

## Ergebnisprotokoll & Diskussionsimpuls

# Zentrale Erkenntnisse, offene Fragen und mögliche nächste Schritte

**Workshop / Podiumsdiskussion „Zukunft Hafen-Ost“** am 30. April 2026

Veranstalter: Norbert Elias Center for Transformation Design & Research an der Europa-Universität Flensburg

Kontakt bei Rückfragen: David Petersen, [david.petersen@uni-flensburg.de](mailto:david.petersen@uni-flensburg.de)

## Inhalt

Zusammenfassung: Fünf Handlungsfelder.....	1
1. Zentrale Erkenntnisse aus Workshop & Podium.....	2
1.1 Neue Bedingungen: Sozial-ökologische Ausrichtung fortschreiben.....	2
1.2 Gesamtplanung statt Stückwerk: Tempo braucht Richtung.....	3
1.3 Gemeinwohl statt exklusive Wasserlagenentwicklung.....	4
1.4 Suffizienzorientierung: räumlich und alltagspraktisch konkretisieren.....	5
1.5 Wirtschaftshafen und Infrastrukturkosten als offene Schlüsselfragen.....	6
1.6 Transparenz, Beteiligung und klare Verantwortlichkeiten sichern.....	6
2. Planungsfachliche Synthese: Mögliche nächste Prüfschritte.....	7
Schritt 1: Differenzierte Grundlagenermittlung.....	7
Schritt 2: Rahmenplanung an die neuen Bedingungen anpassen.....	8
Schritt 3: Maßnahmen vorbereiten und erste Projekte ermöglichen.....	9
Schritt 4: Prozessqualität sichern.....	9
3. Abschließende Einordnung.....	10

Vorbemerkung: In diesem Papier sind zentrale Beobachtungen, Argumentationslinien und offene Prüffragen aus dem Workshop mit den teilnehmenden planungspolitischen Sprechern sowie der anschließenden öffentlichen Podiumsdiskussion zur Zukunft von Hafen-Ost zusammengestellt. Es ist kein Wortprotokoll und enthält keine personenbezogenen Zuschreibungen. Ziel ist ein fachlich-politischer Diskussionsimpuls für die weitere Beratung in Fraktionen, Verwaltung, Stadtspitze, Fachöffentlichkeit und Stadtgesellschaft.

Im Mittelpunkt stand die Frage, wie Hafen-Ost unter veränderten Rahmenbedingungen weiterentwickelt werden kann, ohne die erarbeiteten Leitlinien, Qualitäten und Beschlüsse vorschnell aufzugeben. Die öffentliche Podiumsdiskussion war mit rund 80 Personen gut besucht. Eingeladen waren alle planungspolitischen Sprecher\*innen sowie Vertreter\*innen der Stadt Flensburg. Wir bedanken uns für das große Interesse und den konstruktiven Austausch mit Glenn Dierking (SSW), Stefan Thomsen (Bündnis 90/Die Grünen), Gunnar Speck (CDU), Rainer Körber (SPD) und der Städtebauarchitektin Verena Brehm (CITYFÖRSTER/Universität Kassel).

## Zusammenfassung: Fünf Handlungsfelder

Deutlich wurde: Die Lage ist schwieriger geworden, aber es bestehen weiterhin Handlungsspielräume. Entscheidend ist, diese fachlich sauber, öffentlich nachvollziehbar und gemeinwohlorientiert zu nutzen – und dort, wo sie kleiner geworden sind, durch kluge Planung, klare Instrumente und verlässliche Rahmenbedingungen wieder zu erweitern.

Daraus ergibt sich für uns eine zentrale Schlussfolgerung: **Hafen-Ost braucht unter den veränderten Rahmenbedingungen eine transparente Fortschreibung der bisherigen Planung. Der bestehende Rahmen- und Gestaltungsplan sollte nicht aufgegeben, sondern auf Grundlage einer differenzierten Grundlagenermittlung weiterentwickelt werden.**

Für das weitere Vorgehen ergeben sich daraus fünf zentrale Handlungsfelder. Sie dienen als Zusammenfassung der wichtigsten Schlussfolgerungen und werden anhand zentraler Beobachtungen aus dem Workshop und der Podiumsdiskussion näher begründet.

