

FAQ: Zukunft Hafen-Ost

Eine Einordnung in 9 Fragen

von David J. Petersen | Stand: 30. Juni 2026

1. Ist Hafen-Ost gescheitert?	1
2. Warum ist Transparenz nötig?	2
3. Geht es nur um Wohnungsbau und Sozialwohnungen?	2
4. Was heißt „bezahlbar“?	3
5. Was bedeutet Suffizienz in diesem Kontext konkret?	4
6. Welche Investor:innen, Entwicklungspartner und Träger braucht ein „Quartier für alle“? ..	4
7. Besteht ein Problem darin, das Gebiet in Teilabschnitte aufzuteilen?	5
8. Warum sind Freiräume keine Nebensache?	6
9. War die bisherige Planung ohnehin nur Wunschenken?	7

1. Ist Hafen-Ost gescheitert?

Derzeit ist immer wieder zu hören, die Pläne für Hafen-Ost seien gescheitert und mit ihnen die Idee eines gemeinwohlorientierten „Quartiers für alle“. Diese Schlussfolgerung ist jedoch aus fachlicher Perspektive falsch.

Richtig ist: Die Ausgangslage hat sich deutlich verändert. So soll der Wirtschaftshafen vorerst nicht an das gegenüberliegende Ufer verlagert werden und die Sanierungssatzung wurde gerichtlich für unwirksam erklärt. Damit ist die bisherige Förderkulisse zunächst weggefallen. Hinzu kommen neue Restriktionen durch den Hafenbetrieb und den vorläufigen Verbleib des Baustoffhandels sowie allgemeine Infrastruktur- und Finanzierungsfragen. Unter diesen Bedingungen lässt sich das unter den bisherigen Annahmen geplante Vorhaben nicht mehr so umsetzen, wie es bisher vorgesehen war.

Daraus folgt jedoch nicht, dass die erarbeiteten Ziele und Qualitäten hinfällig wären. Die politisch beschlossenen [Leitlinien](#) sowie der [Rahmen- und Gestaltungsplan](#) waren nie als starres Endbild angelegt, sondern als Grundlage für weitere Konkretisierung. Gerade deshalb bleiben sie auch unter veränderten Bedingungen ein maßgeblicher fachlicher Bezugspunkt. Aktuell stellt sich daher die entscheidende Frage, wie die dort formulierten Ziele und Qualitäten nachvollziehbar angepasst, fortgeschrieben und verbindlich gesichert werden können. Dies würde auch Klarheit darüber schaffen, wie es konkret weitergehen soll.

Hafen-Ost ist also nicht gescheitert. Das Projekt steht vielmehr an einer Weggabelung. Umso wichtiger ist nun eine transparente Klärung der weiteren Richtung.

2. Warum ist Transparenz nötig?

Gerade weil sich die Bedingungen verändert haben, ist jetzt nicht weniger, sondern mehr Transparenz erforderlich. Bislang sind zentrale Fragen öffentlich nicht hinreichend geklärt: Welche Nutzungen sind unter den neuen Bedingungen noch möglich? Welche Ziele gelten weiterhin? Wo besteht tatsächlicher Anpassungsbedarf? Nach welchen Kriterien werden mögliche Abweichungen von den bisherigen Planungen entschieden? Und wie sollen Ziele und Qualitäten verbindlich abgesichert und in die konkrete Umsetzung gebracht werden?

Transparenz ist eine wichtige Voraussetzung für faire Prozesse und Vertrauen in demokratische Institutionen. Zugleich ist Klarheit auch für mögliche Investor:innen, Entwicklungspartner und Träger wichtig. Sie benötigen Orientierung und verlässliche Rahmenbedingungen, um einschätzen zu können, unter welchen Bedingungen eine Entwicklung möglich ist. Insbesondere wenn innovative Akteure gewonnen werden sollen, sollte vorher klar sein, welche Ziele, Kriterien und Verfahren gelten.

