

Der Oberbaudirektor greift Altona an

Der Oberbaudirektor von Hamburg heißt gegenwärtig Prof. Jörn Walter. Der Schinkel-Preisträger aus Bremen, der nach der Wende seine Karriere in Dresden begann, ist die Nummer 3 in der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt BSU. Gleich hinter der GAL-Senatorin Hajduk und dem ebenfalls grünen Staatsrat Maass. Als er 1998 die Nachfolge Prof. Egbert Kossaks antrat, schrieb die damalige GAL-Abgeordnete Heike Sudmann: „Auf Jörn Walter kommen sehr sportliche Aufgaben zu. Er muss den Spagat schaffen zwischen der sozialen Stadtentwicklung und den ambitionierten Projekten wie Hafen-City und Arena, zwischen den Wünschen der Bürgerinnen und Bürger einerseits und den Investoren andererseits. All das wird er gleichermaßen mit Augenmerk und Visionen angehen müssen.“

(www.architekturarchiv der Hamburgischen Architektenkammer) Nun ja, aus dem Spagat ist, wie nicht unbedingt anders zu erwarten war, ein doppelter Rittberger zum Nutzen und Spaß der Hamburger Leuchtturm-Pfeffersäcke um Ole von Beust und seine Investoren geworden. Hätte er sich nur in der Hafen-City und beim Arena-Bau ausgetobt, wäre das für die Bevölkerung nicht so schlimm gewesen, aber leider hat er auch bis dahin friedlich und bezahlbare Wohnquartiere angegriffen und ist dabei, sie komplett umzustrukturieren. Wilhelmsburg war und ist neben der Hafen-City sein erstes Ziel, dem jetzt Altona folgen soll. Während er in Breitmaulfrosch-Manier stets und überall verkündet und verkünden lässt, dass die Bürgerbeteiligung für die Neugestaltung von 'Altonas neuer Mitte' ihm oberstes Gebot sei, entzieht er dem Bezirk Altona nahezu jegliche stadtplanerische (Mit)Gestaltungsmöglichkeit. Das war beim Masterplan Volkspark so, fand seine Fortsetzung bei der Evokation (Übernahme) der Altonaer Planungshoheit durch den Hamburger Senat für die 'Verwertungsflächen' zur Finanzierung des Autobahndeckels (also die Altonaer Kleingärten), setzte sich fort mit der Evokation der Planungshoheit für das Monster-IKEA und findet derzeit seinen Höhepunkt in der Deklaration des gesamten Altonaer Bahnhofs und Bahnhofsgebietes zum 'Vorbehaltsgebiet' seiner Behörde BSU.

Was ist ein Vorbehaltsgebiet?

Nach § 165 des Baugesetzbuches kann eine Landesregierung ein besonders wichtiges, zentral gelegenes durch Conversion (Umnutzung) z.B. ehemaliger Industrie- oder Bahnareale freiwerdendes Gelände planerisch an sich ziehen und 'Voruntersuchungen für eine Entwicklungsmaßnahme' einleiten. Dies ist im Falle des Altonaer Bahngeländes zwischen Bahnhof und Diebsteich, zwischen Harkortstraße und Kohlentwiete geschehen und noch nicht abgeschlossen. Nun hat der Oberbaudirektor das Gelände aber bereits nach einem Hamburger Landesgesetz zu einem Vorbehaltsgebiet erklären lassen, in dem der Bezirk keinerlei planerische Mitgestaltungsrechte hat. In der Hafen-City, wo dieses Verfahren bereits durchgezogen wurde, konnte man das vielleicht noch tolerieren, weil es dort keine Anwohner/innen gab und das Gebiet für Wohnbebauung irgendwie außerirdisch war und ist. Im Herzen Altonas zwischen Altona-Altstadt, Altona-Nord, Bahrenfeld und Ottensen, ein Quartier mit 3.000 – 4.000 Wohnungen und den damit verbundenen verkehrlichen und sonstigen infrastrukturellen Entwicklungsmaßnahmen von den Behörden-PCs an der Stadthausbrücke ohne Beteiligung des betroffenen Bezirks hinklotzen zu wollen, ist hingegen eine offene Kriegserklärung an Bewohnerinnen und Bewohner der umliegenden historisch gewachsenen Stadtteile.