- **Kein Neustart auf weißem Blatt – neue Grundlagen differenziert prüfen:** Die veränderten Rahmenbedingungen verlangen eine Fortschreibung der bisherigen Planung und keine Abkehr von den erarbeiteten und politisch beschlossenen Zielen, Leitlinien und Qualitäten. Der Rahmen- und Gestaltungsplan bleibt dafür ein zentraler Ausgangspunkt. Zugleich verändert der vorerst verbleibende Wirtschaftshafen die Ausgangslage erheblich. Deshalb braucht es eine transparente Grundlagenermittlung zu veränderten Restriktionen und möglichen Spielräumen: Welche Nutzungen sind wo, unter welchen Bedingungen und mit welchen Einschränkungen möglich?
- **Gesamtplanung sichern:** Hafen-Ost ist als Gebiet zu groß und zu bedeutsam für Flensburg, um über isolierte Einzelentscheidungen entwickelt zu werden. Es braucht weiterhin ein integriertes Zielbild für den Gesamtraum, um Stückwerk zu vermeiden und aus Fehlentwicklungen der Vergangenheit zu lernen. Ein Gesamtplan schafft die Grundlage für abgestimmte Teilentwicklungen, technische Infrastruktur, Mobilität, Freiräume, soziale Infrastruktur und mögliche Etappierungen. Er bietet Orientierung für Politik, Verwaltung, Öffentlichkeit, gemeinwohlorientierte Träger und mögliche Investor\*innen – und hält spätere Optionen offen, falls sich im Gebiet neue Entwicklungen oder veränderte Rahmenbedingungen ergeben.
- **Gemeinwohlorientierung verbindlich sichern:** Die Leitlinien sowie der Rahmen- und Gestaltungsplan sind Ergebnis eines breiten Beteiligungsprozesses und politisch beschlossen. Wer den Anspruch einer nachhaltigen Stadtentwicklung weiterverfolgen will, muss diese Grundlage verlässlich fortschreiben und in Teilkonzepte, Vergabekriterien und Umsetzungsinstrumente übersetzen. Dazu gehört insbesondere, Suffizienzorientierung, Bezahlbarkeit, aktive Bodenpolitik und eine sozial-ökologische Ausrichtung der Quartiersentwicklung verbindlich abzusichern. Konkret bedeutet das unter anderem: städtische Grundstücke nicht zu verkaufen, sondern konsequent im Erbbaurecht und über Konzeptverfahren zu vergeben, gemeinwohlorientierte Träger einzubinden und klare Bezahlbarkeitskriterien zu entwickeln. So kann die Gemeinwohlorientierung des Projekts unter neuen Bedingungen gesichert und weiter erprobt werden.

- **Jetzt vorbereiten, was später Tempo ermöglicht:** Gute Vorbereitung ist keine Verzögerung. Gerade in einer schwierigen Bau- und Finanzierungslage kann die Zeit genutzt werden, um Zwischennutzungen, Pionierprojekte, Konzeptvergaben, innovative Erbbaurechtsmodelle, Fördermöglichkeiten und geeignete Teilentwicklungen vorzubereiten. Auch notwendige Sanierungs- und Infrastrukturmaßnahmen, etwa an den Kaikanten, sollten so geplant werden, dass spätere öffentliche Nutzungen und Freiraumqualitäten möglich bleiben.
- **Transparenz und Prozessqualität wiederherstellen:** Nach den Irritationen der vergangenen Monate braucht es eine nachvollziehbare Kommunikation darüber, welche Ziele weiterhin gelten, wo tatsächlicher Anpassungsbedarf besteht und wie Öffentlichkeit, Politik, Eigentümer\*innen, Nutzer\*innen, gemeinwohlorientierte Akteure sowie relevante Institutionen wie der Gestaltungsbeirat eingebunden werden können. Das bedeutet: Transparenz, Beteiligung und eine klare Projektverantwortung müssen wiederhergestellt werden. Darüber hinaus sind die Ergebnisse aus vorherigen Beteiligungsprozessen ernst zu nehmen.

## **1. Zentrale Erkenntnisse aus Workshop & Podium**

### **1.1 Neue Bedingungen: Sozial-ökologische Ausrichtung fortschreiben**

Ein wiederkehrender Punkt war: Es haben sich zentrale Rahmenbedingungen verändert. Daraus folgt allerdings nicht, dass die bisherigen Ziele und Qualitäten überholt wären, sondern dass sie fachlich sauber und öffentlich nachvollziehbar unter neuen Bedingungen fortgeschrieben werden müssen.

Zu den veränderten Rahmenbedingungen zählen insbesondere:

- der vorerst verbleibende Wirtschaftshafen,
- der Wegfall beziehungsweise die Unwirksamkeit des bisherigen Sanierungsgebiets,
- die dadurch erschwerte Förder- und Finanzierungslage,
- derzeit ungeklärte Infrastrukturkosten,
- offene Eigentums- und Pachtfragen,
- mögliche Einschränkungen durch Lärm, Emissionen, Verkehr und Betriebsflächen.