Problematisch ist deshalb nicht, dass die Stadt nach den erheblichen Veränderungen zunächst Zeit zur internen Klärung benötigte. Problematisch ist vielmehr, dass bis heute öffentlich nicht nachvollziehbar dargelegt wurde, wie und bis wann sie ihre weitere Linie klären will. Mittlerweile haben sich zentrale Voraussetzungen verändert. Umso wichtiger wäre ein transparenter Zwischenstand. Neue Informationen, Einschätzungen oder mögliche Weichenstellungen werden bislang jedoch vor allem punktuell bekannt, etwa über Medienberichte, einzelne Veranstaltungen oder beiläufige Aussagen. So entstehen schnell Irritationen und Unsicherheit darüber, welche Richtung tatsächlich verfolgt wird. Das ist für einen kooperativen Entwicklungsprozess hinderlich: Es schwächt Vertrauen und gefährdet die Akzeptanz und Legitimation der weiteren Entwicklung.

Aus diesem Grund haben wir Ende April 2026 mit der Veranstaltung „Zukunft Hafen-Ost – Wie weiter?“ versucht, die veränderte Lage, offene Fragen und mögliche nächste Schritte aus fachlicher und kommunalpolitischer Perspektive zusammenzutragen. Die Dokumentation der Veranstaltung ist [hier](#) abrufbar.

3. Geht es nur um Wohnungsbau und Sozialwohnungen?

Nein, auch wenn diese Frage in den vergangenen Diskussionen oft im Fokus stand. In der öffentlichen Debatte wird jetzt häufig betont, dass die Schaffung von Wohnraum nun nicht oder nur noch in geringem Umfang möglich sei. Erstens ist jedoch weiterhin unklar, wie die tatsächlichen Restriktionen für das Wohnen aussehen werden. Zweitens war Hafen-Ost nie ausschließlich als Wohngebiet geplant.

In den Plänen wird das Ziel eines gemischten Quartiers betont, das Wohnen, Gewerbe, Handwerk und maritime Nutzungen ebenso umfasst wie Kultur, Bildung, soziale Angebote, Nahversorgung, öffentliche Räume, Freiräume, autoarme Mobilität sowie Pionier- und Zwischennutzungen. Gerade deshalb sollte die Prüfung nicht beim Wohnungsbau stehen bleiben. Auch für Gewerbe, Freiraum und andere Nutzungen sollte geklärt werden, wie sich eine nachhaltige und gemeinwohlorientierte Ausrichtung unter den neuen Bedingungen konkret sicherstellen lässt.

Dabei stellt sich die zentrale Frage, wie sich soziale Durchmischung langfristig sichern lässt – gerade in einer attraktiven Wasserlage, in der spekulative Preissteigerungen schnell zu unerschwinglichen Kaufpreisen und Mieten führen können. Nach bisherigem Planungsstand

ist deshalb ein Anteil von mindestens 30 Prozent öffentlich geförderter Wohnungen vorgesehen. Diese Vorgabe verweist auf den sozialen Anspruch, Hafen-Ost nicht nur für einkommensstarke bzw. hochvermögende Gruppen zu entwickeln. Entscheidend ist jedoch, wie dieser Anspruch langfristig abgesichert werden kann. Gerade weil Sozialbindungen im öffentlich geförderten Wohnungsbau zeitlich befristet sind, sollte geprüft werden, ob sich solche Bindungen über das Erbbaurecht langfristiger und wirksamer sichern lassen. Dabei sollte es jedoch nicht allein um öffentlich geförderte Wohnungen gehen. Sie sind nur ein Baustein. Die Leitlinien zielen darüber hinaus darauf ab, bezahlbaren Wohnraum zu schaffen, der nicht dem Hochpreissegment vorbehalten bleibt, sondern auch Menschen mit mittleren und geringeren Einkommen offensteht und unterschiedliche Wohnbedarfe berücksichtigt. Die Wohnungspolitik für Hafen-Ost sollte sich daher daran messen lassen, ob dieser Anspruch in der weiteren Entwicklung tatsächlich eingelöst wird.

