte sich nicht nur die geopolitische Zugehörigkeit Flensburgs, im 19. Jahrhundert fand auch eine Transformation der Energiegrundlage statt. Die Industrialisierung führte zu einer enormen **Reichweitenvergrößerung und Beschleunigung der Stoffströme** und damit zur Transformation der Transport- und Mobilitätsinfrastrukturen auf Basis fossiler Brennstoffe.

Dabei hängt die Industrialisierung mit dem imperial ausgerichteten Kolonialismus in Phase III zusammen, denn „[d]ie Industrielle Revolution in England und Deutschland und der darauf folgende Wohlstands- und Urbanisierungsschub hätten ohne die Rohstoffaneignung in den Kolonien nicht in diesem Ausmaß stattfinden können“⁵¹⁷. Gleichzeitig unterstützten die technologischen Neuerungen wie Eisenbahn, Dampfschiffe und auch Gewehre die „Industrialisierung der Machtstellung“⁵¹⁸ und Ausbeutung. Sie ermöglichten z.B. den Transport der Rohstoffe aus dem Landesinneren an die Häfen der kolonisierten Orte, über Dampfschiffe zu imperialen Hafenstädten wie Flensburg und nach Verarbeitung von dort in die imperialen Metropolen wie Berlin oder zurück in kolonisierte Orte. Das heißt, **im (Hoch-)Imperialismus, der auf Expansion und Unterwerfung ganzer Gebiete beruhte, war die Eisenbahn, ähnlich wie die Zuckerraffinerien in Phase II, lokaler Teil der imperialen Infrastruktur der Ausbeutung.**

Lokaler Ausdruck dessen am Hafen-Ost waren der Bau von Eisenbahninfrastruktur (Schienen, Englische Brücke [16], Kieler Bahnhof [17] etc.), die Anlandung von Flächen für

516 Wobei die Plantagenökonomie bereits als agro-industriell charakterisiert werden kann durch die Verbindung von Feld und fabrikähnlicher Verarbeitung (Wendt 2016: 165 mit Verweis auf Mintz, Sidney 1992)

517 Bauriedl 2019: 5

518 Conrad 2012: 4

Kohle und Güterumschlag und -lagerung ([17], [19], [20]), die Befestigung von Straßen bei gleichzeitigem Rückgang und Ende des Ballastabtrages für die Segelschifffahrt und das Ende der vorindustriellen Zuckerverarbeitung. Mit der Transformation von Transportinfrastrukturen wurden die verschiedenen Eisenbahntypen mit den quer durch die Stadt verlegten Schienen und (Umlade-)Stationen ein stark strukturgebendes Element, welches bis heute das Gebiet Hafen-Ost sowie die gesamte Siedlungsstruktur der Stadt prägt.⁵¹⁹ Auch die Planung und Mitfinanzierung neuer industrieller Hafeninfrastruktur durch Anlandung [20] waren Aspekte imperialer Bestrebungen im deutschen Kaiserreich und in veränderter Form während der Weimarer Republik. **Die Fertigstellung als Industrie- und Freihafen inklusive des Stadtspeichers bis 1923 [24] (» Kap. 4.4.2) kann als Ausdruck imperialen Machtanspruches auf zwei Ebenen gelesen werden:** überregional wegen des ‚Verlusts von Kolonien‘ im Ersten Weltkrieg und regional wegen des Verlusts von Nordschleswig mit der Grenzziehung von 1920. Dabei setzte sich der Kolonialgedanke als kolonialrevisionistische Haltung materiell⁵²⁰ und ideell⁵²¹ nach dem formalen Ende der deutschen Kolonialherrschaft fort.⁵²²

In Phase IV (1923-2020) lässt sich ein weiterer Wandel in der Mobilitäts- und Transportinfrastruktur am Hafen-Ost ablesen. Mit dem Nachkriegswirtschaftsaufschwung und der zunehmenden Verlagerung des Transportes von Schienen auf die Straße und der Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (PKWs) entstanden neue Straßen und Eisenbahnlinien wurden zurück gebaut. Entlang des alten Schienenverlaufes entstanden am Hafen-Ost Straßen und Parkplätze. Davon sichtbar ist vor allem die 4-spurige Hauptstraße Hafendamm/Ballastbrücke/Kielseng in der Linie der alten Uferkante bzw. des alten Schienenverlaufes (» Abb. 22) sowie die Fragmentierung von Bebauungsstrukturen durch den Rückbau einiger Eisenbahnlinien im Bereich des Lautrupsbachtals [13]. **Auch das Gebiet Hafen-Ost basiert bis heute in seiner (Ufer-)Form und Struktur auf den logistischen Anforderungen des ehemaligen Freihafens.** Spuren bis heute sind der darauf begründete Straßenverlauf, die Position der Speichergebäude/Kaikantenabstand sowie Reste von Eisenbahnschienen. Auch der 2022 neu erstellte Rahmenplan greift diese Spuren auf, indem die befahrbaren Zufahrtsstraßen unverändert auf dem alten Straßenverlauf basieren.⁵²³

519 So prägen historische Stationen und Gleisverläufe die Strukturen und Vernetzung von Stadtteilen, z.B. geht die Lage des Stadtteils Weiche auf eine Station nahe der Weichenführung zurück und war lange städtebaulich vom Rest der Stadt abgetrennt (Schlaber 2009: 21).

520 Lokales Beispiel ist die ‚Koloniale Frauenschule‘ in Rendsburg 1926/27 (Eckardt/Hoerning 2012: 275, Petersen 2018).

521 Z.B. mittels Förderung von Kolonialinstituten und -forschung, aber auch durch die zuvor genannten ‚Völkerschauen‘ und exotisierende Reiseberichte.

522 Bauriedl 2019: 7-8

523 Rahmenplan „Hafenband+ maritim. Grün. Gemeinschaftlich.“ 11/2022, Beschluss am 01.12.2022, RV-110/2022 1. Ergänzung, https://ratsinfo.flensburg.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZWI2_h-18KhUxrO6nymESJ0-qoBWmY_afFbY847p9Xmx/1_Rahmenplan.pdf

Die vorhandenen materiellen Spuren machen deutlich, dass die Industrialisierung im Zusammenhang mit dem imperialen Kolonialismus aus Phase III und vor allem Phase IV (1923-2020) wesentlich sichtbarer ist, als die der dänischen Kolonialzeit in Phase II.

5.5 Immaterielle Infrastrukturen – Verklärung kolonialer Bezüge

Die geringe Sichtbarkeit materieller Infrastrukturen aus Phase II (1755-1864) steht im Kontrast und Widerspruch zu den immateriellen Infrastrukturen, die im städtischen Kontext referenziert werden. Diese beziehen sich mit Referenz zur Segelschiffszeit und die Kaufleute vor allem auf die Phase II und mit Bezügen zu Rum auf Phase II-III. Darüber hinaus fallen wenige Bezüge zur Phase III (1865-1923) ins Auge. Und wenn z.B. die Industrialisierung thematisiert wird, bleibt die Verbindung zur imperialen Ausbeutung unthematisiert.

Die immateriellen Infrastrukturen umfassen vor allem umfangreiche kolonialromantische und affirmierende Bezugnahmen auf die Handelsgeschichte der Stadt ohne eine Rahmung dessen als gewaltvolle Kolonialgeschichte. Hier wird die konstitutive Verflechtung von Gewinnen in Flensburg mit der Ausbeutung auf den (heutigen) Amerikanischen Jungferninseln (AmJuIn) massiv ausgeblendet zu Gunsten eines „Topos der Erfolgsgeschichte“⁵²⁴, bei dem andere Perspektiven als die der Kaufleute nicht/kaum vorkommen. Mit Eckardt/Hoerning (2012: 280) lässt sich hier auch die Rumgeschichte als „identitätsstiftendes Narrativ“ einordnen, welches sich vor allem im touristischen Marketing und bei Events wiederfinden lässt. Wie in Bezug auf die lokal-historische Literatur bereits kritisiert (> Kap. 4.1.3), findet sich dieses einseitige Narrativ jedoch auch konkret in materiellen Infrastrukturen des erweiterten Hafen-Ost, z.B. in den Namensgebungen einer Gastronomie und von neuen Wohnhäusern⁵²⁵ oder in der Perspektive des ‚Kapitänsweges‘.

Dies sind nur einige Beispiele im Hafen-Ost, die bereits deutlich zeigen, dass Leerstellen bestehen in Form von historischem Wissen und in der Behandlung der Handelsgeschichte als Verflechtungsgeschichte. **Es findet eine einseitige Bezugnahme auf die wirtschaftlich und politisch handlungsmächtigen Akteure statt und die Perspektiven anderer Akteur*innen fehlen.** Hier erfolgt das in der Einleitung benannte ‚Entinnern‘ als aktiver Prozess, andere Perspektiven nicht zu berücksichtigen.

Für die aktuelle Transformation dieses Gebietes zu einem urbanen Quartier stellt sich die Frage: Auf welche historischen Bezüge soll sich das neue Quartier beziehen und wie werden diese referenziert?

524 Overdick 2019: 58

525 Siehe Kap. 4.5.3 und <https://www.sonderjylland-schleswig-kolonial.eu/de/details/beach-club-flensburg.html>
22.01.2023

5.6 Kontinuität – Selbstbild als Kolonialität der Macht?

Das Selbstbild Flensburgs, welches vor allem durch die handlungsmächtigen Akteure geprägt wurde, hat schon immer eine große Rolle gespielt, und es hat sich gleichzeitig in die materiellen Infrastrukturen eingeschrieben. Beispiele dafür sind Repräsentativbauten und Parkanlagen von wohlhabenden Kaufleuten, Repräsentativbauten aus dem Wilhelminismus oder der stadtbildprägende Heimatschutzstil. **Dabei basieren diese Selbstbilder auf einer eurozentristischen Sichtweise auf Geschichte unter Ausblendung der Verflechtung (z.B. bei der gediegenen Handelsstadt) und Ausbeutung als Basis des Wohlstandes, welcher sich über Jahrhunderte hinweg in den imperialen Städten⁵²⁶ angesammelt hat.** Diese Kontinuität in den Selbstbildern lässt sich auch als ein Beispiel für die ‚Kolonialität der Macht‘ (Quijano) fassen. Denn global betrachtet geht dieses Ausblenden einher mit einem internalisierten Überlegenheitsdenken in Form von Rassismus, das mit dem Kolonialismus seinen Beginn fand und bis heute prägend ist für das Selbstverständnis westeuropäischer Staaten. Dies zeigt sich z.B., wenn vor allem auf die eigenen Kompetenzen in Abgrenzung der vorbehaltlichen Defizite anderer fokussiert wird (*othering*) und dabei die (neo)kolonialen Zusammenhänge ausgeblendet werden.

Für die aktuelle urbane Transformation des innerstädtischen ehemaligen Hafengebiets am Hafen-Ost vom Industriehafen hin zum öffentlichen Raum mit Erlebnischarakter (z.B. durch Wohnen am Wasser, Wassersport, innerstädtische Erholungs- und Freizeitflächen) spielt die Bezugnahme auf ein städtisches Selbstbild eine elementare Rolle. Wie Lingner/Jensen 2018: 425) hervorheben, wird das kulturelle Erbe (als Narrativ) hier zur Ressource für den Markt, beispielsweise für Tourismus und Stadtmarketing in Konkurrenz mit anderen Städten, in denen die Geschichtsreferenzen die Besonderheit eines Ortes wie des Hafen-Ost hervorheben. Damit wirkt sich diese Kommodifizierung (= Umwandlung in Ware) der Geschichtserzählung auch auf die materiellen Infrastrukturen aus. Für den weiteren Prozess am Hafen-Ost stellt sich die Frage, auf welche Selbstbilder und Narrative sich das Quartier und die Stadt zukünftig beziehen möchte und wie die vorhandenen Infrastrukturen referenziert und geschichtlich gerahmt werden, ohne wesentliche Teile der kolonialen Geschichte unsichtbar zu machen. **Dabei geht es aus postkolonialer Sicht darum, bis dato dominierende Narrative und Bezüge zu erweitern und eine heterogenere Version städtischer Identität zu etablieren.**

526 Jazeel 2019

5.7 Materieller Besitz maßgeblich für gesellschaftliche Gestaltungsmacht – Kontinuität?

Eine Kontinuität in Bezug auf gesellschaftliche Gestaltungsmacht war, dass (Immobilien-)Besitz maßgeblich für politische Rechte und Einflussnahme war – laut Pust (1975) sogar institutionalisiert mit dem Drei-Klassen-Wahlsystem bis 1919.⁵²⁷ Dabei war für das Anhäufen von Besitz nicht selten jener Profit grundlegend, der durch den kolonialen Handel mit versklavter Arbeit gemacht wurde. Dieses Prinzip wurde, wie einzelne Beispiele vermuten lassen, fortgeschrieben und beispielsweise in neue wirtschaftliche Investitionen (z.B. Dampfschiffahrt, Phase III) eingespeist.