All diese Herausforderungen bestehen nicht deshalb, weil Hafen-Ost suffizienzorientiert geplant wurde. Viele von ihnen wären auch bei anderen Entwicklungsmodellen zu klären: Kaikanten, technische Infrastruktur, Finanzierung, Eigentumsfragen, Verkehrserschließung und Nutzungskonflikte sind grundlegende Fragen jeder Entwicklung dieses Areals.

Daraus ergibt sich eine wichtige Schlussfolgerung: Nachhaltigkeit, Gemeinwohlorientierung und Suffizienz bleiben zentrale Orientierungspunkte. Gerade weil die Entwicklung komplizierter geworden ist, braucht es eine umso klarere Sicherung der zentralen Qualitäten. Die zentrale Frage lautet daher, wie diese unter den neuen Bedingungen gesichert, weiterentwickelt und konkretisiert werden können.

## 1.2 Gesamtplanung statt Stückwerk: Tempo braucht Richtung

In der Diskussion wurde deutlich, dass Hafen-Ost zu groß, zu bedeutsam und zu komplex ist, um über isolierte Einzelentscheidungen entwickelt zu werden. Gerade unter den veränderten Rahmenbedingungen braucht es weiterhin ein integriertes Zielbild für den Gesamttraum. Der bestehende Rahmen- und Gestaltungsplan sollte daher nicht ersetzt, sondern unter den neuen Bedingungen fortgeschrieben werden. Dabei geht es nicht nur um einen städtebaulichen Plan im engeren Sinne, sondern auch um Leitlinien, Kennzahlen, Mobilität, Freiraum, technische Infrastruktur, soziale Infrastruktur, mögliche Etappierungen und klare Spielregeln für Teilentwicklungen.

Ein solcher Gesamtplan schafft Orientierung für Politik, Verwaltung, Öffentlichkeit, gemeinwohlorientierte Träger und mögliche Investor\*innen. Er verhindert Stückwerk, ermöglicht abgestimmte Teilentwicklungen und hält spätere Optionen offen, falls sich im Gebiet neue Entwicklungen oder veränderte Rahmenbedingungen ergeben. Gerade weil Hafen-Ost eine besondere Lagequalität besitzt, sollte nicht das erstbeste Angebot oder kurzfristige Grundstücksverwertung im Vordergrund stehen. Entscheidend ist vielmehr, ob einzelne Entwicklungen in die langfristige gemeinwohlorientierte und sozial-ökologische Ausrichtung des Quartiers einzahlen.

Damit ist Gesamtplanung kein Gegensatz zu Tempo. Im Gegenteil: Gute Vorbereitung ist keine Verzögerung, sondern Voraussetzung dafür, später schneller und besser handeln zu können. Tempo ist wichtig, darf aber nicht die Klärung von Richtung, Kriterien und Qualität ersetzen. Gerade die Debatte um Bestand und Abriss – etwa mit Blick auf den möglichen Umbau der Silos – zeigt, dass frühe Bewertungen sich später als vorschnell oder unzureichend begründet erweisen können. Während Einschätzungen korrigierbar sind, schaffen Grundstücksverkäufe, Abrisse oder zugelassene Nutzungen oft langfristige Pfadabhängigkeiten, die sich später nur schwer und unter erheblichen Zusatzkosten verändern lassen.

Die derzeit schwierige Bau- und Finanzierungslage kann daher auch als Zeitfenster verstanden werden, um zentrale Instrumente und Voraussetzungen vorzubereiten. Dazu zählen insbesondere:

- Kriterien für Konzeptverfahren entwickeln
- und innovative Erbbaurechtsmodelle prüfen, z. B. mit Blick auf dauerhafte Sozialbindungen und gemeinwohlorientierte Konditionen,
- Anforderungen an Bezahlbarkeit konkretisieren,
- die Ansprache und Einbindung gemeinwohlorientierter Träger,
- die Prüfung und Erschließung neuer Fördermöglichkeiten,
- Zwischennutzungen und Pionierprojekte ermöglichen,
- robuste Planungsgrundlagen für geeignete Teilbereiche schaffen.

So verstanden geht es nicht darum, Hafen-Ost liegen zu lassen. Es geht darum, jetzt die Grundlagen zu schaffen, damit spätere Entscheidungen nicht zufällig, kurzfristig oder rein verwertungsorientiert getroffen werden, sondern auf ein tragfähiges Leitbild für den gesamten Hafen-Ost einzahlen.