Es geht also nicht nur um die Frage „Wie viele Wohnungen sind noch möglich?“, sondern um die größere Frage: Welche Art von Stadtentwicklung wird durch die Stadt ermöglicht – und für wen?

4. Was heißt „bezahlbar“?

Bezahlbarkeit entsteht nicht zufällig, sondern ist eine Frage der gesamten Entwicklungslogik. Sie hängt nicht nur von Preisen oder Förderquoten ab, sondern auch von Rahmenbedingungen, Vergabeverfahren, verbindlich eingeforderten Qualitäten, Eigentumsverhältnissen sowie Trägerstrukturen.

Dabei geht es nicht nur um Wohnraum. Auch Räume für Handwerk und Gewerbe sowie für soziale und kulturelle Angebote sollten bezahlbar sein. Ein weiterer formulierter Anspruch ist es, ausdrücklich auch gemeinnützige, selbstorganisierte und nicht-kommerzielle Nutzungen zu ermöglichen. Denn ein „Quartier für alle“ braucht Orte, an denen Vereine, Initiativen, soziale Träger, Kultur und gemeinwohlorientierte Projekte Platz finden können. Doch gerade solche Nutzungen können keine hochpreisigen Mieten tragen. Umso wichtiger ist es, genauer zu bestimmen, was Bezahlbarkeit für die verschiedenen Nutzungen konkret bedeutet, damit sich am Ende nicht nur die zahlungskräftigsten Nutzungen durchsetzen.

Auf städtischen Grundstücken kann die Stadt solche Rahmenbedingungen besonders direkt beeinflussen, z.B. mit Erbbaurecht und Konzeptvergaben. Eine weitere Strategie liegt in der Wahl geeigneter Träger- und Entwicklungsmodelle. Kommunale und gemeinnützige Träger sowie langfristig orientierte Investor:innen folgen oft anderen Logiken als eine kurzfristigen und rein renditeorientierten Projektentwicklung. Sie können dazu beitragen, Bezahlbarkeit, Nutzungsmischung und langfristige Verantwortung stärker im Quartier zu verankern – auch dort, wo die Stadt nicht Grundstückseigentümerin ist.

Auch kleinere, gut geschnittene Wohnungen können zur Bezahlbarkeit beitragen. Das gilt besonders dann, wenn sie Teil flächensparender Wohnkonzepte sind. Entscheidend ist jedoch, dass kleinere Wohnungen nicht als hochpreisige Mikroapartments verwertet werden, sondern tatsächlich auch bezahlbaren Wohnraum schaffen sowie in eine größere städtebauliche Qualität eingebettet sind. Genau hier setzt die Suffizienzperspektive an.

5. Was bedeutet Suffizienz in diesem Kontext konkret?

Suffizienz bedeutet nicht Verzicht auf Entwicklung, sondern eine zukunftsfähige Entwicklung. Es geht darum, Fläche, Ressourcen und öffentliche Infrastruktur so einzusetzen, dass ein lebendiges, bezahlbares und alltagstaugliches Quartier entsteht. Ökologische Erfordernisse und soziale Notwendigkeiten sollen dabei zusammengedacht und nicht gegeneinander ausgespielt werden. Gerade in der Wohnungspolitik ist das wichtig, weil ökologische Ziele wie ein sparsamer Umgang mit Fläche häufig gegen den Bedarf an bezahlbarem Wohnraum gestellt werden.

Im Rahmen- und Gestaltungsplan wird diese Perspektive unter anderem durch eine durchschnittliche Wohnfläche von rund 30 Quadratmetern pro Person als Zielgröße konkretisiert. Das ist deutlich weniger als der heutige Durchschnitt in Deutschland. Entscheidend ist jedoch, dass geringere private Wohnfläche nicht einfach als Verkleinerung verstanden wird, sondern durch andere Qualitäten ergänzt wird: durch gut geschnittene Wohnungen, flexible Grundrisse, gemeinschaftlich nutzbare Räume, attraktive Freiräume, kurze Wege und gute Mobilitätsangebote.