Welche Rolle in der aktuellen Transformation Eigentum spielt, wird sich zeigen. Zentrale Stellschrauben hier sind die Ausformulierung der Erbbaurechtsbedingungen und die Verteilung und Gestaltung von öffentlichem und privatem Raum.

5.8 Transformation *by design or by desaster*?

Mit Phase V, der Zukunftsausrichtung, wird eine massive Reduktion des Ressourcenverbrauchs notwendig⁵²⁸. Diese ist unumgänglich, um mit dem Ende fossiler Ressourcen und den Klimafolgen ihres Verbrauchs umzugehen. Diese Reduktion wird erfolgen, sei es „*by design or by desaster*“, also entweder *by design*, gestaltet durch vorausschauende Planung, oder *by desaster*, durch Abwarten bis zur umfassenden Krise, die zur Gestaltung zwingt. Für die Stadtentwicklung bedeutet dies, **je früher und vorausschauender die urbanen Infrastrukturen so gestaltet werden, dass sie ein ressourcenschonendes Leben ermöglichen, um so mehr Gestaltungsspielraum *by design* bleibt erhalten.**

Als Ausdruck einer Änderung *by design* kann die Planung eines nachhaltigen urbanen Quartiers mit dem Fokus auf Suffizienzkriterien verstanden werden. Diese erfordert z.B. hinsichtlich der Transport- und Mobilitätsinfrastrukturen die Zunahme von Fahrrad und ÖPNV und die Abnahme von individuellem motorisiertem Personenverkehr. Ein ganz anderer Punkt, der hier ins Auge sticht, ist, dass mit dem Übergang von Phase IV zu V auch das Ende des

527 „Bis zum Ende des Ersten Weltkrieges war die überwiegende Mehrheit der Einwohner (ca. 90%) von jedem kommunalpolitischen Einfluss ausgeschlossen“ (Pust 1975: 163). Dafür verweist er zuerst auf die „Monopolstellung“ der Kaufleute von 1730-1833, dann auf die Zulassung von ausschließlich Hausbesitzern zu den Gemeindewahlen bis 1868, die Anforderung von 50% der Hausbesitzer unter den Stadtverordneten und die häufige Voraussetzung von Besitz zur Erlangung des Bürgerrechtes sowie – zwischen 1869 bis 1918 – die Koppelung von Bürgerrecht an den sozialen Status, welcher sich durch die Höhe der zahlbaren Steuern bemisst (ebd.: 104, 163).

528 Der Konsistenz-Ansatz, fossil betriebenen Individualverkehr durch Elektroautos nur zu ersetzen, ist eine kurz gefasste, lokal fokussierende Nachhaltigkeitsstrategie. Es scheint eine massive Differenz zwischen dem derzeitigen Bedarf an Individualmobilität und der Menge der zur Verfügung stehenden erneuerbaren Energien zu geben, die um so deutlicher wird, je weiter, also globaler dieser Bedarf betrachtet wird. Außerdem funktioniert dieser Ansatz nur unter Ausblendung der Verflechtungen durch Ressourcenbeschaffung z.B. für Batterien der E-Mobilität, deren Endlichkeit und die damit zusammenhängenden Ressourcenausbeutungs- und Arbeitsverhältnisse. Die Frage von Zugänglichkeit von Individualmobilität ist unabhängig von der Ressource eine weitere unter Nachhaltigkeitsaspekten.

5.8 Transformation by design or by disaster?

Hafen-Ost als Hafeninfrastruktur erfolgen soll. Mit Blick auf die zurückliegenden Transformationen ist das erstaunlich, da diese Funktion als Hafen und damit Knotenpunkt der Stoffströme eine über Jahrhunderte strukturgebende Kontinuität war. Es wird sich zeigen, wie sich die vorhandenen Spuren und Pfade in den Infrastrukturen wandeln werden.

Zudem stellt sich die Frage, wie mit diesen Dimensionen sowie deren Spuren und Pfaden bei der aktuellen urbanen Transformation sinnvoll umgegangen werden kann. Aus postkolonialer Perspektive ist hier ein kolonialismuskritischer Umgang sowie ein global orientiertes Verständnis von Nachhaltigkeit notwendig. Wie bereits in der Spurensuche angemerkt (» Kap. 4.6), lässt sich dabei Suffizienz aus postkolonialer Perspektive als Strategie einordnen, die globale Nachhaltigkeit unterstützen kann.

5.9 Suffizienz als Nachhaltigkeitsstrategie mit postkolonialen Perspektiven

Wie bereits in Phase V, den Gegenwarts- und – Zukunftsperspektiven (» Kap. 4.6) analysiert, zeigt sich am Hafen-Ost beispielhaft der Paradigmenwechsel in der Stadtentwicklung und der damit zusammenhängende Konflikt zwischen Wirtschafts- bzw. Stadtwachstum und tatsächlicher Ressourcenreduktion. Dabei ist Suffizienz als Nachhaltigkeitsstrategie nicht nur relevant, um Dekarbonisierung und das Pariser Klimaziel einer maximalen globalen Erwärmung von 1,5 Grad⁵²⁹ einzuhalten und damit dem menschengemachten Klimawandel und dem Kollaps der Ökosysteme entgegenzuwirken. Auch aus postkolonialer Sicht ist die massive Reduktion des Ressourcenverbrauches ein wesentlicher Beitrag zur globalen Gerechtigkeit und damit eine dekoloniale Praxis. **Wie genau hängen dekoloniale Praxis und Suffizienzansätze jedoch zusammen?**

Jason Hickel (2021)⁵³⁰ führt an, dass das Wirtschaftswachstum im Globalen Norden auf „Muster[n] der Kolonisation“⁵³¹ und Aneignung beruht. Dies umfasst die exzessive Überlastung des Allgemeinguts Atmosphäre (durch Emissionen) mit überproportionalen Folgen für den Globalen Süden sowie die Extraktion von Rohstoffen und (günstiger) Arbeitskraft im Globalen Süden. Dabei sind die Länder des globalen Nordens verantwortlich für etwa 92% der globalen Emissionen⁵³² und haben laut Stefan Brinzeu (2015) einen Pro-Kopf-Materialverbrauch von 28 Tonnen/Jahr – viermal mehr, als es im Rahmen der ökologischen Grenzen nachhaltig ist.⁵³³ Gleichzeitig leiden Regionen im Globalen Süden bereits jetzt am stärksten unter dem menschengemachten Klimawandel. Werden z.B. die 1,5

529 <https://www.bmz.de/de/service/lexikon/klimaabkommen-von-paris-14602> 30.11.2022

530 Hickel 2021

531 „*Patterns of colonisation*“ (eigene Übersetzung)

532 Hickel 2020

533 Brinzeu 2015

Grad im globalen Durchschnitt überschritten, übersteigt die überdurchschnittlich höhere Hitze in tropischen Regionen sogar die Grenze für menschliches Überleben.⁵³⁴

Um das 1,5-Grad-Ziel des Pariser Klimaabkommens zu erreichen, ist die **Dekarbonisierung** von Produktion, Konsum, Wohnen, Mobilität zeitnah notwendig. Dies zeigt sich auch in Flensburgs politischem Beschluss bzw. im aktuellen zivilgesellschaftlichen Bürgerbegehren, bis 2050 bzw. 2035 fossilfrei zu werden.⁵³⁵ Die Dekarbonisierung umfasst die Umstellung der Wirtschaft hin zur Reduktion bis zum kompletten Stopp der Emissionen von Kohlendioxid (CO₂) in die Atmosphäre. Hickel und Giorgos Kallis (2019) argumentieren, wie auch Ulrike Herrmann (2022) in ihrem neuen Buch,⁵³⁶ dass Dekarbonisierung nicht funktioniert, wenn gleichzeitig der Energieverbrauch im globalen Norden so hoch bleibt, weil erneuerbare Energien nicht den derzeitigen globalen Verbrauch decken können. Zudem zeichnet sich bei der Transition zu 100% erneuerbaren Energien auch in Schleswig-Holstein ab, dass ein wesentlicher Ansatz das Hochskalieren von erneuerbaren Energien ist. Dabei basiert der massive Ausbau von Windrädern, Photovoltaikanlagen und E-Mobilität auf der Extraktion von enormen Mengen an Rohstoffen wie Zement, Sand, seltenen Erden und Lithium. Diese wiederum kommen überwiegend aus Ländern des globalen Südens und werden mit enormen Kosten für die Umwelt und unter schlechten Arbeitsbedingungen abgebaut. **Das heißt, auch dieses so genannte ‚grüne Wachstum‘ erfolgt häufig entlang von Mustern der Kolonisation.**⁵³⁷

Was bisher jedoch viel zu wenig berücksichtigt wird, ist, dass **in erster Linie der absolute Verbrauch von Ressourcen im Globalen Norden (und damit auch die Emissionen und Extraktion und Ausbeutung) massiv reduziert werden muss, um eine Transition zu erneuerbaren Energieressourcen für den verbleibenden, massiv reduzierten Bedarf erst zu ermöglichen.**⁵³⁸ Folglich kommen wir nicht umhin, den gesamten Energieverbrauch im Globalen Norden und damit auch in Flensburg enorm zu reduzieren.

Hier kommt Suffizienz als Nachhaltigkeitsstrategie, die auf die absolute Reduktion des Ressourcenverbrauches abzielt, ins Spiel. Sie ist damit Teil von Postwachstums- bzw. Degrowth- Ansätzen, die eine Verringerung von Produktion und Konsum im globalen Norden

534 Zhang/Held/Fueglistaler 2021

535 Politischer Beschluss der RV-116/2011 und RV-79/2015 hat das Ziel 2050. Das aktuelle Bürgerbegehren, welches 10% der Bevölkerung unterschrieben haben, fordert, fossilfreie Stadtwerke bis 2035 umzusetzen. (<https://klimabegehren-flensburg.de/> 30.11.2022). Diese Forderung wurde am 01.12.2022 durch die Ratsversammlung bestätigt (RV 131/2022 https://ratsinfo.flensburg.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZYgy53kqZmlwU64dR-SIDcNwG-jTo5lkmzmWNiktSs9K/Beschlusstext_RV-131-2022_-oeffentlich-_Ratsversammlung_01.12.2022.pdf 23.12.2022).

536 Ulrike Herrmann (2022) Das Ende des Kapitalismus. Warum Wachstum und Klimaschutz nicht vereinbar sind – und wie wir in Zukunft leben werden.

537 Hickel (2021)

538 Auch die Transition der Systeme, in denen bisher fossile Brennstoffe verbrannt wurden, wird notwendig sein, denn sie bestimmen den Grundverbrauch. Zum Konsum fossiler Brennstoffe durch technische, soziale und wirtschaftliche Systeme und deren notwendige Transformation sei auf die Arbeit des Historikers Simon Pirani (2018) verwiesen.

anstreben sowie die Abkehr vom einseitigen westlichen Wachstums- und Entwicklungsparadigma.⁵³⁹

Hickel (2021) hebt die **dekoloniale Dimension von Degrowth** hervor, wonach Länder des Globalen Südens selbstbestimmt über ihre Ressourcen und Arbeitskräfte verfügen können, anstatt für die so genannte ökologische Transformation der reichen Länder ausgebeutet zu werden.⁵⁴⁰ Gleichzeitig ist Degrowth ein Ansatz für Länder des globalen Nordens, um ihren viel zu hohen gesamten Energiebedarf und ihre Emissionen auf ein nachhaltiges Level zu reduzieren und damit die Transition zu erneuerbaren Energieressourcen erst zu ermöglichen.

Folglich stellen Suffizienzansätze wie der des Degrowth sowohl eine dekoloniale Praxis dar, als auch einen zielführenden Ansatz, um dem Klimawandel entgegenzuwirken: durch tatsächlich massive Reduktion von Emissionen im globalen Norden und ohne Ausbeutung entlang kolonialer Muster. Das Zusammendenken von post-/dekolonialen Praktiken und Suffizienzansätzen ist daher nicht nur eine Frage des Klimaschutzes, es verdeutlicht, dass Klimaschutz und globale Gerechtigkeit untrennbar miteinander verbunden sind und damit notwendiger Teil von Lösungsansätzen für globale Nachhaltigkeit.

Konkrete Suffizienzansätze am Hafen-Ost sind, z. B. nicht nur wie bisher angestrebt, ein autoarmes, sondern ein Quartier frei von motorisiertem Individualverkehr (MIV) zu gestalten und die Stadt der kurzen Wege konsequenter umzusetzen. Ein weiteres Beispiel ist, den Erhalt von Bestandsbauten (v.a. das großen HaGe Silos) zu priorisieren, sowie bei Um- und Neubauten Holz als primären Baustoff (oberhalb der überflutenden Bereiche) in den Wettbewerbsverfahren zu fordern und zu fördern. Beides trägt dazu bei, neuen emissionsintensiven Beton und große Mengen an Bauschutt zu vermeiden und damit real Ressourcen in der Herstellung und der Nutzung des Quartiers einzusparen und so globale Nachhaltigkeit zu fördern.

