

Zu guter Letzt:
„Altona 93“ beim
„Gothia Cup“ in
Schweden

Ausgabe 1 / 2016

ROTE SEITEN

ALTONA



TOURISMUS

Auf dem Wasserweg vom „Museumshafen Oevelgönne“ zum neu entstehenden „Deutschen Hafencenter“ Seite 8

INKLUSION

Bezirklicher Beirat für Menschen mit Behinderungen kommt! Seite 11

INTERVIEW

Im Gespräch mit dem Quartiersmanager von Bahrenfeld Seite 14

Deckel über die Autobahn 7

Ein Meilenstein ist erreicht

Stadtentwicklung geht voran Seite 4



Deckel für die Autobahn 7

Ein Meilenstein für die Stadtentwicklung

Der lange Altonaer Volldeckel über die Bundesautobahn (BAB) 7 ist ein Meilenstein für die Stadtentwicklung, für Schutz vor Lärm und Abgasen für die Anwohnerinnen und Anwohner, und nicht zuletzt für ein gelungenes zivilgesellschaftliches Engagement. Die Entscheidung ist gefallen, die Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg hat sich mit großer Mehrheit am 10. Februar 2016 zu einer Abdeckung der BAB 7 in Altona vom Volkspark bis zur Behringstraße bekannt.

Eine unbeugsame Gruppe voll sprühender Intelligenz um die Herren Grabix, Breilix und Kaeserix hört nicht auf, dem fernen Berlinum und Hamburgum Widerstand zu leisten und sie macht ihnen, den Pfeffer-säckchen, das Leben nicht gerade leicht, um den großen Graben zu überwinden. Aber noch ist nicht aller Tage Abend und noch ist niemandem der Himmel auf den Kopf gefallen. Folgende Worte werden in Altonum zu geflügelten: Die spinnen, die Berliner, die spinnen, die Hamburger.

Nun soll das „Leuchtturmprojekt“ Altonaer Volldeckel über die BAB7 in der Länge von 2300 Meter vom Volkspark bis zur Behringstraße umgesetzt werden. Noch zerschneidet die Bundesautobahn A7 die Hamburger Stadtteile Othmarschen und Bahrenfeld und damit den Bezirk Altona in Altona West und Altona Ost, eine tiefe Wunde vom Volkspark bis zur Elbe mitten in Hamburg-Altona. Beängstigend ist die Verkehrsentwicklung auf diesem Teilstück von Europas meistbefahrener Autobahn: aktuell mit bis zu 160.000 Fahrzeugen täglich. Verstärkt wird diese Entwicklung noch durch den achtspurigen Ausbau der A7 vom Elbtunnel bis zum Dreieck Nordwest und den sechsspurigen bis zum Bordesholmer-Dreieck. Folgen dieser Entwicklung sind zunehmende Belastungen durch Lärm, Abgase und Feinstaub, die die Gesundheit der Menschen stark beeinträchtigen. Lebensqualität und Stadtentwicklung bleiben auf der Strecke.

Die Lösung des Problems ist ebenso einfach wie genial. Eine durchgängige Abdeckung der BAB7 von der Behringstraße bis zum Volkspark beseitigt Lärm, Abgase und Feinstaub weitestgehend, verbindet Altona-West und Altona-Ost wieder als Einheit und schafft einen neuen Grünzug von der Elbe bis zum Volkspark mit Erlebnis- und Erholungswert für die Menschen. Die technische Machbarkeit ist in Gutachten unbestritten. Das Gesamtprojekt verbunden mit der Wiederherstellung der zerrissenen Altonaer Stadtteile umfasst folgende Elemente:

- Abdeckung der BAB7 vom Volkspark bis zur Behringstraße zum Schutz der Menschen vor Lärm und Abgasen
- Herstellung einer Grünachse vom Volkspark bis zur Elbe gemäß den ur-



Die Autobahn 7 zerschneidet seit langem den Stadtteil Bahrenfeld und sorgt durch häufigen Stau für Abgase und Lärm. *Foto: Bernt Grabow*

Temporis Praeteritum:

Wir befinden uns im Jahre 1994 im vergangenen Jahrhundert. Ganz Altonum, vor allem Othmarschum und Bahrenfeldum, stöhnen unter der Belastung durch Lärm und Gestank aus dem Altonaer Graben und resignieren vor der Unfähigkeit der Regierungen in Berlinum und Hamburgum den Großen Graben abzudeckeln und zu überwinden. Ganz Altonum, ganz Othmarschum und ganz Bahrenfeldum? NEIN!