Auch in Flensburg fehlen kleinere, gut geschnittene Wohnungen sowie barrierearme Angebote. Sie werden nicht nur aufgrund der steigenden Zahl von Single-Haushalten und des demografischen Wandels benötigt, sondern können auch unterschiedliche Lebenslagen besser berücksichtigen: ältere Menschen, Alleinlebende, Auszubildende, gemeinschaftliche Wohnformen oder Menschen, die eine bezahlbare Alternative zu einer übergroßen oder zu teuren Wohnung suchen. Auch stadtweit kann das sinnvoll sein. Wenn umzugswilligen älteren Menschen der Wechsel in eine attraktive, kleinere und barriereärmere Wohnung ermöglicht wird, können untergenutzte Wohnungen oder Einfamilienhäuser wieder für Familien frei werden. Hafen-Ost könnte damit Teil einer klugen Strategie für eine bessere Wohnflächenverteilung und Bestandsnutzung werden.

Eine suffizienzorientierte Stadtentwicklung fragt deshalb nicht nur danach, wie klimafreundlich und zirkulär gebaut wird. Sie fragt auch, welche Alltagsroutinen die gebaute Umwelt nahelegt: Erleichtert ein Quartier kurze Wege? Gibt es attraktive Alternativen zum Auto? Werden gemeinschaftliche Räume und multifunktionale Freiräume geschaffen? Wird vorhandener Bestand erhalten und weiter genutzt, wo dies sinnvoll ist?

Gerade weil Neubau ressourcen- und emissionsintensiv ist, reicht es nicht aus, einfach nur neu zu bauen. Hafen-Ost wird nur dann nachhaltig, wenn zukunftsfähige Nutzungs- und Lebensweisen ermöglicht werden. Darin liegt das Potenzial: eine bessere, gerechtere und alltagstauglichere Stadt. Das wäre aus unserer Sicht langfristig tragfähiger als eine kurzfristige Grundstücksverwertung, die zwar einmalig Einnahmen für die Stadt erzeugen kann, aber dauerhafte Fehlentwicklungen riskiert.

6. Welche Investor:innen, Entwicklungspartner und Träger braucht ein „Quartier für alle“?

Bei der weiteren Entwicklung von Hafen-Ost können private, gemeinnützige und zivilgesellschaftliche Akteure eine wichtige Rolle spielen. Die entscheidenden Fragen sind jedoch: Unter welchen Bedingungen und mit welcher Zielsetzung? Wenn die Stadt nach geeigneten Investor:innen, Entwicklungspartnern und Trägern sucht, sollte klar sein, welche

Art von Entwicklung angestrebt wird. Andernfalls droht, dass eine kurzfristige und rein renditeorientierte Investorenlogik die Ziele bestimmt – statt umgekehrt.

Für ein „Quartier für alle“ sind daher nicht nur klassische Investor:innen gefragt, sondern allgemein Akteure, die bereit sind, sich an den bisherigen Ergebnissen (wie den Leitlinien sowie dem Rahmen- und Gestaltungsplan) zu orientieren. Sie sollten zentrale Aspekte wie Bezahlbarkeit, Nutzungsmischung, Gemeinwohlorientierung, ökologische Qualität, öffentliche Zugänglichkeit und langfristige Verantwortung mittragen wollen. Dazu können Genossenschaften, Baugruppen mit nachhaltigen Projektideen, gemeinnützige oder gemeinwohlorientierte Projektentwickler:innen, soziale und kulturelle Träger, Vereine, Initiativen, regionale Gewerbeakteure, Handwerk sowie langfristig orientierte Investor:innen gehören.