⁵³⁹ <https://degrowth.info/de/degrowth-de> 17.05.2022

⁵⁴⁰ „Degrowth is [...] a demand for decolonization. Southern countries should be free to organize their resources and labor around meeting human needs rather than around servicing Northern growth.“ (Hickel 2021)

6 Résumé und Ausblick

6.1 Résumé: Kolonialität aus über 300 Jahren Kolonialgeschichte im Hafen-Ost

Diese Arbeit zeigt, dass bis heute über 300 Jahre Kolonialgeschichte in der Materialität des Hafen-Ost stecken und fortwirken. Die materiellen Spuren der Kolonialität lassen sich in der Uferlinie, der Geländeausformung, den Gebäuden und den (Spuren von) Mobilitätsinfrastrukturen ablesen. Sie prägen die Siedlungsstruktur bis heute.

Dieser Erkenntnis liegt, wie in der Einleitung beschrieben, ein Verständnis von Kolonialismus zugrunde, welches über die gewaltvolle Aneignung und das formale Besitzen von Kolonien hinaus geht und Kolonialismus als gewaltvolles Macht- und Ausbeutungssystem mit Ausdruck in kolonialen Diskursen analysiert. **Spezifisch für Flensburg ist dabei, dass der Ort aufgrund wechselnder Zugehörigkeiten historisch zwei formale Kolonialzeiten (Phase II +III) erlebte und dabei jeweils eine wichtige Rolle als Hafenstadt innehatte.**⁵⁴¹

Zudem zeigt die Ausarbeitung, dass erstens die kolonialen Verbindungen der Phase II (1755-1864) auf den bereits bestehenden Handelsverbindungen aus Phase I (1581-1754) aufbauen, und dass zweitens die kolonialen Verbindungen und Machtverhältnisse bereits vor Phase II existierten und über Phase III hinaus wirkten, also weit über die formalen Kolonialzeiten hinausgehend existieren und bis heute nachwirken. Drittens konnte gezeigt werden, dass es im Hafen-Ost verschiedene urbane Transformationen gegeben hat, die mit verschiedenen Dimensionen der Veränderung zusammenhängen (Verflechtung, Energieressourcen und Ausbeutungsverhältnisse), welche sich vor allem durch die Transformation der materiellen Transport- und Mobilitätsinfrastrukturen – am prägendsten durch die Eisenbahn am Hafen-Ost – ablesen lassen. Gleichzeitig lässt sich feststellen, dass das Gelände und die Uferlinie stark kolonial geprägt sind, dass es darüber hinaus jedoch nur wenige sichtbare Spuren kolonialer Infrastrukturen aus Phase II gibt. Demgegenüber ist die immaterielle Bezugnahme auf diese Zeit sehr prägend für die kolonialen Diskurse in der Stadt. Sie sind in der lokalen Betrachtung stark in einem singulären Narrativ der Geschichte verhaftet, abgetrennt vom Zusammenhang lokaler Gewinne und Erfolge mit globalen Verflechtungen und Ausbeutungsverhältnissen und ohne Berücksichtigung weiterer beziehungsweise anderer Perspektiven.

Diese historische Bezugnahme hat Relevanz für die gegenwärtig stattfindende und zukünftig geplante urbane Transformation. Diese umfasst den Rückgang und das geplante Ende der wirtschaftlichen Hafeninfrastruktur mit dem Ziel einer Konversion zu einem urbanen

⁵⁴¹ Als zweitgrößte Stadt Dänemarks (Eckardt/Hoernig 2018: 278) und als bedeutende Hafenstadt im deutschen Kaiserreich.

Gebiet am Wasser ohne⁵⁴² industrielle Hafenfunktion, jedoch mit zunehmend kommerziell geprägter touristischer und freizeithlicher Nutzung, also Kommodifizierung der Wassernähe und der Kaikante (z.B. mittels Kreuzschiffahrt, Sportsegeln, Yachthafen, Gastronomie). Damit einher geht die wachsende Bedeutung der historischen Hafenfunktion als identitätsstiftendes Bild, welches sich vor allem in der Vermarktung und Touristifizierung⁵⁴³ eines (häufig romantisierten) Bildes (z.B. als ‚Rumstadt‘) feststellen lässt.

Im Prozess der Gestaltung und Realisierung (Planung, Einbindung in die Strukturen, Beteiligung, Vermarktung) eines neuen Stadtquartiers auf den bestehenden Strukturen des Hafens **sind identitätsstiftende Bilder relevant**. Hier besteht die Chance für ein zukünftiges Bild des Hafens, welches die Vielschichtigkeit des Ortes und seiner Bezüge auch im Bereich der Stadt(planung) herausarbeitet und in der materiellen Infrastruktur sichtbar macht (z.B. in Benennungen und durch das Einfließen verschiedener Perspektiven). Weiter gefasst besteht die Chance, im städtebaulichen Prozess die Kolonialität der Stadt⁵⁴⁴ zu reflektieren und Maßnahmen für einen reflektierten Umgang mit der Kolonialgeschichte und deren Folgen zu entwickeln. Für eine solche Umgestaltung ist es notwendig, vielfältige und insbesondere bisher marginalisierte Perspektiven einfließen zu lassen sowie diese als zukünftige Bewohner*innen zu berücksichtigen und mitzudenken. Hier bietet sich die Chance, ein Quartier zu entwickeln, das sich an den sozialen und materiellen Bedürfnissen der heterogenen Bewohner*innen der Stadt orientiert und Hürden der Zugänglichkeit abbaut, um der Reproduktion von Ungleichheitsverhältnissen in Siedlungsstrukturen entgegenzuwirken.⁵⁴⁵ Es könnte auch ein Ort werden, an dem aktiv Gegenmaßnahmen erprobt werden. Im Ergebnis könnte das Hafen-Ost zu einem Lebensort für die Vielschichtigkeit einer heterogenen Gesellschaft werden, an dem Kolonialgeschichte reflektiert und sichtbar gemacht wird. Ansätze dazu folgen im Ausblick.

Auf der wissenschaftlichen Ebene zeigt diese Arbeit, wie wichtig postkoloniale Perspektiven für Transformationsstudien sind. Sie zeigt exemplarisch an der Fallstudie des Hafen-Ost, wie urbane Transformationen mit kolonialen Verhältnissen zusammenhängen und sich diese in die materiellen Strukturen als prägende Pfade (wie hier die Mobilitätsinfrastrukturen) und gesellschaftliche Naturverhältnisse eingeschrieben haben. Damit bietet die Arbeit Anknüpfungspunkte für die Transformationsforschung, um die Existenz und Entstehung von materiellen und gesellschaftlichen Pfaden und Strukturen stärker als kolonial verflochten zu fassen und Lösungsansätze post- und de-kolonial zu gestalten.

542 Vernachlässigbar ist hier die geplante sporadische Ausweichmöglichkeit, dass z.B. Schiffe für die Stadtwerke an der Kaikante anlegen können (RV 6/2020 Hafenumzug).

543 Lingner/Jensen 2018: 425

544 Also vor allem die Auswirkungen von Kolonialismus auf Stadtplanung (z.B. kolonialen Episteme wie eine eurozentrische Bewertung) und Gesellschaft (z.B. Rassismus und Marginalisierung von Bewohner*innen)

545 So wirkt sich Einkommen – vor allem bei einem begrenzten Angebot von günstigem Wohnraum – und die existierenden Diskriminierungen (v.a. Rassismus) auf dem Wohnungsmarkt stark darauf aus, wer wo in der Stadt wohnen kann (Antidiskriminierungsstelle des Bundes (Hg.) 2020).

6.2 Ausblick: Transformationspotentiale für einen reflektierten Umgang mit der Kolonialgeschichte

Der folgende Ausblick lädt zum Weiterdenken ein - ohne Anspruch auf Vollständigkeit aller möglichen Aspekte. Er setzt sich zusammen aus sieben konkreten und einigen weiter gefassten Aspekten angewendet auf das Untersuchungsgebiet Hafen-Ost und die Stadt Flensburg.

A) Berücksichtigung (post)kolonialer Spuren als Chance

Die aktuellen Leitlinien für die Planung des nachhaltigen Quartiers fordern: „Historische Bezüge des Ortes sind sichtbar zu machen (Flensburg als Seehandelsstadt)⁵⁴⁶. Hier bietet sich die Chance, die Geschichte des Ortes als Globalgeschichte in ihren Verflechtungen sichtbar zu machen, angefangen damit, auf kolonial-romantische Bezüge in Bezeichnungen (Straßennamen, Plätzen) zu verzichten. Stattdessen gilt es, vielfältige Referenzpunkte und Perspektiven aus der Geschichte und Gegenwart (z.B. Postmigrantische) einzubeziehen.

Hafen-Ost könnte der Ort in Flensburg für ein **kolonialismuskritisches Denkmal** sein,⁵⁴⁷ an dem die Einwohner*innen Ausbeutung als Teil des historisch angesammelten Reichtums in der Stadt anerkennen und an die Überlebenden und Toten des transatlantischen Handels mit versklavten Menschen erinnern. Damit könnte die bisher einseitige Denkmallandschaft mit Bezug zur Kolonialzeit und Seefahrt in Flensburg um weniger beachtete (marginalisierte) Perspektiven erweitert werden. Dabei könnte z.B. ein Denkmal als Ergebnis einer Künstler*innenkollaboration zwischen Flensburg und den amerikanischen Jungferninseln entstehen. Ein Standort wie die Harniskaispitze, der öffentliche Ort im Quartier mit besonderer Aufenthaltsqualität, könnte die Wichtigkeit des Themas im städtischen Kontext unterstreichen. Dieser könnten ergänzt sein um Schautafeln im neuen Quartier und in der Stadt, welche die Geschichte des Hafen-Ost und Flensburgs Rolle im transatlantischen Handel mit versklavten Menschen aus verschiedenen Perspektiven darstellen und ins öffentliche Bewusstsein rufen und damit die vorhandenen Tafeln und Rundgänge ergänzen. Flensburg könnte so aktiv die Auseinandersetzung mit seiner komplexen Geschichte und den mehrperspektivischen Umgang in der Gegenwart fördern und damit seinem Anspruch im Stadtmarketing als ‚bunte‘, einladende Stadt näher kommen.

B) Wissensgenerierung und -reproduktion zur Kolonialgeschichte erweitern und zugänglich machen

Es braucht mehr institutionelle Beschäftigung mit der Kolonialgeschichte als Globalgeschichte – auch in Flensburg. Dies wird durch die aktuellen Diskussionen im Landtag und dem Beschluss, sich mit der deutsch-dänischen Kolonialgeschichte

546 Stadt Flensburg (Hg.) 2020b

547 Und damit der erste in Schleswig-Holstein.

auseinanderzusetzen, untermauert.⁵⁴⁸ Das Ergebnis der großen Anfrage zur Beschäftigung mit Kolonialismus in Schleswig-Holstein zeigte auch, dass bereits einige Institutionen zu dem Thema arbeiten.⁵⁴⁹ Die Umsetzung erfordert eine weitere Beschäftigung und Sensibilisierung zu dem Thema, nicht nur in Bereichen der politischen und kulturellen Bildung, sondern auch von planenden Akteur*innen wie z.B. in der Stadtplanung. Dabei ist eine angemessene finanzielle und personelle Ausstattung von diesen Institutionen unterstützend.

Zudem erscheint es sinnvoll, die Perspektive zu erweitern, indem sowohl **internationale Kooperationen** als auch **Kooperationen zwischen verschiedenen Institutionen** (u.a. Museen, Stadtverwaltung, Universität mit unterschiedlichen wissenschaftlichen Disziplinen, Instituten und zivilen Gruppen) in Flensburg und der Umgebung ideell und finanziell gefördert werden. Aus postkolonialer Perspektive ist der Austausch mit Akteur*innen der Amerikanischen Jungferninseln naheliegend. Diese unterschiedlichen Kooperationen haben das Potential, bereits vorhandenes Wissen in Flensburg sowohl besser zu verknüpfen als auch neue Perspektiven und neue Erkenntnisse zu gewinnen.

Flensburgs Europa-**Universität** mit dem Schwerpunkt in der Lehrer*innenausbildung könnte sich zudem als Institution dafür stark machen, dass angehende Lehrer*innen und das Lehrmaterial in Schulen eine kritische Auseinandersetzung mit der Kolonialgeschichte fördern. Die **Hochschule** Flensburg könnte die kritische Auseinandersetzung mit kolonialen Hinterlassenschaften in ihrer direkten Zusammenarbeit mit Ländern des globalen Südens umsetzen.