In der Sprache des Oberbaudirektors heißt das in einem Hochglanz-Flyer: „Die geplante Verlegung des Fernbahnhofs Altona in den Bereich Diebsteich und die

Aufgabe weiterer bahnbezogener und gewerblicher Nutzungen eröffnen die Chance, ein ca. 75 ha großes Areal – mitten in Altona – neu zu entwickeln. Ziel ist es, hier ein neues lebendiges Stadtquartier zum Wohnen und Arbeiten sowie eine großflächige Parkanlage zu schaffen. Mit der Entwicklung der 'Mitte Altona' können bislang trennende Barrieren gemindert und die angrenzenden Stadtteile miteinander verbunden werden. Dabei sind bedeutsame bauliche Bestandteile der vergangenen Nutzungen zu integrieren. Unter Federführung der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) werden mit dem Planungsinstrument der 'Vorbereitenden Untersuchungen' (nach Baugesetzbuch § 165, Abs. 4) hierfür gegenwärtig die städtebaulich-landschaftsplanerischen und finanziellen Rahmenbedingungen geklärt.“

Es fängt an mit dem in der BSU, angeblich von Prof. Walter persönlich ausgedachten Begriff 'Mitte Altona'. Keine Altonaerin, kein Altonaer wurde je dazu befragt. Es geht weiter mit der Schließung des Fernbahnhofs Altona und seiner 'Verlegung' nach Diebsteich. Auch dazu wurde niemand befragt. Die Bahn hat es beschlossen, vom Bund soll es finanziert werden, im Bundesfernwege- und Investitionsplan, der bis 2015 gültig ist, wird es mit keinem Wort erwähnt. Dass die damals selbständige Stadt Altona die Flächen Ende des 19. Jahrhunderts der Bahn kostenlos zum Betrieb eines Bahnbetriebes zum Wohle der Öffentlichkeit zur Verfügung stellte, und nicht zum Verzocken an irgendwelche Investoren (Aurelis/pirelli bzw. Holsten/ECE), wird heute ohnehin nirgendwo mehr erwähnt.

Wer sind die Investoren?

Die Deutsche Bahn AG (privatisiert, aber weiterhin zu 100% im Aktienbesitz des Bundes) hat die nicht mehr benötigten Bahngelände der Tochterfirma Aurelis zur Veräußerung überlassen. Aurelis wurde an ein Hedgefond-Spekulanten-Consortium namens Redwood-Grove sowie den deutschen Megabaukonzern Hochtief verschachert. Redwood-Grove, auf den Cayman-Inseln angesiedelt, gehört der Cypress-Grove, einem Pensionsfond aus Californien, und der Mailänder pirelli RE, der bis vor kurzem auch das Mercado und der Altonaer Bahnhof gehörten. Das nördlich gelegene Gelände, westlich der Harkortstraße bis fast an die Stresemannstraße, gehört der Holstenbrauerei, die vor einigen Jahren von der dänischen Carlsberg-Gruppe übernommen wurde. Carlsberg hat als Partner das ECE, dem nahezu alle Hamburger Einkaufszentren gehören. Dahinter steckt der Otto-Versand.

Was ist geplant?