Futurum:

Wir schreiben das Jahr 2023. Alles hat sich zum guten gewendet, in ganz Altonum, vor allem in Othmarschum und auch in ganz Bahrenfeldum, herrscht wieder das alte, gute Leben, herrscht endlich wieder Ruhe und Frieden, wie vor dem großen Graben. Alle Altonaerinnen und Altonaer feiern ein großes Fest und sind sich in einem einiger denn je: Die spinnen die Berliner, die spinnen die Hamburger!



sprünglichen Konzepten Fritz Schumachers (Baudirektor in Hamburg von 1909 bis 1933) – Errichtung von dringend benötigten Wohnquartieren: von Geschosswohnungen, Einfamilien- und Reihenhäusern in voll erschlossener Lage und bereits vorhandener Infrastruktur im Hamburger Westen – Herstellung von Sport-, Freizeit- und Parkanlagen mit Verweilqualität, Schaffung modernster Kleingartenflächen auf dem Deckel mit durchgängigen Fuß- und Radwegeverbindungen

Selbstverständlicher Grundsatz des Projektes ist dessen belastbare Finanzierung, wobei ein großer Teil der Kosten durch die Erlöse aus den Entwicklungsflächen im Rahmen des Flächentauschkonzeptes, das heißt durch die Verlagerung von Sport- und Kleingartenflächen auf den Deckel und Bebauung der freiwerdenden Entwicklungsflächen, gedeckt werden kann. Es ist der vielfache Nutzen des Projektes, der es zum „Jahrhundertprojekt“, zum Vorzeigeprojekt für Hamburg neben der Elbphilharmonie und Altonas „Neuer Mitte“ machen wird.

Über 40 Jahre warten die Menschen in Altona nun auf Schutz vor Autobahnlärm und vor Abgasen, sie warten auf die „Reparatur“ ihrer Stadtteile Bahrenfeld und Othmarschen. Jetzt ist es soweit, die Entscheidung ist gefallen, ein Zurück gibt es nicht mehr. Nach dem Planfeststellungsverfahren werden voraussichtlich Baubeginn im Jahr 2019 und damit Fertigstellung des langen Altonaer Deckels im Jahr 2023 sein.

Der Erfolg hat bekanntermaßen viele Väter und natürlich auch Mütter, so auch dieser. Dem deutschen Soziologen und Nationalökonom Max Weber wird die Definition von Politik zugeschrieben: Politik sei das Bohren harter Bretter und dies mit Augenmaß. Der Kampf um den langen Altonaer Volldeckel war gemessen an dieser Definition Max Webers das Bohren harter Balken

mit mehr als Augenmaß. Es ist in erster Linie das Verdienst des zivilgesellschaftlichen Engagements der Bürgerinitiative „Ohne Dach ist Krach“, die nunmehr seit 22 Jahren



Wolfgang Kaeser und Bernt Grabow von der Bürgerinitiative „Ohne Dach ist Krach“ vor einer aktuellen Skizze zur Deckel-Planung.

um ihr Deckelkonzept mit viel Augenmaß gekämpft und letztlich obsiegt hat. Der „Kampfname“ „Ohne Dach ist Krach“ war über die vielen Jahre mehr „Drohen mit der Kavallerie“, denn Handlungsmaxime. Sämtliche inhaltlichen und technischen Konzeptvorstellungen, die die jetzige Deckellösung prägen, gehen weitestgehend auf die Arbeitsergebnisse der Initiative zurück. Dies gilt vornehmlich für das Flächentauschkonzept und die Deckelgestaltung und vieles andere mehr.