Zusätzlich ist es notwendig, Orte und Bestände der Wissensbewahrung, Wissensreproduktion und Wissensvermittlung (z.B. **Archive und Museen**) zugänglicher zu machen, beispielsweise indem Informationen sowohl für die ortsansässige interessierte Öffentlichkeit und Forschung als auch für global verflochtene Akteur*innen möglichst barrierearm (finanziell, sprachlich etc.) verfügbar sind. Dies könnte unter anderem durch Digitalisierung der Archive⁵⁵⁰ und die mehrsprachige Verschlagwortung (z.B. deutsch, dänisch und englisch) sein, damit diese auch für international Forschende z.B. aus der Karibik oder Ghana zugänglich sind.

Wie das Beispiel mit dem Projekttitle ‚Christiansens Gärten‘ in Kap. 4.3.2 unter ‚Gärten/Friedhof/Stadtpark Ostseite ‘ zeigt, gibt es fehlendes Wissen und Sensibilisierung in

548 „Konzept zur Aufarbeitung der kolonialen Geschichte des Landes“ Bericht und Beschlussempfehlung 26.01.2022 <https://www.landtag.ltsh.de/infothek/wahl19/drucks/03500/drucksache-19-03583.pdf>, fraktionsübergreifend 20.02.2022 (falsche Jahreszahl, 21“ im Pdf) <https://www.landtag.ltsh.de/infothek/wahl19/umdrucke/06900/umdruck-19-06989.pdf>, Initialer Antrag SSW 09.03.2021 <https://www.landtag.ltsh.de/infothek/wahl19/drucks/02800/drucksache-19-02880.pdf>

549 <https://www.landtag.ltsh.de/infothek/wahl19/drucks/02000/drucksache-19-02005.pdf> 22.01.23

550 Auf Drängen der karibischen Staaten hat das dänische Staatsarchiv in Kopenhagen die Originaldokumente der Amerikanischen Jungferninseln aus der dänischen Kolonialzeit (bis 1917) digitalisiert und öffentlich zugänglich zur Verfügung gestellt. Was hier jedoch noch fehlt, ist die Verschlagwortung auf Englisch. <https://www.virgin-islands-history.org/en/> 08.08.2021.

B) Wissensgenerierung und -reproduktion zur Kolonialgeschichte erweitern und zugänglich machen

der **Stadtplanung** zu den kolonialen Strukturen in Flensburg. Hier bedarf es einer Weiterbildung und Sensibilisierung bei den Akteur*innen, welche Stadt gestaltende Entscheidungen treffen, denn diese habe eine breite Auswirkung für alle Bewohner*innen.

C) Gesellschaftliche strukturelle Ungleichheitsverhältnisse abbauen

Dies ist gesamtstädtisch und gesellschaftlich eine große Aufgabe. Für die Transformationsprozesse am Hafen-Ost werden hier zwei Beispiele genannt, die Ungleichheit durch Gestaltung von Prozessen, aktiv entgegenwirken:

C1) Aktive Förderung von vielfältiger Beteiligung im Transformationsprozess des neuen Quartiers u.a. durch:

- Berücksichtigung, wer wie erreicht werden kann (z.B. Sprachen, Barrierefreiheit, lokale Netzwerke und Plattformen als Mittler, Soziale Medien und andere digitale Zugänge) und welche Personen/Gruppen wie unterstützt und adressiert werden müssen, um deren Partizipation überhaupt zu ermöglichen (z.B. Kinderbetreuung, flexible Uhrzeiten, Aufwandsentschädigung in Gremien);
- aktive Einbindung und Förderung (post)migrantischer Perspektiven in der Stadtgestaltung;
- transparente Kommunikation der Kommunalpolitik und -verwaltung, was durch zivilgesellschaftliche Beteiligung möglich ist und was nicht, um falsche Hoffnungen zu vermeiden;
- Entscheidungstransparenz schaffen, indem nachvollziehbar ist, wie, wo und auf welcher Entscheidungsgrundlage inhaltliche Beiträge Berücksichtigung finden, aufgeschoben oder vernachlässigt werden.

C2) Inklusive Rahmenbedingungen schaffen.

Es auch Menschen mit geringem Einkommen ermöglichen, im Quartier Hafen-Ost zu leben, z.B. durch:

- aktive Förderung von Wohnungsbaugenossenschaften als Eigentümer*innen bzw. Betreiber*innen der neuen Wohnungen;
- zusätzliche Maßnahmen, welche über geförderten Wohnraum hinaus gehen und langfristig kostengünstige Wohnungen sicherstellen;
- transparente Wohnungsvergaben nach sozialen Kriterien;
- effiziente Wohnungsgrundrisse (z.B. viele kleine Räume statt wenige große Zimmer), um es auch Familien mit mehreren Kindern zu ermöglichen, eine Wohnung bezahlen zu können.

D) Gemeingut versus Eigentum zur Diskussion stellen

Hinsichtlich des Anspruchs in den Leitlinien (2020) nach mehr öffentlichem Freiraum wird es im weiteren Prozess notwendig sein, zu prüfen, wie dieser Freiraum sichergestellt wird und wie dies in den Eigentumsverhältnissen geregelt wird. Vorhandene Instrumente, die dafür genutzt werden können, sind u.a. das Erbbaurecht und städtebauliche Verträge, die Maß, Dauer und Rahmenbedingungen für öffentlich zugängliche Freiräume festschreiben und durchsetzen können. Darüber hinaus sichert sich die kommunale Verwaltung damit auch einen langfristigen Handlungsspielraum, um ihren Aufgaben und gesellschaftliche Interessen nachzukommen.

Aus einer umfassenden postkolonialen Perspektive geht es hier auch um die Frage, wer auf welcher Basis Zugang zu Räumen in der Stadt hat und wie diese eventuell im Konflikt mit der zunehmenden Kommodifizierung urbaner Strukturen (z.B. Wohnraum, Wassernähe) stehen. Diese Arbeit konnte zeigen, wie das heutige Verständnis von Eigentum historisch (vor)kolonial gewachsen ist (mit Verkoppelung/Eigentum über Land, Versklavung/Eigentum über Menschen, Kapitalismus/Eigentum an Gewinnen aus Arbeitskraft und In-Wert Setzung grundlegender Bedarfe wie dem Zugang zu Wohnraum). Es stellt sich die Frage, welche Auswirkungen diese Historizität auf das heutige Verständnis von Eigentum hat.

E) Raum für gesellschaftliche Prozesse und Auseinandersetzung schaffen

Neue Ansätze wie die der Suffizienz brauchen sowohl wiederholte Beschäftigung, als auch Raum, sich über Dissens auszutauschen (z.B. in der Kommunalpolitik und bei Entscheidungsträger*innen, aber auch innerhalb weiter Teile der Stadtbevölkerung). Beobachten lässt sich an aktuellen Diskussionen und Auseinandersetzungen in der Stadt (unter anderem zu Hafen-Ost), dass

- regelmäßige vielfältige Veranstaltungen zum Thema das gesellschaftliche Bewusstsein für dessen Relevanz stärken;
- die Entscheidungsträger*innen der Kommunalpolitik Raum und Zeit brauchen, sich außerhalb der parteipolitischen Auseinandersetzung mit den Themen zu befassen;
- eine gute Kommunikation und Definition von Begrifflichkeiten bei der Diskussion unterstützt, um Ablehnung durch Missverständnisse zu vermeiden;
- zivilgesellschaftliches Engagement sowohl den Raum der Auseinandersetzung fördern, als auch auf die Auseinandersetzung in der Kommunalpolitik hinwirken und diese beschleunigen kann. Ein aktuelles Beispiel dafür ist der politische Beschluss der Ratsversammlung am 01.12.2022, das zivilgesellschaftliche Ziel des Klimabegehrens

umzusetzen und damit das bestehende politisch beschlossene Ziel, fossilfrei zu werden, um 15 Jahre vorzuziehen von 2050 auf 2025 (» Kap. 5.9 zu Suffizienz).

F) Nachhaltigkeit als Frage lokaler und globaler Verflechtung und Gerechtigkeit umsetzen

Ein nachhaltiges Quartier braucht Beachtung sozialräumlicher Verflechtungen (regional und global), um auch im überlokalen Maßstab nachhaltig zu sein und um neokoloniale Strukturen nicht zu befördern. Es geht also darum, die Nachhaltigkeit des Quartiers vor Ort ohne Auslagerung in andere Orte und nicht auf Kosten anderer Menschen umzusetzen.

Lokal bedeutet die Berücksichtigung von Verflechtungen in der Gesamtbetrachtung des Quartiers z. B., dass bei der Auslagerung industrieller Infrastrukturen (Zementhandel am Hafen-Ost) die ökologischen, sozialen und ökonomischen Folgen am Ort der Auslagerung mit berücksichtigt werden.

Für die lokal-globale Betrachtung sind zwei Aspekte zentral:

- *F1) Massive Reduktion der Stoffströme für global gerechte Ressourcennutzung*

Mit Bezug auf » Kap. 5.9 ist es auch aus postkolonialer Sicht notwendig, den absoluten Verbrauch von Ressourcen (Baustoffe, Wasser, Treibstoffe, Wärmeenergie u.a.) in allen Lebensphasen des Quartiers massiv zu reduzieren, um eine Transition zu erneuerbaren Energieressourcen für den verbleibenden Bedarf erst zu ermöglichen und die damit verbundenen Stoffströme und (teils postkolonialen) Ausbeutungsverhältnisse zu reduzieren. Dabei betrifft dies alle Lebensphasen des Quartiers.

Zwei Fragen sind für die Lösungsfindung handlungsleitend:

1. Wie können Rahmenbedingungen so verändert werden, dass die Planung, der Rückbau, der Neubau und die (Um-)Nutzung der materiellen Infrastrukturen mit einem möglichst geringen Ressourcenverbrauch (sogenannte „Graue Energie“, die in verarbeiteten Baustoffen gebunden ist) erfolgen wird? Hier geht es also darum, die Graue Energie im Umbau und bei der Erstellung des Quartiers so gering wie möglich zu halten v.a. durch Erhalt und Umnutzung der Bausubstanz vor Neubau und Wiederverwendung von vorhandenem Material.
2. Wie können urbane und Mobilitätsinfrastrukturen so verändert werden, dass sie einen möglichst geringen Ressourcenverbrauch bei der Nutzung des Quartiers unterstützen (z.B. Leitbild „Stadt der kurzen Wege“)?

Die Leitideen (2020) und die Handlungsempfehlungen zum Gestaltungsplan (2022)⁵⁵¹ enthalten bereits entsprechende Aspekte (Stadt der kurzen Wege, Materialwahl). Damit diese Ansätze jedoch nicht punktuell bleiben und zu einem substanziellen Wandel führen, wird es hier in der Umsetzung noch etwas mehr Mut brauchen, neue Wege zu gehen.

- *F2) Primärenergiebedarf auf koloniale Kontinuitäten prüfen*

Im Hinblick auf die Entwicklung des Quartiers im Sinne der Nachhaltigkeit und dem städtischen Ziel, bis 2050 bzw. 2035 fossilfrei zu werden,⁵⁵² stellt sich die Frage: Mit welchen (primären) Energieressourcen kann der verbliebene Energiebedarf für Wohnen, Gewerbe, Freizeit und Mobilität abgedeckt werden?

Gegenwärtig erfolgt die Energieversorgung des Fernwärmenetzes aus importierter Steinkohle,⁵⁵³ welche laut den Stadtwerken erst durch Gas (mit Verzögerung durch den Ukraine-Krieg) und dann durch Strom aus erneuerbaren Energieressourcen und Biomasse ersetzt werden soll.⁵⁵⁴ Zudem sind weitere Effizienzsteigerungen/Einsparungen zur Bedarfsreduktion vorgesehen.⁵⁵⁵ Hier zeigt sich bereits ein Bewusstsein in Flensburg, dass Ressourcen einem Nachhaltigkeitsanspruch gerecht werden sollen, z.B. wenn Biomasse „aus frischem Holz aus Nordamerika“⁵⁵⁶ nicht zum Nachhaltigkeitsanspruch der Stadtwerke Flensburg passt.

Gleichzeitig gibt es aktuelle Beispiele aus Forschungsinstitutionen und anderen Städten, bei denen die Lösungssuche zu nachhaltiger Energieversorgung (teils unbewusst) in eurozentrische Aufgabenverteilung (und neokoloniale Ausbeutungsverhältnisse) fallen. Dies ist der Fall, wenn z.B. Namibia Lieferant von Energieressourcen (Biomasse, Wasserstoff) für eine CO²-neutrale Bilanz von Orten

551 Gestaltungsplan unter:

https://ratsinfo.flensburg.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZSr4S9P7gIqDgjjkDIXHG-lb8NyebZn1m5OyADjtqRux/3_Gestaltungsplan.pdf und Beschluss vom 01.12.2022 https://ratsinfo.flensburg.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZTRT62ivNMcjK0XfL5AAi4InXBS7pTn3atBAXZ5FHcYQ/Beschlusstext_RV-110-2022_3_Ergaenzung_-oeffentlich-_Ratsversammlung_01.12.2022.pdf#search=Hafen-Ost

552 Dafür soll der Energieverbrauch um 50% von 1990 an reduziert werden und der verbliebene Energiebedarf durch CO²/treibhausgasfreie Energieressourcen ersetzt werden. Zur Umsetzung wurde ein integriertes Klimaschutzkonzept (2011) mit Vertiefung im „Masterplan 100 % Klimaschutz Flensburg (2013)“ erstellt. In diesem werden Suffizienzstrategien als notwendige Strategien zur Erfüllung benannt (Beschluss RV-116/2011, RV-79/2015; Konzepte und Stand unter https://www.flensburg.de/imperia/md/content/asp/flensburg/umwelt_natur/klimaschutz/int_klimaschutzkonzept_fl.pdf 30.06.2021).