Aus der Hochglanzbroschüre des Prof. Walter: „Das Entwicklungsquartier ist Teil des Rahmenprogramms Integrierte Stadtentwicklung (RISE) und förmlich als Gebiet der Sozialen Stadt nach § 171 e Bau GB festgelegt. Bis einschließlich 2017 werden Maßnahmen und Projekte unter dem Leitbild 'familienfreundliches Quartier' umgesetzt, die das Gebiet sozial stabilisieren, ehrenamtliches Engagement wecken, die Vernetzung im Gebiet fördern, das Wohnumfeld verbessern.“ Träger und Projektbegleiter dieser Maßnahme ist die STEG (Stadtentwicklungsgesellschaft, ursprünglich staatlich, inzwischen privatisiert). Das Gebiet umfasst Altona-Altstadt und das Schanzenviertel komplett sowie Teile von Altona-Nord. Als besonders familienfreundliche Maßnahme gilt die gegen jedes Baurecht verstoßende Baugenehmigung für das IKEA-Monstrum sowie das Kreuzfahrtterminal ohne

Landstromanbindung, dass Altona-Altstadt mit extrem krebserregenden Diesel-Verbrennungs-Feinstaub-Emissionen in ungeahntem Ausmaß belasten wird. Ähnlich wie die zu erwartende Auto-Lawine der erwünscht hamburgweit anreisenden IKEA-Kunden. Hinzu kommen sollen die familienfreundlichen mindestens 20 Geschosse hohen Wohntürme gegenüber der Blauen Blume, die Prof. Walter möglichen Investoren als ultrarenditeträchtige Kapitalanlage anbieten möchte (als Ausgleich für eventuelle Grünflächen). Den 4-spurigen Ausbau der Harkortstraße als verkehrliche Erschließung des neuen Wohnquartiers und IKEA-Zubringers (in der Verlängerung der Harkortstraße durch die Präsident-Krahn-Straße und dann in die für den Autoverkehr wieder zu öffnende Große Bergstraße) leugnet der Oberbaudirektor bisher noch, gibt aber öffentlich zu, dass die Eisenbahnbrücke entlang der Stresemannstraße über die Harkortstraße hinweg, die jetzt bereits dreispurig ist, „erheblich“ erweitert und neu gebaut werden soll. (Um dann in die schmale Harkortstraße zu münden und am Lessingtunnel zu versiegen???) . Na, der Professor wird es schon richten, denn er hat neben seinen beiden Colts Vorbehaltsgebiet und Integrierte Stadtentwicklung noch einen dritten womöglich im Nacken oder unter dem Hut: *Den Zukunftsplan Altona*.

„Unter dem Motto 'mehr altona – der Zukunftsplan' soll eine Perspektive für die räumliche Entwicklung für die drei Stadtteile Altona-Altstadt, Altona-Nord und Sternschanze gesucht werden. (...) Der Zukunftsplan setzt auf Dialog: mit Bürgerinnen und Bürgern, mit Fachleuten aus Politik und Verwaltung, mit Grundeigentümern und potentiellen Investoren soll der Plan gemeinsam entwickelt werden.“

Hört sich ganz nett an, hat aber wenig Substanz, da die BSU und die STEG sowieso schon alles mit ihren Investoren ausgehandelt bzw. sich vorbehalten haben. Der Bezirk, der die Mittel für die Öffentlichkeitsbeteiligung an diesem skurrilen Projekt, immerhin in 6stelliger Eurohöhe zur Verfügung stellt, hat darüber hinaus in der Zukunftsplanung des Kerngebietes von Altona sowieso nichts mehr zu melden. Und Spaß hat es auch nicht gemacht, kann ich als Beteiligter dieser Veranstaltung nach einem Jahr Sitzungsdauer nur vermelden.

Was soll man machen?

Die vom Oberbaudirektor inszenierte Öffentlichkeitsbeteiligungs-Show angreifen, indem man nachfragt, was von den Anregungen denn verbindlich übernommen wird, was überhaupt berücksichtigt und nicht schon sowieso beschlossen ist. Sich an den hoffentlich weiterhin gut besuchten alternativen Stadtteilversammlungen beteiligen und dort die Schmierenskomödie 'Öffentlichkeitsbeteiligung' unter der Regie des Oberbaudirektors unter Mitwirkung des Altonaer Bezirksamtsleiters entlarven und angreifen.

Robert Jarowoy

Für DIE LINKE Mitglied in sämtlichen Altonaer Ausschüssen, die etwas mit Bau und Stadtplanung zu tun haben

Die Linke.Altona Juli 2010