Gerade weil in Hafen-Ost noch viele Grundstücke in städtischer Hand sind, kann die Stadt diese Entwicklung aktiv steuern. Erbbaurecht und Konzeptvergabe sind dafür zentrale Instrumente und in den bisherigen Planungen ausdrücklich vorgesehen. Beim Erbbaurecht werden Boden und Gebäude eigentumsrechtlich getrennt. Das Grundstück bleibt im Eigentum der Stadt und wird nicht verkauft. Stattdessen wird ein zeitlich befristetes, vertraglich geregeltes Recht vergeben, das Grundstück zu nutzen und zu bebauen. Dadurch kann Bodenspekulation begrenzt werden, während Bodenwertsteigerungen stärker öffentlich steuerbar bleiben. Außerdem müssen Träger und Bauherrschaften das Grundstück nicht erwerben, wodurch sich die Anfangskosten senken beziehungsweise anders verteilen lassen und andere Entwicklungsmodelle ermöglicht werden. Für kommunale Baufelder ist zudem ausdrücklich vorgesehen, dass sie nicht nach Höchstpreislogik, sondern über Konzeptverfahren zum Festpreis vergeben werden. Maßgeblich sollen dabei Qualität, Nachhaltigkeit und Gemeinwohlorientierung sein. Dadurch wird nicht der höchste Preis zum zentralen Vergleichsmaßstab, sondern die Frage, welches Konzept diese Ziele am überzeugendsten erfüllt.

Auch auf nicht-städtischen Flächen bestehen Steuerungsmöglichkeiten, etwa über Bauleitplanung, städtebauliche Verträge und kooperative Entwicklungsmodelle. Besonders wirksam sind solche Hebel, wenn neues oder verändertes Baurecht geschaffen werden soll. Das gilt ebenso, wenn private Eigentümer:innen und Träger offen dafür sind, an gemeinwohlorientierten Lösungen mitzuwirken. Gerade gemeinschaftliche, genossenschaftliche und gemeinnützige Trägermodelle können dazu beitragen, Bezahlbarkeit und Gemeinwohlorientierung langfristig zu sichern. Umso wichtiger ist es, dass die Stadt ihre Ziele, Kriterien und Verfahren frühzeitig klärt und verlässliche Rahmenbedingungen für diese Akteure schafft.

7. Besteht ein Problem darin, das Gebiet in Teilabschnitte aufzuteilen?

Nein, eine Aufteilung in Teilbereiche widerspricht den bisherigen Planungen nicht zwangsläufig. Auch die ursprünglichen Planungen gingen von einer schrittweisen Entwicklung aus. Eine solche Aufteilung darf jedoch nicht in Stückwerk enden. Gerade dort, wo einzelne Entscheidungen die Qualität des gesamten Quartiers langfristig prägen, brauchen Teilentwicklungen ein gemeinsames Zielbild.

Aus der Suffizienzforschung wissen wir außerdem: Nachhaltiges Verhalten hängt nicht nur von individuellen Entscheidungen ab, sondern wird durch die gebaute Umwelt wie

Quartiersstrukturen und Infrastrukturen erleichtert oder erschwert. Besonders deutlich wird das beim Thema Mobilität. Ob Hafen-Ost ein autoarmes, gut erreichbares und öffentlich zugängliches Quartier wird, entscheidet sich bereits früh: durch die Gestaltung der Straßenräume, die Organisation des Parkens, sichere Fuß- und Radwege, die ÖPNV-Anbindung und die Art und Weise, wie Hafen-, Gewerbe- und Alltagsverkehr miteinander vereinbart werden.

Nach bisherigem Planungsstand ist die Leitidee ein Quartier, in dem Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr Vorrang haben, Autos konzentriert in Mobilitätsstationen untergebracht werden und öffentliche Räume weitgehend autofrei bleiben sollen. Solche Lösungen funktionieren jedoch nur, wenn sie integriert umgesetzt werden. Werden Teilbereiche jeweils für sich geplant, drohen dauerhafte Pfadabhängigkeiten: zu viele Pkw-Stellplätze, zu breite Autostraßen, fehlende Wegebeziehungen oder vermeidbare Nutzungskonflikte zwischen Hafenbetrieb, Gewerbe und öffentlicher Zugänglichkeit. Genau deshalb darf Mobilität nicht einfach aus dem Status quo heraus fortgeschrieben werden. Es sollte geklärt werden, wie notwendiger Wirtschaftsverkehr, sichere Fuß- und Radwege, eine bessere ÖPNV-Anbindung, reduzierte Stellplätze und öffentlich zugängliche Räume miteinander vereinbart werden können.