553 Bis 2021/22 aus Russland mit Kritik an den Bedingungen der Gewinnung siehe (<https://www.sueddeutsche.de/wissen/klima-flensburg-stadtwerke-flensburg-protest-gegen-kohleverstromung-dpa-urn-newsml-dpa-com-20090101-191005-99-167613> 01.08.2021)

554 <https://www.stadtwerke-flensburg.de/foerdepost/blog/gruene-transformation> (02.02.2023)

555 Ebd.

556 Stadtwerke Flensburg 04.2022 „Flensburger Energiezeitung“ https://www.stadtwerke-flensburg.de/fileadmin/user_upload/PDFs/1.3_Foerdepost/fez/FEZ_04_2022.pdf

des globalen Nordens werden soll.⁵⁵⁷ Ansätze wie diese zeigen, dass es weiterhin notwendig ist, die kolonialen Spuren und Verhältnisse lokal und global zu berücksichtigen, aufzuarbeiten und zu reflektieren, um sie nicht zu reproduzieren. Es geht hier also auch darum, so genannte nachhaltige Lösungsansätze bei der Transformation des Hafens-Ost global zu denken und auf deren Auswirkungen und Verflechtungen hin zu prüfen.

G) Stadt und Stadtentwicklung dekolonisieren

Post- und dekoloniale Ansätze aus der Stadtforschung bieten verschiedene Ansatzpunkte, um Stadt und Stadtentwicklung zu dekolonisieren:

- *G1) Universelle eurozentrische Paradigmen von Modernität herausfordern durch Postkoloniales Design*

Dies betrifft nicht nur die Gestaltung von Stadtplanung und Architektur, sondern auch die darin enthaltenen Prozesse und Denkanstöße. Ansätze dazu sind u.a. nach Hosagrahar (2012: 82) und Yat Ming Loo (2017), Postkoloniale Perspektiven auf Architektur anzuwenden. Diese fordern unseren Blick auf kulturelle Werte und umbaute Umwelt heraus und stellen das vorherrschende Denken über Gesellschaftshierarchien und Ursachen globaler Ungleichheit heraus⁵⁵⁸, u.a. indem sie:

- marginalisierte Bauformen, Menschen, Geschichten und Perspektiven sowohl baulich als auch im Prozess sichtbar machen und einbinden;⁵⁵⁹
- das singuläre Narrativ von Modernität („*tyranny of a singular story*“) herausfordern und durch Vielfältigkeit und Hybridität ersetzen und erweitern;⁵⁶⁰
- gebaute Umwelt und Raum (*Space*) als kulturelle Landschaft und Produkte sehen, die sowohl global als auch Zeit- und Ort-spezifisch miteinander verbunden sind (*interconnected*).⁵⁶¹

Angewandt auf den Hafen-Ost ist dieser sowohl Teil einer globalen Infrastruktur von Häfen, die Orte miteinander verbinden, und gleichzeitig ein lokaler Ort in Flensburg, der eine spezifische lokale Geschichte und Gegenwart hat. Postkoloniales Design

557 Beispiele sind Forschung zu Ansätzen, Wasserstoff in afrikanischen Ländern klimaneutral für Deutschland zu produzieren (<https://hs-flensburg.de/hochschule/veranstaltungen/2021/5/27/wasserstoff-aus-afrika-ein-weg-zur-klimaneutralitaet> 30.06.2021) oder der kontrovers diskutierte Lösungsansatz in Hamburg, namibisches Buschholz zur Deckung des lokalen Energiebedarf zu nutzen (<https://www.hamburger-energieschicht.de/biomasse-statt-kohle/buschholz-import/> <https://www.klimareporter.de/protest/holz-aus-namibia-fuer-fernwaerme-in-hamburg> 30.06.2021).

558 Loo (2017: 637)

559 Hosagrahar (2012: 82)

560 Ebd.

561 Loo (2017: 631)

und Architektur berücksichtigen sowohl die Spezifität des Ortes als auch seine globale Einbindung in der Gestaltung.

• *G2) Postkoloniale Stadtplanung ist auch postmigrantische Stadtplanung*⁵⁶²

Die heutigen Verhältnisse in der Stadt sind nicht nur Folge, sondern auch Teil von Kolonialität. Um ihnen angemessen(er) begegnen zu können, braucht es mit Verweis auf Yıldız (2017; 2018) ein Zusammendenken von Urbanität und Migration und den Fokus auf Gemeinsamkeiten und Spezialität eines Gebietes.

Damit könnte ein Quartier wie das Hafen-Ost zu einem Zukunftsentwurf für eine inklusive Stadt⁵⁶³ werden, welcher die Kolonialität der urbanen Strukturen und die Folgen von Kolonialismus nicht verdrängt oder als davon abgetrennte Phänomene (z.B. Migration, Rassismus und andere Phänomene der Exklusion bestimmter Gruppen) behandelt, sondern als gesellschaftliche, politische und institutionelle Gestaltungs- und Bildungsaufgabe annimmt und diese im Sinne einer inklusiven Stadt begreift, welche alle Menschen an der urbanen Gestaltung beteiligt und berücksichtigt. Eine kolonialismussensible, sozial gerechte Stadtentwicklung am Hafen-Ost sollte die drei Kriterien umfassen:

- **1. Berücksichtigung lokaler und globaler Gerechtigkeitsperspektiven** bei den Stoffströmen, die für das Quartier notwendig sind, sowie deren Anerkennung als Folge kolonialer Verhältnissen)
- **2. Sichtbarmachung kolonialer Spuren**
- **3. Suffizienz als Prinzip, um Gerechtigkeitsansätze zu stärken**

In der Handlungsempfehlung zum Rahmenplan finden sich bereits einige Ansätze, was suffiziente Stadtplanung angeht. Diese sind jedoch nur Empfehlungen und nicht bindend, denn bisher wurde nur der Rahmenplan am 01.12.2022 beschlossen.⁵⁶⁴ Für eine erfolgreiche Umsetzung braucht es erstens mehr Verpflichtung, z.B. indem nachwachsende, aber teurere Baumaterialien im Rahmen von Wettbewerben vorgegeben und gefördert werden. Zweitens sollten die Handlungsempfehlungen ergänzt werden um die lokale und globale Berücksichtigung von Gerechtigkeitsperspektiven bei der Bewertung von Nachhaltigkeit. Drittens sind die Aufarbeitung und Sichtbarmachung von kolonialen Spuren notwendig sowie die starke Einbindung von vielen Einbindung von vielfältigen Perspektiven im Prozess der Entstehung und in der Nutzung des Quartiers Quartiers.

⁵⁶² Sie denken Migration, Stadt und Urbanität zusammen(Geisen/Riegel/Yıldız 2017).

⁵⁶³ Inspiriert durch die Schlussworte bei Yıldız, 2018: 175 und den Titel des Beitrags „Das Quartier als Experimentierwelt einer inklusiven Stadt“.

⁵⁶⁴ https://ratsinfo.flensburg.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZTRT62ivNMckj0XfL5AAi4lnXBS7pTn3atBAXZ5FHcYQ/Beschlusstext_RV-110-2022_3._Ergaenzung_-oeffentlich-_Ratsversammlung_01.12.2022.pdf#search=Hafen-Ost 07.01.2023

Flensburg kann damit nicht nur dem in der Einleitung erwähnten politischen und zivilgesellschaftlichen Anspruch und der demokratischen Notwendigkeit einer offenen, inklusiven, diskriminierungsarmen Gesellschaft näher kommen. Flensburg kann auch Vorreiter werden in Schleswig-Holstein und Vorbild für Städte in ganz Deutschland bei der Auseinandersetzung mit kolonialen Hinterlassenschaften im öffentlichen Raum. Insbesondere mit Blick auf den Beschluss des Landtags, den deutsch-dänischen Kolonialismus in Schleswig-Holstein aufzuarbeiten, kann Flensburg dieses Ziel aktiv im Bereich der Stadtentwicklung verfolgen und so zu einer inklusiven Gesellschaft beitragen.

7 Literatur und Kartenverzeichnis

7.1 Literaturverzeichnis

Albrecht, Ulrike (1993): *Das Gewerbe Flensburgs von 1770 bis 1870*. Eine wirtschaftsgeschichtliche Untersuchung auf der Grundlage von Fabrikberichten. Neumünster.

Albrecht, Ulrike (1995): *Flensburg und die Christiansens*. Kaufleute Reeder und Unternehmer in der Frühindustrialisierung. In: *Gesells. für Schleswig-Holsteinische Geschichte* (120), 113–127. https://digitalisate.sub.uni-hamburg.de/de/nc/detail.html?id=1901&tx_dlf%5Bid%5D=19083&tx_dlf%5Bdouble%5D=1&tx_dlf%5Bpage%5D=113 (23.09.21).

Albrecht, Ulrike (1996): *Manufacturing and Overseas Trade in Nineteenth-Century Flensburg*. In: *International Journal of Maritime History*. 8 (2), 169–183.

Anders, Katrin (1998): *Sara, Ester, Thobe und Hanna. Vier jüdische Frauen am Rande der Gesellschaft im 18. Jahrhundert*. Eine mikrohistorische Studie unter Verwendung von Flensburger Gerichtsakten. Flensburg.

Andresen, Hans-Günther (Hg.) (1989): *Bauen in Backstein*. Schleswig-Holsteinische Heimatschutz-Architektur zwischen Tradition und Reform. Heide in Holstein.

Antidiskriminierungsstelle des Bundes (2020): *Wohnungsmarkt*. Diskriminierungen auf dem Wohnungsmarkt sind ein verbreitetes Problem. <https://www.antidiskriminierungsstelle.de/DE/ueber-diskriminierung/lebensbereiche/alltagsgeschaefte/wohnungsmarkt/wohnungsmarkt-node.html> (22.5.2021).

Bahl, Eva/Bergh, Sarah/Della, Tahir/Pfeiffer, Zara S./Rühlemann, Martin W. (Hg.) (2014): *Decolonize* München*. Dokumentation und Debatte.

Bauriedl, Sybille (2019): *Deutscher Kolonialismus*. In: *Geographische Rundschau-Deutscher Kolonialismus* (5), 4–9.

Bauriedl, Sybille/Jokinen, Hanni (2019): *Hamburg – Metropole des deutschen Kolonialismus*. In: *Geographische Rundschau-Deutscher Kolonialismus* (5), 16–20.

Becker, Egon /Hummel, Diana/Jahn, Thomas (2011): *Gesellschaftliche Naturverhältnisse als Rahmenkonzept*. In: *Groß, Matthias* (Hg.): *Handbuch Umweltsoziologie*. Wiesbaden, 75–96.

Bessler-Worbs, Tanja (1998): *Frauen im Flensburger Seehandel des 18. und 19. Jahrhunderts*. Fachhochschule Flensburg, Flensburg.

Brenner, Neil (2009): *What is critical urban theory?* In: *City*. 13 (2-3), 198–207.

Bringezu, Stefan. (2015): *Possible target corridor for sustainable use of global material resources*. *Resources*, 4(1), 25–54. <https://doi.org/10.3390/resources4010025>

Brockstedt, Jürgen (1975): *Die Schifffahrts- und Handelsbeziehungen Schleswig-Holsteins nach Lateinamerika 1815-1848*. *Forschung zur internationalen Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* 10. Köln.

Castro Varela, María do Mar/Dhawan, Nikita (2015): *Postkoloniale Theorie*. Eine kritische Einführung. Bielefeld.

Chakrabarty, Dipesh (2009 [2000]): *Provincializing Europe*. *Postcolonial Thought and Historical Difference* (New Edition). Princeton.