Vier Erste Bürgermeister Hamburgs, eine Vielzahl von Senatorinnen und Senatoren mussten in unzähligen und oft schwierigen Gesprächen und Initiativen immer wieder von neuem von der Richtigkeit des Konzeptes und dessen Finanzierbarkeit überzeugt und bestärkt werden. Dieses langjährige zivilgesellschaftliche Engagement der Bürgerinitiative „Ohne Dach ist Krach“ und deren Erfolg verdient Lob und Anerkennung. Manchmal bedarf es auch der Grundhaltung des „Mutes vor Königsthronen“.

Nicht nur einmal war das Deckelprojekt von seiner „Beerdigung“ durch Entscheidungsträger bedroht. Politische Verantwortung verlangt dann den Mut und die Stand-

haftigkeit, mit medialem Druck auch die Entscheidungsträger der eigenen Partei der Sache wegen an den „Pranger“ zu stellen. Beispielen dieser Art und medialem Druck über die vielen Jahre hinweg ist es auch zu verdanken, dass wir heute wenige Meter vor dem Ziel sind.

Foto: Grabow Der Erfolg bedarf, wie gesagt, nicht nur der Väter, sondern gleichwohl auch der Mütter. Es ist das unbestrittene Verdienst der ehemaligen Senatorin Anja Hajduk erstmals den „Gordischen Knoten“ durchgeschlagen und sich zu den Vorschlägen einer Deckellösung in Altona der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) bekannt und für diese gekämpft zu haben. Eine Entscheidung für den langen Deckel bis zur Behringstraße war dies allerdings noch nicht. Auf dieser Strecke war lediglich eine Galerielösung vorgesehen.

Lange war das „Schwarze Peter-Spiel“ unterschiedlicher und wechselnder politischer Farbgebung in Berlin und Hamburg und die gegenseitige Schuldzuweisung für die Verantwortung für das Scheitern einer Deckellösung ausschlaggebend. Die SPD-Fraktion Altona hat daraus gelernt, denn manchmal sind Veränderungen des Bewusstseins zuerst Veränderungen der Sprache. Der entscheidende Durchbruch und eine Veränderung des Bewusstseins in





Die Bürgerinitiative „Ohne Dach ist Krach“ bei der nachdrücklichen Forderung nach dem langen Volldeckel.

Foto: Elbe-Wochenblatt

diesem kontraproduktivem „Schwarze Peter-Spiel“ gelang durch unsere Einführung des Begriffes „Altonaer Konsens“: SPD, Bündnis 90/Die Grünen und CDU in Altona gelang es in vertrauensvoller Zusammenarbeit gegenüber Senat und Bürgerschaft nur noch gemeinsam für den langen Altonaer Volldeckel zu kämpfen. Es war dann das Verdienst der Koalitionsspitzen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen in der Hamburgischen Bürgerschaft den „Altonaer Konsens“ zusammen mit der CDU zum inhaltlich identischen „Hamburger Konsens“ zu machen.

Im Sinne Max Webers hoffen wir, dass sich alle anderen politischen Kräfte der Präferenz Webers für die Verantwortungsethik anschließen und sich nun ebenfalls zu dem „Altonaer und dem Hamburger Konsens“ bekennen. Nach wie vor gibt es viel zu tun, denn noch ist nicht aller Tage Abend.

Letztlich dient auch der sogenannte „Letter of Intent“, der vom Ersten Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg für den Senat, von der Bezirksamtsleiterin von Altona und vom Vorsitzenden der Bezirksversammlung Altona gezeichnet

wurde, der Rechtssicherheit, dass der lange Altonaer Volldeckel vom Volkspark bis zur Behringstraße wirklich gebaut wird. Wir Altonaer schlucken damit keineswegs eine „Kröte“, denn wir leisten damit einen nicht unwesentlichen Beitrag für dringend benötigten Wohnraum durch den Bau von 2500 Wohneinheiten und schaffen zudem durch die zweispurige Weiterführung des Holstenkamps über die BAB 7 bis zur Bahrenfelder Trabrennbahn Lärmgerechtigkeit und Entlastung für die vom Lärm geplagten Anwohnerinnen und Anwohner der Stresemannstraße.