Erfreulich ist zumindest, dass offenbar die Idee einer besseren Erreichbarkeit mit einer autonomen Fähre weiterverfolgt wird. Das zeigt, dass auch unter veränderten Bedingungen neue Mobilitätslösungen möglich sind. Entscheidend ist jedoch, dass solche Bausteine nicht isoliert bleiben. Sie sollten Teil eines umfassenden Mobilitätskonzepts für Hafen-Ost sein und zugleich zu den gesamtstädtischen Mobilitätszielen Flensburgs beitragen. Darin liegt auch die Chance, selbst gesetzte Ziele, wie sie im Masterplan Mobilität 2030 formuliert wurden, praktisch voranzubringen.

Deshalb braucht Hafen-Ost weiterhin eine integrierte Gesamtplanung. Diese ist kein Gegensatz zu Tempo, sondern die Voraussetzung dafür, dass die schrittweise Entwicklung nicht zufällig, kurzfristig oder rein renditeorientiert erfolgt.

8. Warum sind Freiräume keine Nebensache?

Freiräume sind kein schmückendes Beiwerk. Sie sind Teil der sozialen, ökologischen und klimatischen Infrastruktur eines Quartiers. Sie entscheiden maßgeblich darüber, ob Hafen-Ost ein Ort für viele wird, an dem Lebensqualität, Klimaanpassung und Stadtnatur zusammengedacht werden.

Deshalb sind Freiräume im Rahmen- und Gestaltungsplan zentral: als öffentliche Zugänge zum Wasser, als Orte für Erholung und Begegnung, als klimaangepasste Räume und als Verbindungen zu angrenzenden Stadtteilen. Das Hafenband und die Harniskaispitze sind daher nicht nur gestalterische Ideen, sondern Ausdruck des Anspruchs, Hafen-Ost weiter für die Stadtgesellschaft zu öffnen.

Entsprechend sollte auch Klimaanpassung von Anfang an mitgedacht werden. Grüne Freiräume können Schatten spenden, Wasser aufnehmen, Hitze reduzieren und zur Biodiversität beitragen. Das ist nicht nur ökologisch, sondern auch sozial relevant: Nur wenn öffentliche Räume angenehm, sicher und zugänglich sind, können sie von unterschiedlichen Menschen für unterschiedliche Aktivitäten genutzt werden.

In einem suffizienzorientierten Quartier sind solche Freiräume von besonderer Bedeutung. Wenn private Flächen kleiner werden und Nutzungen geteilt werden sollen, braucht es attraktive gemeinschaftliche und öffentliche Räume. Freiräume, Erdgeschosszonen und nicht-kommerzielle Angebote sind deshalb zusammenzudenken: als Orte, an denen Alltag, Kultur, Nachbarschaft und Teilhabe stattfinden können, ohne dass jeder Aufenthalt an Konsum gebunden ist.

Sollte es zutreffen, dass die Stadt zunächst von der weiteren Gestaltung der Freiräume absieht und dies vor allem mit fehlenden Finanzmitteln begründet, wäre das erklärungsbedürftig. Im Ausblick des Rahmenplan-Logbuchs wurde schließlich angekündigt, dass in der nächsten Phase ein freiraumplanerischer Wettbewerb für die öffentlichen Räume ausgeschrieben werden soll, um die Gestaltung und Nutzung der öffentlichen Freiflächen und Straßenräume weiter zu präzisieren. Ein bloßer Hinweis auf fehlende Finanzierung ist nicht ausreichend. Es sollte zumindest transparent gemacht werden, welche Finanzierungswege geprüft wurden, welche Alternativen bestehen und wie verhindert werden soll, dass durch kurzfristige Einsparungen langfristige Fehlentwicklungen entstehen.