- Conrad, Sebastian** (2012): *Kolonialismus und Postkolonialismus*. In: Aus Politik und Zeitgeschichte (APuZ). 62 (44-45), 3-9.
- Conrad, Sebastian/Randeria, Shalini** (2013 [2002]): *Das postkoloniale Europa: Verflochtenen Generalogien der Gegenwart* -. Einleitung zur erweiterten Neuauflage (2013). In: Conrad, Sebastian/Randeria, Shalini/Römhild, Regina (Hg.): *Jenseits des Eurozentrismus: Postkoloniale Perspektiven in den Geschichts- und Kulturwissenschaften*. Frankfurt am Main, New York, 9-31.
- Conrad, Sebastian/Randeria, Shalini** (2013 [2002]): *Einleitung: Geteilte Geschichten-Europa in einer postkolonialen Welt*. In: Conrad, Sebastian/Randeria, Shalini/Römhild, Regina (Hg.): *Jenseits des Eurozentrismus: Postkoloniale Perspektiven in den Geschichts- und Kulturwissenschaften*. Frankfurt am Main, New York, 32–70.
- Dänisches Nationalarchiv** (Rigsarkivet) (2018): *The Danish West-Indies - A unique insight into colonial history*. (inkl. Unterseiten). Kopenhagen. <https://www.virgin-islands-history.org/en> (1.8.2021).
- Degn, Christian** 1974: *Die Schimmelmans im atlantischen Dreieckshandel: Gewinn und Gewissen*, Neumünster.
- Döring, Jörg/Thielmann, Tristan** (2009): *Einleitung: Was lesen wir im Raume? Der Spatial Turn und das geheime Wissen der Geographen*. In: Döring, Jörg/Thielmann, Tristan (Hg.): *Spatial Turn. Das Raumparadigma in den Kultur- und Sozialwissenschaften*. Bielefeld, 7–45.
- Duggen, Harald** (1989): *Ziegeleien entlang der Flensburger Förde*. Teglværker langs med Flensborg fjord. Glücksburg-Schausende.
- Eckardt, Frank/Hoerning, Johanna** (2012): *Postkoloniale Städte*. In: Eckardt, Frank (Hg.): *Handbuch Stadtsoziologie*. Wiesbaden, 263–287.
- Fanon, Frantz** (1999 [1961]): *Les damnés de la terre*. Paris.
- Flick, Uwe** (2017 [2000]): *Triangulation in der qualitativen Forschung*. In: Flick, Uwe/Kardorff, Ernst von/Steinke, Ines (Hg.): *Qualitative Forschung. Ein Handbuch*. Reinbek bei Hamburg, 309–318.
- Flugsang, Fritz** (1955): *Geschichtlicher Überblick*. In: Rohling, Ludwig (Hg.): *Kunstdenkmäler von Schleswig-Holstein. Band Stadt Flensburg*. o.O., 1–18.
- Foroutan, Naika** (2020): *Rassismus in der postmigrantischen Gesellschaft*. In: Aus Politik und Zeitgeschichte (APuZ). 70 (42-44), 12-18. <https://www.bpb.de/apuz/antirassismus-2020/316760/rassismus-in-der-postmigrantischen-gesellschaft> (22.5.2021).
- Franzki, Hannah/Kwesi Aikins, Joshua** (2010): *Postkoloniale Studien und kritische Sozialwissenschaft*. In: PROKLA. Zeitschrift für kritische Sozialwissenschaft. 40 (158), 9–28.
- Geisen, Thomas/Riegel, Christine/Yıldız, Erol** (Hg.) (2017): *Migration, Stadt und Urbanität*. Perspektiven auf die Heterogenität migrantischer Lebenswelten. Wiesbaden.
- Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte e.V. (GfFS)** (Hg., 1966): *Flensburg - Geschichte einer Grenzstadt*. Flensburg.
- Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte e.V. (GfFS)** (1984): *700 Jahre Stadt Flensburg. 1284–1984*. Schleswig.
- Giessler, Gabriele** (1988): *Grünanlagen und Gärten in Flensburg, ihre Funktion und ihr Wandel*. Flensburg.

- Glaser, Barney G./Strauss, Anselm L.** (2010 [1998]): *Grounded theory*. Strategien qualitativer Forschung. Bern.
- glokal e. V** (2013): *Mit kolonialen Grüßen ...* Berichte und Erzählungen von Auslandsaufenthalten rassistisch kritisch betrachtet. Berlin. <https://www.glokal.org/wp-content/uploads/2013/09/BroschuereMitkolonialenGruessen2013.pdf> (30.1.2021).
- Gøben, Erik** (1984): *Merkantilismus*. In: Grenzfriedenshefte. 1984 (3/4), 188–204.
- Gøben, Erik** (2018): *Dt. Zusammenfassung - Der Schiffsverkehr des Herzogtums Schleswig zu denn Westindischen Inseln und nach Südamerika, 1750-1838*. In: Petersen, Marco L. (Hg.): Sønderrjylland-Schleswig kolonial. Das kulturelle Erbe des Kolonialismus in der Region zwischen Eider und Königsau. Odense, 135.
- Grigull, Susanne** (2018): *Kolonialmöbel*. Ein Beitrag Flensburgs zur Entwicklung eines Möbelstils. In: Petersen, Marco L. (Hg.): Sønderrjylland-Schleswig kolonial. Das kulturelle Erbe des Kolonialismus in der Region zwischen Eider und Königsau. Odense, 177–193.
- Ha, Kien Nghi** (2017 [2005]): *Macht(t)raum(a) Berlin - Deutschland als Kolonialgesellschaft*. In: Eggers, Maureen Maisha/Kilomba, Grada/Piesche, Peggy/Arndt, Susan (Hg.): Mythen, Masken und Subjekte. Kritische Weißseinsforschung in Deutschland. Münster, 105–117.
- Ha, Noa K.** (2014): *Perspektiven urbaner Dekolonisierung. Die europäische Stadt als ‚Contact Zone‘*. In: suburban. zeitschrift für kritische stadtforschung. 2 (1), 27–48.
- Ha, Noa K.** (2017): *Zur Kolonialität des Städtischen*. In: Zwischenraum Kollektiv (Hg.): Decolonize the City! Zur Kolonialität der Stadt - Gespräche, Aushandlungen, Perspektiven. Münster, 75–87.
- Hall, Stuart** (2001): *Von Scarman zu Stephen Lawrence*. In: Schönwälder/Sturm- Martin (Hg.): Die britische Gesellschaft zwischen Offenheit und Abgrenzung: Einwanderung und Integration vom 18. bis zum 20. Jahrhundert. Berlin/Wien. 154–168.
- Hall, Stuart** (2011): *The Work of Representation*. In: Hall, Stuart (Hg.): Representation: Cultural representations and signifying practices. London, 1–74.
- Hall, Stuart** (2013 [2002]): *Wann gab es das 'Postkoloniale'? Denken an der Grenze*. In: Conrad, Sebastian/Randeria, Shalini/Römhild, Regina (Hg.): Jenseits des Eurozentrismus: Postkoloniale Perspektiven in den Geschichts- und Kulturwissenschaften. Frankfurt am Main, New York, 197–223.
- Hall, Stuart** (2018): *The West and the Rest: Discourse and Power [1992]*. In: Hall, Stuart/Morley, David (Hg.): Essential Essays, Volume 2. Identity and Diaspora. Durham, 141–184.
- Häußermann, Hartmut/Läpple, Dieter/Siebel, Walter** (2008 [2007]): *Stadtpolitik*. Frankfurt am Main.
- Hickel, Jason/Kallis, Giorgos** (2019): *Is green growth possible?* New Political Economy, 25(4), 469–486. <https://doi.org/10.1080/13563467.2019.1598964>
- Hickel, Jason** (2020). *Quantifying national responsibility for climate breakdown*. The Lancet Planetary Health, 4(9), E399–E404
- Hickel, Jason** (2021): *The anti-colonial politics of degrowth*. In: Political Geography 88, <https://www.aljazeera.com/opinions/2020/7/13/the-racist-double-standards-of-international-development> (23.01.2023).

- Herrmann, Ulrike** (2022): *Das Ende des Kapitalismus. Warum Wachstum und Klimaschutz nicht vereinbar sind – und wie wir in Zukunft leben werden*. Köln.
- Hochstrasser, Olivia** (1993): *Ein Haus und seine Menschen. 1549 - 1989 ; ein Versuch zum Verhältnis von Mikroforschung und Sozialgeschichte*. Zugl.: Freiburg (Breisgau), Univ., Diss., 1991/1992. Tübingen.
- Hofmeister, Sabine/Warner, Barbara/Ott, Zora** (Hg., 2021): *Nachhaltige Raumentwicklung für die große Transformation. Herausforderungen, Barrieren und Perspektiven für Raumwissenschaften und Raumplanung*. Hannover.
- Hosagrahar, Jyoti** (2012): *Interrogating Difference. Postcolonial Perspectives in Architecture and Urbanism*. In: Crysler, C. Greig/Cairns, Stephen/Heynen, Hilde (Hg.): *The SAGE Handbook of Architectural Theory*. London, 70–84.
- Husseini de Araújo, Shadia** (2015): *Postkoloniale Schlüsselkategorien und translokale Theoriebildung*. Kommentar zu Stephan Lanz' „Über (Un-)Möglichkeiten, hiesige Stadtforschung zu postkolonialisieren“. In: *sub\urban. zeitschrift für kritische stadtforschung*. 3 (1), 91–96.
- I.L.A. Kollektiv/Gesellschaft für Ökologische Kommunikation mbH** (2019): *Das gute Leben für alle. Wege in die solidarische Lebensweise*. München.
<https://www.oekom.de/buch/das-gute-leben-fuer-alle-9783962380953> (22.5.2021).
- Jazeel, Tariq** (Hg.) (2019): *Postcolonialism*. London, New York.
- Kahrman, Klaus-Ove/Schulte-Wülwer, Ulrich** (Hg.) (1984): *Flensburg um die Jahrhundertwende und heute*. Fotografierte Stadtgeschichte im Vergleich. Heide in Holstein.
- Karpf, Eva-Maria** (2017): *Bauen fürs Bürgertum: Der Kieler Architekt Johann Theede 1876-1934*. Dissertation, https://macau.uni-kiel.de/receive/macau_mods_00000558 (22.2.2021).
- Kaufhold, Holger/Klein, Eckhard/Schikorr, Detlef** (2004): *150 Jahre Eisenbahn in Flensburg. Von der Südschleswigschen Eisenbahn zur Deutschen Bahn AG*. Berlin.
- King, Anthony D.** (1990): *Urbanism, Colonialism, and the World-Economy. Cultural and Spatial Foundations of the World Urban System*. In: *The Journal of Asian Studies*. 49 (3), 617–619.
- Kraack, Gerhard** (2013): *Historisches Kataster der Stadt Flensburg. Die Häuser und ihre Besitzer von 1436 bis 1795*. Band. I-III, Große Schriftenreihe Nr.76, Flensburg.
- Lanz, Stephan** (2002): *Mythos europäische Stadt – Fallstricke aktueller Rettungsversuche*. In: Bukow, Wolf-Dietrich/Yıldız, Erol (Hg.): *Der Umgang mit der Stadtgesellschaft. Ist die multikulturelle Stadt gescheitert oder wird sie zu einem Erfolgsmodell?* Wiesbaden, 63–77.
- Lehmkuhl, Ursula** (2012): *Ambivalenzen der Modernisierung durch Kolonialismus*. In: *Aus Politik und Zeitgeschichte (APuZ)*. 44-45, 44–50.
- Lentz, Sarah** (2020): *»Wer helfen kann, der helfe!«*. Deutsche SklavereigegnerInnen und die atlantische Abolitionsbewegung, 1780–1860. Göttingen.
<https://library.oapen.org/handle/20.500.12657/43474>.
- Lingner, Björn/Jensen, Lars** (2018): *Erindringskulturens arkitektur. Metropolen, regionen og nationen*. In: Petersen, Marco L. (Hg.): *Sønderjylland-Schleswig kolonial. Das kulturelle Erbe des Kolonialismus in der Region zwischen Eider und Königsau*. Odense, 419–429.
- Link, Theodor** (1959): *Flensburgs Überseehandel von 1755 bis 1807. Seine wirtschaftliche und politische Bedeutung im Rahmen des dänisch-norwegischen Seehandels*. Neumünster.