### 1.3 Gemeinwohl statt exklusive Wasserlagenentwicklung

In Workshop und Podiumsdiskussion zeichnete sich ein breiter Konsens ab, dass Hafen-Ost nicht zu einer weiteren exklusiven Wasserlagenentwicklung werden sollte. Gemeint ist: keine Entwicklung, die vor allem hochpreisige Immobilien an attraktiver Wasserlage hervorbringt, sondern öffentliche Zugänglichkeit, soziale Mischung, Erholung, lebendige Nutzungen und gemeinwohlorientierte Angebote sichert. Mehrfach wurde der Wunsch geäußert, aus den bisherigen Wasserlagenentwicklungen zu lernen und Hafen-Ost bewusst anders auszurichten: als Quartier, das vielen Flensburger\*innen zugutekommt und nicht nur weitgehend zahlungskräftigen Zielgruppen vorbehalten bleibt.

Diese Sorge ist nicht nur eine Frage von Geschmack oder städtebaulicher Gestaltung. Wenn eine zentrale Fläche wie Hafen-Ost vor allem nach kurzfristiger Verwertungslogik entwickelt würde, wäre das ökologisch problematisch, sozial selektiv und stadtentwicklungspolitisch eine vertane Chance. Denn Flensburg könnte hier eine nachhaltige Antwort auf Wohnraummangel, Flächendruck, soziale Teilhabe und öffentliche Zugänglichkeit entwickeln. Wird diese Chance nicht genutzt, drohen Fehlentwicklungen, die über Jahrzehnte das Stadtbild, die Nutzungsmöglichkeiten und die soziale Zusammensetzung prägen.

Dafür braucht es eine verbindliche Sicherung einer Gemeinwohl-Logik. Gemeint ist, dass Suffizienzorientierung, Bezahlbarkeit, aktive Bodenpolitik und eine sozial-ökologische Ausrichtung der Quartiersentwicklung nicht nur als allgemeine Ziele bestehen bleiben, sondern in Planung, Vergabe und Umsetzung konkret weiter verankert werden.

Als zentrale Ansatzpunkte wurden folgende Aspekte betont:

- städtische Grundstücke nicht verkaufen,
- Erbbaurecht als Grundprinzip sichern,
- Erbbaurecht sozial, ökologisch und dauerhaft gemeinwohlorientiert ausgestalten,
- Konzeptverfahren statt Höchstpreisvergabe nutzen,
- Bezahlbarkeit konkret definieren,
- dauerhafte soziale Bindungen prüfen,
- gemeinwohlorientierte Träger frühzeitig einbinden,
- Genossenschaften, Baugruppen, Mietshäuser-Syndikat, Vereine und weitere nicht ausschließlich renditeorientierte Akteure ansprechen,
- auch für Flächen außerhalb städtischen Eigentums klären, wie Gemeinwohlorientierung planerisch und vertraglich abgesichert werden kann.

Offen blieb, wie eine Gemeinwohl-Logik in jenen Bereichen gesichert werden kann, die nicht in städtischer Hand sind. Gerade dort braucht es aus unserer Sicht ebenso klare Spielregeln und sozial-ökologische Leitplanken – etwa über Bauleitplanung, städtebauliche Verträge, Konzeptanforderungen, Nutzungsbindungen, kooperative Modelle sowie die gezielte Einbindung gemeinwohlorientierter Akteure und langfristig orientierter Investor\*innen, die zu dieser Ausrichtung passen.

## 1.4 Suffizienzorientierung: räumlich und alltagspraktisch konkretisieren

Suffizienzorientierte Stadtentwicklung wurde in der Diskussion nicht als abstraktes Leitbild verstanden, sondern als praktische Frage: Wie kann ein Quartier so entwickelt werden, dass nachhaltiges Leben im Alltag einfacher wird?

Im Mittelpunkt stehen dabei nicht nur ökologische Flächen- oder Ressourcenschonung, sondern konkrete räumliche, soziale und organisatorische Qualitäten: alltagstaugliche Mobilität, bezahlbares Wohnen, öffentliche und gemeinschaftlich nutzbare Räume, lebendige Erdgeschosse, nachhaltige Flächennutzung, Bestandserhalt und wertvolle Freiräume. Ziel ist eine Stadtentwicklung, die Ressourcen klug nutzt, soziale Teilhabe ermöglicht und nachhaltige Alltagsroutinen erleichtert.