Wir Altonaer Sozialdemokratinnen und -demokraten werden weiter dafür kämpfen, dass nun zügig mit dem Planfeststellungsverfahren begonnen wird, der erste Spatenstich tatsächlich im Jahr 2019 erfolgt und wir tatsächlich im Jahr 2023 unser großes Deckelfest über dem Großen Graben feiern. Versprochen!



Wolfgang Kaeser
Mitglied im Planungsausschuss

kaeser@spdfraktionaltona.de



Interview zum Deckel über die BAB7

Im Gespräch mit dem Sprecher der Bürgerinitiative „Ohne DACH ist KRACH“

In seiner vergangenen Ausgabe hat der Newsletter „Rote Seiten“ den langen Altoaner Volldeckel über die Bundesautobahn 7 (BAB7) als einen Meilenstein für die Hamburger Stadtentwicklung, für Schutz vor Lärm und Abgasen für die Anwohnerinnen und Anwohner und nicht zuletzt für ein gelungenes zivilgesellschaftliches Engagement bewertet. Einen großen Anteil daran, dass der Deckel nun endlich gebaut wird, hat auch die Bürgerinitiative „Ohne DACH ist KRACH“, die sich seit Jahren für die lange Variante des Deckels ausgesprochen hat. Unser Fraktionsmitglied Wolfgang Kaeser führte ein Gespräch mit Bernt Grabow, dem Sprecher der Initiative

Kaeser: Die grundsätzliche politische Entscheidung für den langen Altonaer Volldeckel ist ja nun endlich gefallen. Wie geht es Ihnen jetzt damit? Warum haben Sie sich eigentlich überhaupt engagiert?

Grabow: Ich wohne mit einer kurzen Unterbrechung in meinem Elternhaus in Othmarschen, nicht weit von der BAB7. Ich bin durch den Lärm und die Abgase der Autobahn ganz erheblich betroffen. Ich hätte erwartet, dass Hamburg und der Bund seine Bürger rechtzeitig hinreichend schützt. Ganz besonders, weil durch die rasante Zunahme des Autoverkehrs von prognostizierten 35.000 auf mehr als 150.000 Autos täglich die Belastung durch den Lärm unerträglich geworden ist.

Wie sah Ihr Engagement anfänglich aus?

Ich habe zunächst versucht, mich gegen die geplanten unzureichenden Lärmschutzmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Bau der 4. Röhre des Elbtunnels gerichtlich zu wehren. Mir wurde vom Gericht nahegelegt, auf eine Klage zu verzichten, weil ich nach Ansicht des Gerichtes nicht betroffen sei. Dann habe ich gegen den Planfeststellungsbeschluss Widerspruch eingelegt, in

der Hoffnung, damit Veränderungen zu erreichen.

Wie ist es Ihnen denn dabei ergangen?

Am meisten hat mich dabei geärgert, dass der Zweck des Anhörungsverfahrens nur das „Anhören“ war, nicht aber in dem Verfahren begründet, zu klären, welche Position richtig ist. Dazu passt, dass der Leiter der Anhörung aus der anhörenden Behörde kam und damit nicht moderierend neutral war. In einer Pause gab mir ein Mitarbeiter der Baubehörde den Tipp, dass der bessere Weg die Gründung einer Bürgerinitiative (BI) sei.

Wie ist es weitergegangen? Haben Sie dann wirklich eine Initiative gegründet?

Ja! Es gab ein Treffen im Röperhof am Rande der Autobahn, noch voller Empörung über das Anhörungsverfahren. Ich habe dann den Vorschlag gemacht, dass wir uns organisieren müssen.

Haben Sie da schon eine Vorstellung davon gehabt, wie Sie Ihr Ziel erreichen wollen?