9. War die bisherige Planung ohnehin nur Wunschenken?

Nein, die bisherige Planung für Hafen-Ost ist kein Traumschloss. Erstens bestehen die Probleme, auf die Hafen-Ost eine Antwort geben soll, fort und verschärfen sich teils sogar: steigende Wohn- und Lebenshaltungskosten, Flächendruck, Klimaanpassung, eingeschränkte kommunale Handlungsspielräume sowie der Bedarf an öffentlichen Orten für Alltag, Erholung, Kultur und Stadtleben. Zweitens wurde diese Richtung weder hinter verschlossenen Türen noch rein am Schreibtisch entwickelt. Die Ziele und Qualitäten sind über mehrere Jahre in einem kooperativen Prozess entstanden. Dieser umfasste öffentliche Veranstaltungen, Gespräche mit lokalen Akteuren, Workshops mit Politik, Verwaltung und Fachöffentlichkeit sowie eine intensive Auseinandersetzung mit unterschiedlichen Entwicklungsszenarien. Die Leitlinien und der spätere Rahmen- und Gestaltungsplan wurden fachlich erarbeitet, breit diskutiert und politisch beschlossen.

Auch finanziell wäre ein bloßes Zurück auf Anfang nicht überzeugend. In Beteiligung, Planung und fachliche Vorarbeiten sind bereits erhebliche personelle und finanzielle Ressourcen geflossen. Zugleich waren die bisherigen Planungen nicht als starres Endbild, sondern als lernfähiger Orientierungsrahmen für eine gemeinwohlorientierte und nachhaltige Quartiersentwicklung angelegt. Gerade deshalb kann diese Arbeit auch in einer neuen Situation eine fachlich ernstzunehmende Grundlage bleiben, selbst wenn Anpassungen nötig werden. Umso mehr sollte jetzt transparent geprüft werden, wie eine tragfähige Förder- und Finanzierungsgrundlage wiederhergestellt werden kann und welche Optionen bestehen.

Eine realistische Diskussion beginnt daher nicht mit der Aufgabe dieser Ziele und Qualitäten, sondern mit der Frage, wie sie unter veränderten Bedingungen angepasst, priorisiert und finanziell abgesichert werden können. Der experimentelle Anspruch von Hafen-Ost als Reallabor besteht dann weiterhin darin, zu zeigen, wie soziale Innovationen, neue Trägermodelle, suffizienzorientierte Planung und gemeinwohlorientierte Bodenpolitik praktisch zusammengedacht werden können. Gerade wenn herkömmliche Lösungen an ihre Grenzen stoßen, ist die Bereitschaft gefragt, solche Ansätze lernorientiert weiterzuentwickeln, statt bei Schwierigkeiten reflexhaft auf die üblichen Entwicklungslogiken zurückzugreifen.

Wer die bisherige Richtung eines „Quartiers für alle“ weiterverfolgen möchte, sollte darum klären, wie sich dieser Anspruch unter veränderten Bedingungen umsetzen lässt. Wer diese Richtung hingegen grundlegend infrage stellt, sollte ebenso nachvollziehbar begründen, was aus heutiger Sicht nicht mehr tragfähig ist: bezahlbarer Wohn- und Gewerberaum? Öffentliche Zugänge zum Wasser? Erbbaurecht und Konzeptvergabe? Klimaanpassung? Nutzungsmischung? Suffizienz? Dabei reicht es nicht aus, lediglich zu sagen, was nicht mehr geht. Es gehört auch dazu, zu erklären, wie die Probleme, auf die Hafen-Ost eine Antwort geben soll, alternativ tragfähig und nachhaltig gelöst werden können. Denn diese Probleme verschwinden nicht einfach, nur weil man die bisherigen Ziele aufgibt. In dieser Debatte wird sich also auch zeigen, wie ernst Flensburg seine eigenen Ansprüche an eine nachhaltige und zukunftsfähige Stadtentwicklung nimmt.