- Lohmeier**, Dieter (1989): *Vorwort*. In: Andresen, Hans-Günther (Hg.): *Bauen in Backstein. Schleswig-Holsteinische Heimatschutz-Architektur zwischen Tradition und Reform*. Heide in Holstein.
- Lohmeier**, Dieter (1994): *Sklaven, Zucker, Rum. Dänemark und Schleswig-Holstein im Atlantischen Dreieckshandel*. Ausstellung des Schleswig-Holsteinischen Landesbibliothek vom 20.02.-10.04.1994. Heide.
- Loo**, Yat Ming (2017): *Towards a decolonisation of architecture*. In: *The Journal of Architecture*. 22 (4), 631–638. <https://doi.org/10.1080/13602365.2017.1338412>.
- Lü**, Yixu (2013): *Tsingtau*. In: Zimmerer, Jürgen (Hg.): *Kein Platz an der Sonne. Erinnerungsorte der deutschen Kolonialgeschichte*. Bonn, 208–230.
- Lubitz**, Jan (2012): *Von der Kaufmannsstadt zur Handelsmetropole – Entwicklung des Hamburger Kontorhauses von 1886 – 1914*. In: ICOMOS – Hefte Des Deutschen Nationalkomitees (54), 206–214.
- Magistrat der Stadt Flensburg** (1929): *Verwaltungsbericht der Stadt Flensburg. 1911-1926*. Flensburg.
- Mah**, Alice (2014): *Port Cities and global legacies. Urban Identity, Waterfront work, and Radicalism*. Basingstoke/New York.
- Matthei**, Dieter/**Duppler**, Jörg/**Kuse**, Karl Heinz (Hg.) (1985): *Marineschule Mürwik*. Herford.
- Messer**, Manfred (2019): *German Disarmament: Die „Vernichtung“ der deutschen CW-Munitionsbetsände im Skagerrak in den Jahren 1945-1947*. Vortrag, Bad Kissingen, <http://dfabgbmh.de/wp-content/uploads/18-Messer.pdf> (23.1.2023).
- Messerschmidt**, Astrid (2008): *Postkoloniale Erinnerungsprozesse in einer postnationalsozialistischen Gesellschaft*. Vom Umgang mit Rassismus und Antisemitismus. In: *Peripherie*. 28 (109/110), 42-60. https://www.zeitschrift-peripherie.de/109-110_Messerschmidt_Er.pdf (22.6.2021).
- Messerschmidt**, Thomas (1996): *Familie Christiansen - Kunstgeist und Bautätigkeit als Ausdruck bürgerlichen Selbstverständnisses*. Flensburg.
- Messerschmidt**, Thomas (1997): *Christiansenpark und Alter Friedhof in Flensburg*. Bürgerliche Gartenkunst und kommunale Friedhofskultur im frühen 19. Jahrhundert. (zugl. Magisterarbeit, 1994: *Die Parkanlagen der Kaufleute Stuhr und Christiansen in Flensburg*, Univ. Kiel). Flensburg.
- Messerschmidt**, Thomas/**Pust**, Dieter/**Wenzel**, Eiko (Hg.) (2018): *Der Margarethenhof: Adelspalais, Zuckerhof, Eisengießerei - eine Flensburger Industriegeschichte*. Flensburg.
- Meyer**, Jürgen (1971): *Segelschiffe in der Dampferzeit*. In: IHK zu Flensburg (Hg.): *Schifffahrt und Häfen*. Im Bereich der Industrie- und Handelskammer zu Flensburg. Heide, 115–119.
- Mintz**, Sidney Wilfred (2007 [1992]): *Die süße Macht*. Kulturgeschichte des Zuckers. Frankfurt/Main.
- Mühlhahn**, Klaus (2000): *Herrschaft und Widerstand in der "Musterkolonie" Kiautschou*. München.
- Müller**, Anna-Lisa/**Hutai**, Juliana (2018): *Soziales und (ihre) Architektur*. Über Möglichkeiten und Grenzen, die Wirksamkeit von Architektur zu erforschen. In: Wintzer, Jeannine (Hg.): *Sozialraum erforschen. Qualitative Methoden in der Geographie*. Berlin, Heidelberg, 181–196.

- Müller, Franziska** (2017): *Von grüner Hölle und grünem Gold. (Post)Koloniale gesellschaftliche Naturverhältnisse*. In: Glokal e.V. (Hg.): *Connecting the Dots – Lernen aus Geschichte(n) zu Unterdrückung und Widerstand*, Berlin, 62–71.
- Neuhaus, Kristina** (2006): *Flensburgs ökonomische Entwicklung vor dem Hintergrund des Handels mit Dänisch-Westindien*. In: Heinzelmann, Eva (Hg.): *Der dänische Gesamtstaat - ein unterschätztes Weltreich? Internationale Tagung „Die Oldenburger Monarchie um 1800: der Gesamtstaat und seine Teile“*, die im Juni 2003 in Plön stattfand, Kiel, 176–199.
- Nwanaga, Christopher** (1999): *Flensburg im Transatlantischen Dreieckshandel*. In: Möhle, Heiko (Hg.): *Branntwein, Bibeln und Bananen. Der deutsche Kolonialismus in Afrika - eine Spurensuche*. Berlin, 15.
- Oakley, Susan/Johnson, Louise** (2013): *Place-taking and Place-making in Waterfront Renewal, Australia*. In: *Urban Studies*. 50 (2), 341–355.
- Overdick, Thomas** (2019): *Kontaktzonen, Dritte Räume und empathische Orte: Zur gesellschaftlichen Verantwortung von Museen*“, 100, S. 51-65. In: *Hamburger Journal für Kulturanthropologie (HJK)* (10), 51– 65. <https://journals.sub.uni-hamburg.de/hjk/article/view/1435>.
- Palm, Peter** (2013): *Die Koloniale Welt am Vorabend des Ersten Weltkrieges (Karte)*. In: Zimmerer, Jürgen (Hg.): *Kein Platz an der Sonne. Erinnerungsorte der deutschen Kolonialgeschichte*. Bonn, 37.
- Petersen, Marco L.** (Hg.): *Sønderjylland-Schleswig kolonial. Das kulturelle Erbe des Kolonialismus in der Region zwischen Eider und Königsau*. Odense.
- Petersen, Marco L.** (2018): *Einleitung: Das (post-)koloniale Sønderjylland-Schleswig*. In: Petersen, Marco L. (Hg.): *Sønderjylland-Schleswig kolonial. Das kulturelle Erbe des Kolonialismus in der Region zwischen Eider und Königsau*. Odense, 29–46.
- Pirani, Simon** (2018): *Burning Up. A Global History of Fossil Fuel Consumption*. London. <https://library.oapen.org/handle/20.500.12657/25937>.
- Pust, Dieter** (1975): *Politische Sozialgeschichte der Stadt Flensburg*. Untersuchung zur politischen Führungsschicht Flensburgs im 18. und 19. Jahrhundert. Flensburg.
- Pust, Dieter** (1990): *Flensburgs Straßennamen*. Flensburg.
- Quijano, Aníbal** (2000): *Coloniality of Power, Eurocentrism and Latin America*. In: *Nepantla: Views from South*. 1 (3), 533–580.
- Randeria, Shalini** (1999): *Geteilte Geschichte und verwobene Moderne*. In: Rösen, Jörn/Leitgeb, Hanna/Jegelka, Norbert (Hg.): *Zukunftsentwürfe. Ideen für eine Kultur der Veränderung*. Frankfurt/Main, New York, 87–96.
- Randeria, Shalini** (2002): *Entangled histories of uneven modernities. civil society, caste solidarities and the Post-Colonial State in India*. In: Elkana, Yehuda (Hg.): *Unraveling ties. From social cohesion to new practices of connectedness*. Frankfurt/Main, 284–311.
- Randeria, Shalini** (2014): *Verflochtene Schweiz. Herausforderungen eines Postkolonialismus ohne Kolonien*. In: Purtschert, Patricia (Hg.): *Postkoloniale Schweiz. Formen und Folgen eines Kolonialismus ohne Kolonien*, s.l., 1–30.
- Redlefsen, Ellen** (1964): *Die Kunsttätigkeit der Flensburger Kaufleute Andreas Christiansen sen. und jun. und die Spiegelgrotte*. In: *Nordelbingen* 33, 13-44.
- Redlefsen, Ellen** (1983): *Flensburg in alten Bildern*. Flensburg.

- Rühmann, Hans** (1997): *Von Flensburg nach Westindien. Westindienfahrt und die Geschichte der Kaufmanns- und Reederfamilie H.C. Brodersen*. Flensburg.
- Robinson, Jennifer** (2002): *Global and world cities: a view from off the map*. In: *International Journal of Urban and Regional Research*. 26 (3), 531–554.
- Rockström, Johan et. al.** (2009): *A Safe Operating Space For Humanity*. In: *Nature*. 461 (7263), 472–475. <https://www.nature.com/articles/461472a.pdf>.
- Rommelsbacher, Birgit** (2011): *Was ist eigentlich Rassismus?* In: Melter, Claus/Mecheril, Paul (Hg.): *Rassismustheorie und -forschung*. Schwalbach/Ts, 25–37.
- Rust, Wilhelm** (1967): *Das Flensburger Bauhandwerk von 1388 bis 1966*. In: *Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte e.V.* (18), Flensburg.
- Schaper, Ulrike** (2019): *Deutsche Kolonialgeschichte postkolonial schreiben: Was heißt das?* In: *Aus Politik und Zeitgeschichte (APuZ)*. 69 (40-42), 11–16.
- Schlaber, Gerret Liebing** (2009): *Vom Land zum Stadtteil. Flensburgs Stadtfeld und die eingemeindeten Dörfer in Bild und Wort ca. 1860-1930*. (dänisch/deutsch). Flensburg.
- Schlögel, Karl** (2004): *Im Raume lesen wir die Zeit. Über Zivilisationsgeschichte und Geopolitik*. München.
- Schröder, Tim** (2008): *Schiffsbohrwürmer: Die Termiten der Meere*. In: *DER SPIEGEL*, 23.6.2008. <https://www.spiegel.de/wissenschaft/natur/schiffsbohrwuermer-die-termiten-der-meere-a-560115.html> (1.1.2021).
- Schulte-Wülwer, Ulrich** (1984): *Ernst Sauer mann und die Anfänge der Heimatschutzbewegung in Flensburg*. In: Kahr mann, Klaus-Ove/Schulte-Wülwer, Ulrich (Hg.): *Flensburg um die Jahrhundertwende und heute. Fotografierte Stadtgeschichte im Vergleich*. Heide in Holstein, 15–23.
- Schütt, Hans-Friedrich** (2000): *Jensen, H.C.* In: *Schleswig-Holsteinische Landesbibliothek* (Hg.): *Biographisches Lexikon f. Schleswig-Holstein u. Lübeck*. Neumünster, 190–194.
- Schütt, Hans-Friedrich/Lorenzen, Emil** (1971): *Segelschiffszeit*. In: *IHK zu Flensburg* (Hg.): *Schiffahrt und Häfen. Im Bereich der Industrie- und Handelskammer zu Flensburg*. Heide, 89–114.
- Siebel, Walter** (Hg.) (2010 [2004]): *Die europäische Stadt*. Frankfurt am Main.
- Sow, Noah** (2018 [2018]): *Deutschland Schwarz Weiß. Der alltägliche Rassismus*. Norderstedt.
- Stadt Flensburg** (2020b): *Leitlinien für den Hafen-Ost*. Leitlinien für die Entwicklung eines nachhaltigen urbanen Quartiers. https://www.ihrs-an.de/fileadmin/Content/PDF_und_Images/Hafen-Ost/2020-11-02_ZHO_Flyer_8-Seiter_Internet.pdf (27.5.2020).
- Stadt Flensburg** (2020a): *Zukunft Hafen-Ost*. Ergebnisse des Dialogprozesses im 1. Halbjahr 2020. https://www.ihrs-an.de/fileadmin/Content/PDF_und_Images/Hafen-Ost/2020-10-27_ZHO_Projektbericht_komprimiert.pdf (27.5.2021).
- Stadt Flensburg Fachbereich Stadtentwicklung und Klimaschutz (FB SuK)** (2018): *Perspektiven für Flensburg (ISEK)*. Ein integriertes Stadtentwicklungskonzept. Konzept und Massnahme. Flensburg. https://www.flensburg.de/PDF/Perspektiven_f%C3%BCr_Flensburg_Druckansicht_.PDF?ObjSvrID=2306&ObjID=6870&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&_ts=1542120348 (13.5.2021).

