



Medientyp:	Tageszeitung	Gedruckte Auflage:	207.846
Veröffentlichungsdatum:	02.07.2014	Verkaufte Auflage:	192.356
Seite:	2	Verbreitete Auflage:	193.613
		Reichweite:	520.000

Mut zur Neuen Mitte

Die Stadt muss die Chancen in Altona nutzen und mehr Vielfalt zulassen

:: Hamburgs SPD-geführter Senat hat am Dienstag angekündigt, die Stadt werde von der Deutschen Bahn das Grundstück des Altonaer Bahnhofs kaufen. Das ist eine ungewöhnliche wie mutige Entscheidung, die für die Entwicklung des Quartiers ein selten großes Maß an Möglichkeiten bietet, der Stadt aber auch die volle Verantwortung für das überträgt, was in der Neuen Mitte Altonas künftig entsteht.

Ungewöhnlich ist die Entscheidung, weil die Stadt fast 39 Millionen Euro in die Hand nimmt, das Grundstück kauft und sich so viele Probleme bei der Planung von vornherein vom Hals schafft. Im ersten Entwicklungsabschnitt der Neuen Mitte Altona, bei dem sich große Flächen in Privatbesitz befinden, mussten umständlich komplizierte städtebauliche Verträge geschlossen werden.

Sinnvolle Vorgaben wie jene, nach der 30 Prozent der zu bauenden 1600 Wohnungen öffentlich gefördert werden müssten, wurden nicht von jedem privaten Projektentwickler begrüßt. Jetzt kann die Stadt eigene Vorstellungen viel direkter umsetzen – entweder über die stadt-eigene Saga GWG oder mithilfe strenger Vorgaben beim Weiterverkauf von Flächen.

Entscheidend aber ist, dass der Masterplan für die Neue Mitte Altona jetzt ohne Wenn und Aber umgesetzt werden kann. Seit dem Jahr 2010 zögerte die Bahn mit ihrer Entscheidung, den Altonaer Bahnhof in seiner jetzigen Form aufzugeben und den Fernbahnhof an den Standort Diebsteich zu verlagern. Der Neuen Mitte Altona drohte die Kastration, noch bevor überhaupt die erste Baugrube ausgehoben wurde.

Diese Gefahr ist vom Tisch, genauso wie die Sorge, dass quietschende Fernbahnzüge eine unerträgliche Lärmbelästigung der künftigen Bewohner verursachen könnten. 1900 Wohnungen und Parkflächen sollen im zweiten Bauabschnitt entstehen. Wer sich die Planungen anschaut, kann

rem unter der Oberfläche schlummern kann. Die Bahnflächen in Altona wurden schließlich über viele Jahrzehnte industriell genutzt. Hier geht die Stadt in Vorleistung, denn nicht alle Kosten werden auf künftige Projektentwickler umgelegt werden können. Vor allem wird das nicht möglich sein, wenn das Ziel, bezahlbaren Wohnraum zu schaffen, weiterverfolgt wird.

Hamburg muss sich bewusst sein, dass millionenschwere Sanierungskosten auf die Stadt zukommen können. Vielleicht ist es angesichts dieser Risiken an der Zeit, sich darüber klar zu werden, dass gerade bei der Entwicklung von Stadt ein längerer Atem notwendig ist. Man muss kein Prophet sein, um zu erkennen, dass die Neue Mitte Altona kurzfristig betrachtet teuer wird. Langfristig gesehen wird sich das Projekt rechnen.

Hier liegt die Verantwortung der Stadtentwickler. Nur darauf zu schauen, dass in der Neuen Mitte Altonas möglichst viele billige Wohnungen errichtet werden, ist genauso falsch wie den Versuch zu starten, alles rauszuholen, was rauszuholen geht.

Auf einer stadtentwicklungspolitischen Konferenz der Konrad-Adenauer-Stiftung und des US-Generalkonsulats in der vergangenen Woche plädierten Experten für mehr Vielfalt beim Wohnungsneubau. Wie bunt würde die Neue Mitte Altona sich entwickeln, wenn statt einiger weniger Projektentwickler viele kleine Ideen und Projekte den Vorzug bekämen. Wäre es nicht sinnvoll, auch bei der Gestaltung der künftigen Wohngebäude mehr Vielfalt zuzulassen?

Die Chance dazu hat Hamburg sich mit dem Kauf des Bahngrundstücks gegeben. Jetzt muss sie nur noch den Mut haben, sie zu nutzen.

Seite 7 Bahn frei für Neue Mitte Altona

OLIVER SCHIRG



Der Autor ist beim Abendblatt zuständig für das Thema Stadtentwicklung

erahnen, welche städtebauliche Chance das darstellt. Altonas eng bebautes Zentrum bekommt Luft zum Atmen.

Die Entscheidung des Senats birgt allerdings auch Risiken. Wer sich mit der Sanierung von Bodenflächen auskennt, weiß, wie teuer diese ist und was da alles an Altöl oder Schlimme-