Dazu gehören unter anderem:

- flächensparende und flexible Gebäudetypologien,
- multifunktionale Nutzungen und Kleinteiligkeit,
- lebendige Erdgeschosszonen und ein nutzungsgemischtes Quartier der kurzen Wege,
- gemeinschaftlich nutzbare Räume, Höfe und Dachflächen,
- gute öffentliche, grüne und multifunktionale Freiräume,
- öffentliche Zugänglichkeit, Wasserbezug und möglichst hohe Freiraumqualität
- soziale Mischung und bezahlbares Wohnen,
- vielfältige Wohnformen und Trägermodelle, etwa Genossenschaften, Baugruppen oder gemeinwohlorientierte Träger,
- attraktive, bezahlbare kleinere Wohnungen und gemeinschaftliche Ausgleichsflächen,
- kleinteilige und flächensparende Entwicklungen auch im Gewerbebereich,
- Pionier- und Zwischennutzungen sowie Aneignungsräume,
- Bestandserhalt, Umnutzung und die Stärkung maritimer sowie historischer Bezüge,
- ressourcenschonende und zirkulare Bauweisen,
- klimaangepasste Freiräume, Begrünung, Regenwasserrückhalt und erneuerbare Energieerzeugung,
- nachhaltige Mobilität mit Vorrang für Fuß, Fahrrad, ÖPNV und ein autoarmes Quartier,
- gute Anbindung an ÖPNV, Mobilitätsstationen und mögliche Fährverbindungen.

Auch kleinere, gut geschnittene und bezahlbare Wohnungen können dabei eine wichtige Rolle spielen. Sie fehlen in Flensburg und könnten zugleich helfen, Wohnflächen besser zu verteilen. Wenn ältere Menschen aus zu groß gewordenen Einfamilienhäusern in barrierefreie, gut gelegene Wohnungen ziehen können, kann beispielsweise bestehender Wohnraum für junge Familien frei werden.

Das Beispiel der kleineren, gut geschnittenen und bezahlbaren Wohnungen verdeutlicht, dass Suffizienzorientierung nicht bei einem einzelnen Grundstück oder Quartier stehen bleibt. Es geht darum, die Wechselwirkungen zwischen Neubau, Bestand, Wohnflächenverteilung, sozialer Infrastruktur, Mobilität, Flächendruck und ökologischen Anforderungen in den Blick zu nehmen. Suffizienz bedeutet hier, mit Fläche, Ressourcen und öffentlicher Infrastruktur so umzugehen, dass ein lebendiges, bezahlbares und alltagstaugliches Quartier für viele entsteht – und zugleich ein Beitrag zu einer nachhaltigeren und gerechteren Stadtentwicklung insgesamt geleistet wird.

## 1.5 Wirtschaftshafen und Infrastrukturkosten als offene Schlüsselfragen

Ein wichtiger Diskussionspunkt war die unklare Zukunft des Wirtschaftshafens selbst. Der vorerst verbleibende Hafenbetrieb verändert die planerische Ausgangslage erheblich. Gleichzeitig scheint die langfristige wirtschaftliche und infrastrukturelle Perspektive des Hafenbetriebs weiter klärungsbedürftig zu sein.

Offene Fragen sind unter anderem:

- Welche Flächen benötigt der Hafenbetrieb tatsächlich dauerhaft?
- Welche Emissionen, Verkehrsbelastungen und Sicherheitsanforderungen entstehen durch den Betrieb?
- Welche Investitionen in Kaikanten, Straßen, technische Erschließung und Hafeninfrasturktur sind notwendig?
- Wer trägt diese Kosten?
- Welche Rolle spielt das Land bei der Finanzierung oder Unterstützung der Hafeninfrasturktur?
- Welche Szenarien ergeben sich, falls der Hafenbetrieb perspektivisch verändert wird?

Diese Fragen sind auch deshalb heikel, weil hohe Infrastrukturkosten bei unklarer Finanzierung den Druck erhöhen könnten, kurzfristig auf Grundstücksverwertung oder investorengetriebene Teilentwicklungen zu setzen. Genau das sollte jedoch unbedingt vermieden werden. Infrastrukturkosten dürfen nicht zum Einfallstor für eine Entwicklung nach schneller Verwertungslogik werden. Umso wichtiger ist eine transparente Klärung der finanziellen, technischen und planerischen Grundlagen.

## 1.6 Transparenz, Beteiligung und klare Verantwortlichkeiten sichern

Ein wiederkehrendes Thema war das beschädigte Vertrauen in den Prozess. In den früheren Beteiligungs- und Planungsphasen wurde viel Engagement, Vertrauen und Begeisterung aufgebaut. In der jüngeren Entwicklung ist davon offensichtlich einiges verloren gegangen. Entscheidend ist jetzt vor allem die Klärung nachvollziehbarer Verfahren, Zuständigkeiten und politischer Leitentscheidungen.