- Stadt Flensburg/IHR Sanierungsträger im Auftrag** (Stand 22.01.2019): *Hafen-Ost vorbereitende Untersuchungen(VU) nach §141 BauGB*. mit integriertem städtebaulichem Entwicklungskonzept. https://ratsinfo.flensburg.de/vorgang/?__=UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZd23x3hYXPa0nMxqfxT258M (24.4.2021).
- Stadt Flensburg/IHR Sanierungsträger im Auftrag** (2020): *Unsere Pläne für den Hafen-Ost, Flensburg*. <https://www.ihrsan.de/stadterneuerung/hafen-ost> (30.7.2020).
- Stadt Flensburg/im Auftrag (2022): Rahmenplan: Hafenband + maritim. grün. gemeinschaftlich**. https://www.ihrsan.de/fileadmin/Content/PDF_und_Images/Hafen-Ost/Download/221116_FHO-Rahmenplan_A1_NOV22_FINAL.pdf (22.12.2022).
- Sveistrup, P. P.** (1942): *Bidrag til de tidligere Dansk-Vestindiske Øers økonomiske Historie, med særligt henblik paa Sukkerproduktion og Sukkerhandel 1*, o.O.. <https://tidsskrift.dk/nationaloekonomisktidsskrift/article/view/60138> (22.2.2022).
- Tafari-Ama, Imani** (2017): *Rum, Schweiß und Tränen*. Flensburgs Kolonialgeschichte und Erbe. In: *Grenzfriedenshefte*. 64, 85–104.
- Tedsen, Theodor/Moltsen, Gerhard** (1971): *Maschinenfahrt. Dampfschiffahrt bis zum Ersten Weltkrieg*. In: IHK zu Flensburg (Hg.): *Schiffahrt und Häfen*. Im Bereich der Industrie- und Handelskammer zu Flensburg. Heide, 121–145.
- Thun, i.R.** (1959): *Werden und Wachsen der Deutschen evangelischen Seemannsmission*. Bremen.
- Till, Karen E.** (2005): *The New Berlin*. Memory, politics, place. Minneapolis.
- Umweltbundesamt** (2017): *Transformationsforschung*. Definitionen, Ansätze, Methoden. Texte 103/2017, 1–125. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2017-11-08_texte_103-2017_transformationsforschung.pdf (10.5.2021).
- Vaagt, Gerd** (2003): *Westindienfahrt und Westindienhandel*. In: Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte e.V. (Hg.): *Flensburg in Bild und Wort*. Von den Anfängen bis zum 20. Jahrhundert. Flensburg, 27.1–27.16.
- Vaz Borges, Sónja (2017)** **Vaz Borges, Sónja** (2017): *Na Pó Di Spéra: die post-koloniale Peripherie Lissabons*. In: Zwischenraum Kollektiv (Hg.): *Decolonize the City! Zur Kolonialität der Stadt - Gespräche, Aushandlungen, Perspektiven*. Münster, 14–24.
- Venborg Pedersen, Mikkel** (Hg., 2017): *Danmark. En kolonimagt*. København.
- Vestergaard, Torben A./Berthelsen, Jørgen G.** (2018): *Flensborgsen pa De Amerikanske Jomfruoer (Flensburgs Ziegel auf den Amerikanischen Jungferninseln)*. In: Petersen, Marco L. (Hg.): *Sønderjylland-Schleswig kolonial. Das kulturelle Erbe des Kolonialismus in der Region zwischen Eider und Königsau*. Odense, 137–146.
- Vogel, Jakob** (2013): *Public-private partnership*. Das koloniale Wissen und seine Ressourcen im langen 19. Jahrhundert. In: Habermas, Rebekka/Przyrembel, Alexandra (Hg.): *Von Käfern, Märkten und Menschen. Kolonialismus und Wissen in der Moderne*. Göttingen, 261–284.
- Weigand, Karl** (1978): *Flensburg-Atlas*. Die Stadt Flensburg in der deutsch-dänischen Grenzregion in Geschichte und Gegenwart. Flensburg.
- Welzer, Harald** (2011): *Mentale Infrastrukturen*. Wie das Wachstum in die Welt und in die Seelen kam. Berlin. https://www.boell.de/sites/default/files/Endf_Mentale_Infrastrukturen.pdf

- Wendt, Reinhard** (2013): *Zucker – zentrales Leitprodukt der Europäischen Expansion*. In: Zeitschrift für Agrargeschichte und Agrarsoziologie. 61 (2), 43–58.
- Wendt, Reinhard** (2016 [2007]): *Vom Kolonialismus zur Globalisierung*. Europa und die Welt seit 1500. Paderborn.
- Wilde, Lutz** (2001): *Kulturdenkmale in Schleswig-Holstein*. Stadt Flensburg. Neumünster.
- Yeoh, Brenda S.A.** (2001): *Postcolonial cities*. In: Progress in Human Geography. 25 (3), 456–468.
- Yildiz, Erol** (2017): *Postmigrantische Perspektiven auf Migration, Stadt und Urbanität*. In: Geisen, Thomas/Riegel, Christine/Yildiz, Erol (Hg.): Migration, Stadt und Urbanität. Perspektiven auf die Heterogenität migrantischer Lebenswelten. Wiesbaden, 19–34.
- Yildiz, Erol** (2018): *Das Quartier als Experimentierwelt einer inklusiven Stadt*. In: Berding, Nina/Bukow, Wolf-Dietrich/Cudak, Karin (Hg.): Die kompakte Stadt der Zukunft. Auf dem Weg zu einer inklusiven und nachhaltigen Stadtgesellschaft. Wiesbaden, 159–178.
- Young, Robert J. C.** (2001 [1990]): *White Mythologies*. Writing history and the West. London.
- Zimmerer, Jürgen** (2013): *Kolonialismus und kollektive Identität: Erinnerungsorte der deutschen Kolonialgeschichte*. In: Zimmerer, Jürgen (Hg.): Kein Platz an der Sonne. Erinnerungsorte der deutschen Kolonialgeschichte. Bonn, 9–38.
- Zhang, Yi/Held, Isaac/Fueglistaler, Stephan** (2021): *Projections of tropical heat stress constrained by atmospheric dynamics*. Nature Geoscience, 14(3), 133–137.
<https://doi.org/10.1038/s41561-021-00695-3>
- Zografos, Christos** (2022): *The contradictions of Green New Deals: green sacrifice and colonialism*, Soundings, 2022(80), 37-50, <https://journals.lwbooks.co.uk/soundings/vol-2022-issue-80/abstract-9539/>
- Zwischenraum Kollektiv** (Hg.) (2017): *Decolonize the City! Zur Kolonialität der Stadt - Gespräche, Aushandlungen, Perspektiven*. Münster.

7.2 Verwendete Kartengrundlagen

- 1616 [1558] Erste detailliertere Stadtansicht Flensburgs von: Braun, Georg; Hogenberg/Franz, Novellanus/Simon, 1588, „Theatrum urbium...“ Bd.IV, Köln (StA XIV Foto B 00020(a))
- 1779 Kartenausschnitt (nicht maßstäblich) aus: Grundteigning af Stadern Flensborg (Das Stadtfeld nach der Verkoppelung), 1779 (StA #1053)
- 1849 Kartenausschnitt (maßstäblich) aus: Wergeland (1849) „Flensburg mit den nächsten Umgebungen“ (StA XIV K/P 04499)
- 1863 Uferlinie der Englischen Brücke aus: J.P. Trap: „Statistik-topographisk Beskrivelse af Herzugdømmet Slesvig (1864) (FL SuK und StA XIV K/P 02374)
- 1900 Kartenausschnitt aus: Uebersichtsplan der Stadt Flensburg, nebst Umgebung, Maßstab 1:4000 (FI SuK)
- 2019 Kartenausschnitt von: FL SuK und © Geo-Basis-DE/LVermGeo SH (www.LVermGeoSH.schleswig-holstein.de)

8 Anhang

- *Anhang 1: Karte Phase II, Veränderung der Uferlinie am Hafen-Ost, Karte v. 1849*
- *Anhang 2: Karte Phase III, Veränderung der Uferlinie am Hafen-Ost*
- *Anhang 3: Karte Phase IV, Veränderung der Uferlinie am Hafen-Ost*
- *Anhang 4: Karte Phase II-IV, Zusammenstellung Veränderung der Uferlinie am Hafen-Ost*

Anhang 5: Verzeichnis der materiellen Infrastrukturen mit Nummern [x] in den Karten Anhang 1-4 dargestellt

| | |
|---|-----|
| Überblick Uferlinie und erste Darstellungen..... | 39 |
| St. Jürgen Hospital (heute St. Jürgen Kirche)[1]..... | 41 |
| Pilkentafel als Infrastruktur für Seeleute (seit min. 1612, heute Theaterwerkstatt) [2]..... | 42 |
| Ballastbrücke und Weg [4] zum Ballastberg [3]..... | 42 |
| Ziegelei (ca. 1600 bis 1931) u. Lehmkuhle (heute Harnis 2 u. Kleingärten) [5+5a]..... | 45 |
| | 45 |
| Lautrupsmühle (seit ca. 1680, heute Unterer Lautrupsbach 13-15) [7]..... | 46 |
| Windmühle Kielseng (<1779/1849, heutiger Volkspark/Aussichtspunkt) [8]..... | 47 |
| Kielsenger Hof (<1849 bis <1920, nicht mehr erhalten) [9]..... | 47 |
| Weidewiese ‚Blankemai‘ durch Anlandung (seit 1727, heute Fläche Hafenspitze) [10]..... | 47 |
| Zuckersiederei Jürgensby (min. 1806-ca.1840) und Margarethenhof (1762-1825) [12]..... | 58 |
| Bebauung Weg zur Ballastbrücke und Abtragung am Ballastberg [4+3]..... | 59 |
| Die Bleiche (Unterer Lautrupsweg 12) [13]..... | 59 |
| Badehaus Harnis ca. 1830-1920 [14]..... | 60 |
| Seemannheim 1856 (heutige Ballastbrücke 20) als Altenwohnsitz für arme Seeleute [15]..... | 60 |
| Befestigte Straßen und Eisenbahn/Englische Brücke (1854-1883) [16]..... | 62 |
| Gärten/Friedhof/Stadtpark Ostseite (~1800) [6]..... | 63 |
| Anlandung Hafendamm und Kieler Bahnhof (ca. 1870 – ca. 1927)(heute Parkplatzflächen) [17]..... | 77 |
| Kleinbahngleise (ca.1885 -1952),(heute Grünanlage Hafendamm 48 und Bürogebäude Nordstraße 1) [17b]..... | 78 |
| Gründerzeitarchitektur Hafendamm/Ballastbrücke (heute ‚Unterer Lautrupsweg/Ballastbrücke‘)[18]..... | 79 |
| Anlandung Ballastbrücke und Kanalisation Lautrupsbach (1900-1917/22) [19]..... | 81 |
| Anlandung Kielsenger Bucht (1910/1918) und Freihafengelände mit Hafenbecken (1922-1923) [20+21]..... | 82 |
| Abtragungen Ballastberg [19a], Lautrupsbachtal, Kielseng [20a]..... | 82 |
| Stadtspeicher (BJ. 1923) (Harniskai 22) [24]..... | 85 |
| Ballastkai Nr.10: Getreidespeicher (BJ.1936) [25]..... | 100 |
| Ballastkai: Industriespeicher der 1959-1980er und letzte Uferkanten-Aufschüttung [27]..... | 101 |

8 Anhang

| | |
|---|-----|
| Harniskai Hafeninfrasturkur: ‚Hübschspeicher‘ (BJ.1939, Harniskai 4), Kaimauer, Lagerhäuser und Kampnagelkran (BJ.1954) [26]..... | 103 |
| Industriehafeninfrasturkur: ISPS- Bereich, neue Kaimauer und Europawiese..... | 104 |
| Hafenbecken mit Gewerbe und Sportbooten..... | 105 |
| Baugewerbe z.B. ‚Am Industriehafen 3‘ [20] – Externalisierung innerhalb des Stadtgebietes?..... | 106 |
| Ballastkai 5-9 ‚Werftkontorhäuser‘ (BJ. 2001-2002) [19]..... | 107 |
| Ballastkai 1 ‚Klarschiff‘ (BJ.2011-2013) [19]..... | 108 |
| Infrastruktur für Yachtsport [29] (Am Industriehafen)..... | 109 |
| Harniskaispitze: Öffentliche Nutzungen, Konsum und industrielle Spuren..... | 109 |

Danksagung

Ohne die vielfältige Unterstützung und das Feedback beim Erstellen und der Überarbeitung der Arbeit wäre diese so nicht möglich geworden.

Ich danke:

Sybille Bauriedl für die unterstützende Betreuung und den Peer-Review mit vielen kritischen und weiterbringenden Anmerkungen.

Broder Schwensen, Leiter des Stadtarchivs Flensburg, für seinen Peer-Review als Historiker und die vielen hilfreichen Anmerkungen und Literaturhinweise für die Überarbeitung.

Eiko Wenzel, Denkmalschutz und Stadtbildpflege der Stadt Flensburg, für den umfangreichen Zugang zu historischen Fotos und Karten sowie seine Wissensvermittlung dazu.

Der Abteilung Stadtentwicklung und Klimaschutz der Stadt Flensburg für den Zugang zu aktuellen Dokumenten und Kartenmaterial.

Dem Stadtarchiv Flensburg für die Rechercheunterstützung und für die Nutzung von historischen Karten und Fotos.

Susanne Grigull und dem Flensburger Schifffahrtsmuseum für den Zugang zu Archivmaterial sowie die Möglichkeit, meine Arbeit im Schifffahrtsmuseum vorzustellen.

Michaela Christ für die gute Betreuung im Studium und während der Prüfungsphase.

Inken Carstensen-Egwuom für die hilfreichen Anmerkungen zu Textentwürfen.

Meinen Freund*innen für die regelmäßige und umfangreiche orthographische Unterstützung sowie die Gespräche im Prozess der Entstehung und der Überarbeitung: Hanna, Jacky, Jorma, Julia, Katja, Marie, Sascha, meiner Schwester, Tanja, Tom, Yvonne und allen, die mich in den letzten Jahren unterstützt und begleitet haben - Ihr seid super!