Wir waren uns schnell einig, dass wir in einem Dreischritt arbeiten wollen: Schlau-



Wolfgang Kaeser im Gespräch mit Bernt Grabow, Sprecher von „Ohne DACH ist KRACH“.



machen, Öffentlichkeit herstellen, das Gespräch mit den Politikern suchen und alle Akteure überzeugen.

Ihre BI trägt ja den Kampftitel „Ohne DACH ist KRACH“?

Das stimmt, aber wir waren uns immer einig, dass wir mit Argumenten sachlich überzeugen wollen und auch die Demonstrationen benutzen wollten, um Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit und der Politik für unser Anliegen zu erreichen, nicht aber um Krawall zu machen.

Hat sich denn diese Taktik über die Jahre bewährt?

Ich bin sicher, dass wir unsere Ziele nicht erreicht hätten, wenn wir einmal Remmiedemmi gemacht hätten und damit dann ein sinnvoller Dialog aller Erfahrung nach nicht mehr stattgefunden hätte. Nicht umsonst ist die BI in den 22 Jahren ihres Bestehens immer wieder für Ihre konzeptuelle, sachorientierte und gesprächsbereite Arbeit gelobt worden.

Sicher haben Sie über die Jahre viele Dinge erlebt. Was hat Sie dabei am meisten gestört?

Das Gefühl mancher Personen in einem vereinbarten Gespräch nur lästig zu sein. Statt offen informiert zu werden, Mauern durch Behörden – ein Beispiel: auf die Frage nach aktuellen Verkehrszahlen am Elbtunnel wurde uns geantwortet, dass solche Zahlen nicht vorlägen, obwohl, wie eine Besichtigung gezeigt hat, sie täglich minutengenau erfasst werden. Immer wieder hat uns die Diskrepanz zwischen den Aussagen vor der Wahl und dem Handeln nach der Wahl erheblich gestört, es gab nichts, worauf man sich verlassen konnte, was unverhandelbar war.

War das immer so?

Nein, wir sind immer wieder Politikern in allen Fraktionen und Funktionen begegnet,

auf deren Zusagen und Wort man sich verlassen konnte. Sie haben nichts versprochen, was sie nicht halten konnten, aber gehalten, was sie versprochen.

Wie viele Erste Bürgermeister und Senatoren haben Sie eigentlich „überlebt“?

Da müsste ich nachdenken. Fünf Bürgermeister sind es: Voscherau, Runde, von Beust, Ahlhaus und Scholz. Ob ich alle zuständigen Bau-, Wirtschafts-, Umwelt- und Verkehrssenatoren noch zusammenbekomme, glaube ich nicht.

Was würden Sie sich denn als Konsequenz aus Ihrer bisherigen Arbeit wünschen?

Bei solchen komplexen Problemen wie der Vereinbarkeit von Leben in der Stadt und Verkehr und den damit verbundenen großen Projekten, sollte manches anders gemacht werden. Aus dieser Erfahrung mit dem Moderationsverfahren, das ja zum Ziel hatte, eine für alle Seiten verbindliche Zahlenbasis zu erreichen, nach einem u.E. fehlerhaften Gutachten, das die damalige Baubehörde in Auftrag gegeben hatte, resultiert.

Was bedeutet das denn konkret?

Man muss von Beginn an gemeinsam – Betroffene, Politik und Verwaltung – nachdenken. Die unterschiedlichen Interessen aller Beteiligten müssen deutlich und transparent werden. Denn es gibt keine unberechtigten Interessen, um sie im Laufe des Prozesses gegeneinander abwägen zu können. Notwendig ist weiter eine umfassende, gemeinsame Faktenbasis. Man muss sich auf gemeinsam definierte und verbindliche Beurteilungskriterien für die Projektentscheidung einigen. Zusätzlich sollte es ein darauf beruhendes vergleichendes Ranking für große Projekte geben, um sich für oder gegen eines entscheiden zu können.