Als Gründe für die Irritationen wurden unter anderem benannt:

- die unklare Kommunikation nach dem Gerichtsurteil und zu den Folgen des Wegfalls der Sanierungssatzung,
- die fehlende öffentliche Nachvollziehbarkeit der Gründe und Rolle des Landes bei der Hafenverlagerung,
- unklare Abweichungen von bisherigen Planungsprinzipien,
- eine bislang fehlende Darstellung, welche Qualitäten verbindlich gelten und wie diese für die neue Situation weiterentwickelt werden sollen,
- eine wachsende Sorge vor einer schleichenden Entwertung früherer Beteiligungsergebnisse, politischer Beschlüsse und fachlich erarbeiteter Qualitäten.

Mit schleichender Entwertung ist gemeint: Frühere Beteiligungsergebnisse, politische Beschlüsse und fachlich erarbeitete Qualitäten werden nicht offen aufgehoben, können aber

durch Einzelentscheidungen, reduzierte Standards oder eine Planung ohne Bezug zum bisherigen Zielbild schrittweise an Bedeutung verlieren oder gar konterkariert werden.

Um Vertrauen zurückzugewinnen, braucht es daher eine aktive Transparenzstrategie. Die Stadt sollte öffentlich nachvollziehbar darstellen:

- was sich geändert hat,
- welche Entscheidungen warum getroffen wurden,
- welche Folgen sich aus dem Wegfall der Sanierungssatzung ergeben,
- welche alternativen Optionen nun geprüft werden,
- welche Ziele weiterhin gelten,
- wo Anpassungen notwendig sind,
- nach welchen Kriterien Abweichungen von bisherigen Planungsprinzipien entschieden und begründet werden,
- wer künftig Projektleitung und Koordination übernimmt,
- wie der weitere Prozess organisiert wird.

Dazu gehört auch die Frage, wie Öffentlichkeit, Politik, Eigentümer\*innen, Nutzer\*innen, Bewohner\*innen, gemeinwohlorientierte Akteure sowie relevante Institutionen wie der Gestaltungsbeirat eingebunden werden.

Beteiligung sollte dabei nicht auf gesetzliche Mindeststandards reduziert werden. Gerade weil Hafen-Ost über Jahre als kooperatives und modellhaftes Projekt entwickelt wurde, braucht es auch künftig Information, Mitsprache und Möglichkeiten zum Mitmachen – etwa über Zwischennutzungen, Werkstattformate oder dialogische Beteiligungsformate.

Eine Planung „auf weißem Blatt“ wäre fachlich und politisch problematisch. Sie würde die über Jahre aufgebaute kooperative Arbeit, die politische Beschlusslage und die fachliche Ausstrahlung des Projekts infrage stellen. Ohne eine transparente Begründung, welche Ziele weiterhin gelten und wo tatsächlich Anpassungsbedarf besteht, entstünde der Eindruck, dass Beteiligungsergebnisse und Beschlüsse nachträglich relativiert werden. Das würde das Vertrauen in die Verlässlichkeit von Verwaltungsspitze und Politik erheblich belasten.

## **2. Planungsfachliche Synthese: Mögliche nächste Prüfschritte**

Aus planungsfachlicher Perspektive lassen sich aus Workshop und Podiumsdiskussion vier nächste Prüfschritte ableiten. Sie konkretisieren die zuvor benannten Handlungsfelder und übersetzen sie in mögliche Aufgaben für die weitere Bearbeitung.

### **Schritt 1: Differenzierte Grundlagenermittlung**

Der vorerst verbleibende Hafenbetrieb sollte nicht pauschal als Ende der bisherigen Planung behandelt werden. Stattdessen braucht es eine genaue und öffentlich nachvollziehbare Prüfung der neuen Rahmenbedingungen.

Zu klären wäre insbesondere:

- welche Nutzungen künftig möglich sind und welche ausgeschlossen werden müssen,

- welche Restriktionen durch Hafенbetrieb, Verkehr, Emissionen, Lärm, Sicherheitsabstände und Betriebsflächen entstehen,
- welche Flächenarten der Hafенbetrieb tatsächlich dauerhaft benötigt,
- welche Spielräume durch planerische oder technische Maßnahmen entstehen können, etwa Emissionsschutz, passiver Lärmschutz, Zonierung oder robuste Gebäudetypologien,
- unter welchen Bedingungen Wohnen, Gewerbe, Kultur, Freiraum, Mobilität und gemeinwohlorientierte Nutzungen weiterhin möglich sind.

Entscheidend ist, dass diese Grundlagenermittlung nicht nur verwaltungsintern erfolgt. Nach den Irritationen der vergangenen Monate braucht es nachvollziehbare Entscheidungsgrundlagen, die politisch und öffentlich diskutiert werden können.

## **Schritt 2: Rahmenplanung an die neuen Bedingungen anpassen**

Die bisherige Rahmenplanung sollte nicht ersetzt, sondern fortgeschrieben werden. Dabei geht es nicht nur um den Rahmen- und Gestaltungsplan im engeren Sinne. Zu prüfen und weiterzuentwickeln im Sinne der Gemeinwohlorientierung wären mindestens:

- Entwicklungsziele, Kennzahlen und Qualitäten,
- Rahmen- und Gestaltungsplan,
- Struktur-, Freiraum-, Mobilitäts- und Klimakonzept etc.,
- räumliche Schnitte beziehungsweise Querprofile, etwa zu Gebäudehöhen, Uferbereichen, Straßenräumen, Lärmschutz und Übergängen zwischen Hafенbetrieb, Freiraum und Quartiersnutzungen,
- technische Infrastrukturplanung,
- soziale Infrastruktur und Wohnfolgeeinrichtungen,
- gestalterische Handlungsempfehlungen für Teilbereiche,
- mögliche Etappierungen und Szenarien.

Die zentrale planerische Aufgabe besteht darin, die bisherige Zielsetzung mit der neuen Realität veränderter Rahmenbedingungen zusammenzuführen. Dafür braucht es einen Gesamtplan, der Entwicklungsrichtung, Zielbild und Spielregeln für Teilentwicklungen festlegt.

Ein solcher Gesamtplan ist notwendig, weil Hafен-Ost ein zentraler Entwicklungsbereich Flensburgs ist. Die Größe des Gebiets, die vielfältigen Nutzungsansprüche und die möglichen Konflikte lassen sich ohne integrierte Planung kaum sinnvoll steuern. Ein Gesamtplan schafft zugleich die Grundlage für technische Infrastruktur, Freiräume, soziale Infrastruktur, Wohnfolgeeinrichtungen, mögliche Etappierungen und eine abgestimmte Mobilitätsplanung. Dazu gehören auch konkrete Fragen der Verkehrsplanung – von Stellplätzen, Fuß- und Radwegeverbindungen und Mobilitätsstationen bis hin zu ÖPNV-Anbindung, Bustaktung und möglichen Fährverbindungen.

Ein fortgeschriebener Gesamtplan schafft außerdem Orientierung für Politik, Verwaltung, Öffentlichkeit, gemeinwohlorientierte Träger und mögliche Investor\*innen. Gerade bei einer schrittweisen Entwicklung hilft er, kleinmaßstäbliche Umsetzungen zu ermöglichen, ohne das Zielbild für den Gesamttraum zu verlieren.

Zugleich ist er eine wichtige Grundlage für Kommunikation, Beteiligung und die gezielte Ansprache geeigneter Akteure. Er kann sichtbar machen, welche Entwicklung am Standort gewünscht ist, welche Spielregeln gelten und welche Investor\*innen, Träger oder Projektpartner zu dieser Ausrichtung passen.

Dazu kann auch gehören, Hafen-Ost künftig gezielt in geeigneten Fach- und Immobilienkontexten zu präsentieren – etwa auf Formaten wie polis, Expo Real oder in Netzwerken gemeinwohlorientierter Wohnungs- und Stadtentwicklung. Entscheidend wäre dabei, den Standort nicht als beliebige Wasserlage zu vermarkten, sondern als klar profiliertes, gemeinwohlorientiertes und sozial-ökologisches Entwicklungsprojekt mit verbindlichen Anforderungen. Dafür wären gut aufbereitete Projektsteckbriefe hilfreich: mit Entwicklungszielen, möglichen Teilbereichen, Eigentums- und Vergabelogik, Anforderungen an Bezahlbarkeit, Nutzungsmischung, Nachhaltigkeit, Mobilität und Freiraumqualität. So ließe sich gezielt nach Akteuren suchen, die zur Ausrichtung von Hafen-Ost passen – etwa Genossenschaften, Baugruppen, gemeinwohlorientierte Projektentwickler\*innen, soziale Träger, Kultur- und Gewerbeakteure oder langfristig orientierte Investor\*innen.

### **Schritt 3: Maßnahmen vorbereiten und erste Projekte ermöglichen**

Die weitere Entwicklung sollte nicht warten, bis alle Fragen abschließend geklärt sind. Zugleich sollten keine vorschnellen oder irreversiblen Entscheidungen getroffen werden. Sinnvoll wäre es, schon jetzt solche Maßnahmen vorzubereiten und erste Projekte zu ermöglichen, die mit den Zielen der Rahmenplanung vereinbar sind, spätere Entwicklungsmöglichkeiten offenhalten und den Ort bereits kurzfristig beleben können.