Wie sehen Sie die Rolle der Bürger in diesem Prozess?

Es muss klar abgegrenzt werden wo Beteiligung aus der in der Projektdefinition heraus möglich ist und wo nicht. Nur so können unberechtigte Erwartungen vermieden werden. Wenn zum Beispiel Bürger an einem „Runden Tisch“ oder in anderen Verfahren beteiligt werden, dann sollten die Ergebnisse auch einfließen, sonst wäre es nur eine Alibiveranstaltung. Daraus entsteht sonst Verdruss. Darin sehe ich die Rolle einer BI als Anreger, Ideenlieferant, Überzeuger, aber die Politik – also das Parlament und nicht die Verwaltung – muss entscheiden.

Welche Erfahrungen hatten Sie eigentlich mit entscheidenden Personen?



„Mich hat erstaunt, dass oft so wenig Faktenkenntnis bei Entscheidungsträgern vorhanden ist, so auch bei Senatoren und Parlamentariern.“

Mir ist klargeworden, dass immer noch von einzelnen Personen Entscheidungen abhängig sind und wie sehr oft Bauchgefühl statt Kalkül entscheidet.

Beschreiben Sie doch einmal die typischen Verhaltensweisen.

Die, die zuhören können und die, die sowieso alles schon zu wissen meinen. Die, die offen sind für Argumente und die sie ernsthaft diskutieren, und die, die nur Pseudoargumente gebrauchen. Die, die schwätzen und die, die Aussagen machen, nachdem sie sich schlau gemacht haben. Die, die sich an das halten, was sie sagen und die, die es im Zweifel so nicht gemeint hatten.



Nun zu einem ganz anderen Punkt: wie sehen Sie die Rolle einer BI im gesellschaftlichen Kontext?

Mich treibt um: Für wen darf eine BI eigentlich sprechen, welche Legitimation hat sie? Wie kann sich eine BI bei den Menschen im Stadtteil verankern? Umgekehrt stellt sich doch auch die Frage: Für wen kann eigentlich eine Partei sprechen? Wenn beispielsweise die Wahlbeteiligung bei 50% liegt und eine Partei mit 50% gewählt wird, dann spricht sie eigentlich lediglich nur für 25% der Wähler.

In unserer vergangenen Ausgabe der „Roten Seiten“ haben wir Ihren Erfolg als Meilenstein bezeichnet. Sehen Sie die Arbeit der BI und Ihr Engagement nun als beendet an?

Natürlich nicht! Wir wollen zunächst die naheliegenden Schritte sicherstellen: Planfeststellungsverfahren mit Beginn 2016, Baubeginn spätestens 2019 und eine zügige Fertigstellung des Autobahndeckels 2023. Wir werden das Projekt weiter begleiten,

denn es gilt aufzupassen, dass die Termine eingehalten werden. Außerdem wollen wir, dass auf den Entwicklungsflächen gute menschen- und stadtverträgliche Architektur gebaut wird auf der Basis des Letter of Intent, der von Senat, Bezirksamtsleitung und -versammlung unterzeichnet wurde. Wir wollen aufpassen, dass die Interessen aller Anwohner, der Kleingärtner, der Verkehrsteilnehmer zu einem guten Ausgleich kommen.



„Ich will andere ermutigen im Engagement für eine sie betreffende Sache die ausgleichende Lösung zu suchen, statt einfach immer nur „nein“ zu sagen.“

Und abschließend Ihr Credo?

Ich möchte die Politik zu mehr Verlässlichkeit bewegen. Und das möchte ich auch noch: Auf dem Deckel spazieren gehen und sagen: „Guck mal, die 22 Jahre haben sich gelohnt!“

Herr Grabow, wir wünschen Ihnen weiter Erfolg für Ihre engagierte Arbeit und viel Sonnenschein im Jahr 2023 für den ersten Deckelspaziergang! Wir danken Ihnen für das Gespräch.



Wolfgang Kaeser
Mitglied im Planungsausschuss
 kaeser@spdfraktionaltona.de