Dazu zählen insbesondere:

- Pionierprojekte und Zwischennutzungen in Gebäuden und Freiräumen,
- Schlüsselprojekte, die die Ziele der Rahmenplanung unterstützen und mittelfristig realisierbar sind,
- Prüfung neuer Fördermöglichkeiten, etwa im Bereich Städtebauförderung oder nationaler Städtebauprojekte,
- Bauleitplanung für geeignete Teilbereiche,
- Vorbereitung von Konzeptverfahren,
- Vorbereitung von Vergaben im Erbbaurecht,
- Prüfung einer Mobilitätsstation als frühes Schlüsselprojekt,
- Kaikantensanierung so planen, dass sie nicht nur funktional wirkt, sondern spätere öffentliche Nutzungen und Freiraumqualitäten ermöglicht.

Gerade notwendige Sanierungs- und Infrastrukturmaßnahmen sollten so angelegt werden, dass sie die langfristige Qualität des Quartiers stärken und nicht nur kurzfristige technische Probleme lösen.

### **Schritt 4: Prozessqualität sichern**

Neben fachlichen und planerischen Fragen braucht Hafen-Ost eine klare Prozessstruktur. Zu klären ist insbesondere, welche politische und administrative Priorität das Projekt künftig erhält und wer die Projektleitung übernimmt.

Wichtig erscheinen dabei:

- klare Zuständigkeiten zwischen Verwaltung, Politik und möglichen externen Akteuren,
- transparente Entscheidungswege,
- frühzeitige Einbindung des Gestaltungsbeirats,
- Information, Mitsprache und konkrete Mitmachmöglichkeiten über gesetzliche Mindeststandards hinaus, etwa über Zwischennutzungen, Pionierprojekte, Werkstattformate oder Aneignungsräume,
- Gespräche mit Eigentümer\*innen, Nutzer\*innen und Bewohner\*innen des Hafens-Ost,
- frühzeitige Ansprache gemeinwohlorientierter Akteure wie Baugruppen, Genossenschaften, Mietshäuser-Syndikat, Vereinen oder sozialen Trägern,
- Prüfung, ob ein neuer Umgriff für ein Sanierungsgebiet oder eine andere Förder- und Steuerungskulisse sinnvoll ist,
- Prüfung, wie Investor\*innen über städtebauliche Verträge an Quartiersentwicklung, Infrastruktur, Kita, Platzflächen oder Freiräume beteiligt werden können.

Prozessqualität bedeutet hier nicht nur Beteiligung im engeren Sinne. Sie umfasst auch Verlässlichkeit, transparente Prioritäten, klare Kriterien für Abweichungen von bisherigen Zielen und nachvollziehbare Verantwortung. Zugleich sollte Beteiligung nicht nur als Anhörung verstanden werden, sondern auch als Möglichkeit, Hafens-Ost schrittweise erfahrbar zu machen und gemeinsam erste Nutzungen, Experimente und gemeinwohlorientierte Projekte zu erproben.

### **3. Abschließende Einordnung**

Hafens-Ost steht an einer Weggabelung. Die veränderten Rahmenbedingungen machen die Entwicklung schwieriger, sie machen die bisherigen Ziele aber nicht überflüssig. Gerade jetzt kommt es darauf an, den politisch beschlossenen Rahmen- und Gestaltungsplan fachlich sauber fortzuschreiben und die Gemeinwohlorientierung des Vorhabens unter neuen Bedingungen verbindlich zu sichern.

Die Stadt verfügt in diesem Gebiet über Grundstücke, Planungshoheit und Gestaltungsmöglichkeiten. Diese sollten genutzt werden, um Hafens-Ost nicht in Richtung einer exklusiven Wasserlagenentwicklung kippen zu lassen, sondern die erarbeitete gemeinwohlorientierte und sozial-ökologische Ausrichtung dauerhaft in Planung, Vergabe und Umsetzung zu sichern.

Ziel muss bleiben, ein Quartier zu entwickeln, das vielen Flensburger\*innen zugutekommt – und zugleich praktisch zeigt, wie eine suffizienzorientierte Stadtentwicklung auch unter schwierigen Bedingungen weiterentwickelt werden kann. Hafens-Ost ist eine einmalige Chance, aus Fehlern der Vergangenheit zu lernen und zugleich zu zeigen, was möglich wird, wenn Stadtentwicklung gemeinwohlorientiert, nachhaltig und vorausschauend gedacht wird.