

Einwendungen

zum Städtebaulichen Vertrag und Bebauungsplan-Entwurf Altona-Nord 28 Holstenareal

**Anlässlich der Öffentlichen Auslegung durch das Bezirksamt Altona im
Dezember 2021**

Auswahl

Einwendungen von Bürgerinnen und Bürgern aus Altona

Einwendung zum Bebauungsplan-Entwurf zum Holstenareal: Städtebaulicher Vertrag

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Mitglied einer Baugemeinschaft, die sich auf das Gelände des Holstenareals bewerben möchte, und als Genosse der benachbarten fux eG, möchte ich als sowohl unmittelbar als auch mittelbar betroffener Anwohner folgende Einwendung zum städtebaulichen Vertrag und Bebauungsplan-Entwurf zum Holstenareal einreichen.

Meine Einwendung bezieht sich auf folgenden Punkte:

1. Drittermix

Der in Hamburg übliche und auch für das zukünftige Holsten-Quartier vorgesehene Drittermix geht an den realen Wohnbedarfen in Hamburg vorbei und ist völlig unzureichend. 40 Prozent der Hamburger*innen haben Anspruch auf eine Sozialwohnung nach dem ersten Förderweg mit einer Einstiegsrente von 6,80 €/qm netto kalt. Weitere 10 Prozent haben Anspruch auf eine Wohnung nach dem 2. Förderweg mit einer Einstiegsrente von 8,90 €/qm. Zudem sinkt die Zahl der zur Verfügung stehenden Sozialwohnungen seit Jahren, weil mehr Wohnungen aus der Sozialbindung herausfallen als neu gebaut werden. Selbst 50 Prozent geförderte Wohnungen würden also nicht ausreichen, um diesen Verlust auszugleichen, d.h. mehr als die Hälfte der neu errichteten Wohnungen auf dem Holstengelände müssten gefördert werden, wenn hier nicht ein Stadtteil mit einer gravierenden sozialen Schieflage entstehen soll, der einkommensschwächere Haushalte tendenziell aus den innenstadtnahen Quartieren verdrängt.

2. Sozialwohnungen

Hinzu kommt, dass der städtebauliche Vertrag vorsieht, dass bis zu 50 Prozent der geförderten Wohnungen über den 2. Förderweg vergeben werden können. Für die „echten“ Sozialwohnungen im 1. Förderweg bliebe im Extremfall also nur ein Sechstel. Auf sie hätten aber wie oben erwähnt 40 Prozent der Hamburger*innen einen Anspruch. Der entsprechende Passus muss an die realen Zahlen angepasst werden, wenn nicht auch hier der Eindruck entstehen soll, dass der Stadtteil ärmeren Bevölkerungsschichten verschlossen bleiben soll. Diese Form der Segregation gilt es im Sinne einer sozial ausgewogenen und gerechten Stadtentwicklung unbedingt zu vermeiden.

3. Preisgedämpftes Segment

Der Bezirk stellt es als Erfolg dar, dem Investor ein sog. preisgedämpftes Segment an Wohnungen abgerufen zu haben. Von den frei vermieteten Wohnungen sollen demnach jeweils 50 Prozent für 12,90 € bzw. 14,90 € netto kalt pro qm vergeben werden. Ganz davon abgesehen, ob 13 bzw. 15 Euro netto kalt tatsächlich als „preisgedämpft“ bezeichnet werden können, ergibt ein Blick in den städtebaulichen Vertrag, dass dies nur bei Erstvermietung gilt. Mit jedem Wechsel des Mietverhältnisses können also sofort höhere Mieten verlangt werden. Das „preisgedämpfte Segment“ erweist sich somit als schöner Schein. In dem Vertrag müsste auch für dieses Segment dringend eine zeitliche Bindung verpflichtend fixiert werden.

4. Baugemeinschaften

20 Prozent der Fläche waren ursprünglich für Baugemeinschaften für Wohnen vorgesehen. Wegen des Wegfalls eines Gebäuderiegels an den Bahngleisen aufgrund eines „Elektrosmog“-Gutachtens sind es nun real nur noch 13,5 Prozent. So begrüßenswert es ist, dass die übrigen 6,5 Prozent nun für Baugemeinschaften für Gewerbe – unter allerdings noch völlig unklaren Bedingungen – vorgesehen sind, so wenig einsehbar ist es, dass es für Baugemeinschaften für Wohnen keine Kompensation auf dem restlichen Gelände gibt, zumal Baugemeinschaften zumindest potentiell ein Anker für eine solidarische Stadtentwicklung sein können. Zu kritisieren ist weiterhin, dass den geförderten Baugemeinschaften regelmäßig die schlechtesten Grundstücke, z.B. an Bahngleisen oder Durchgangsstraßen zugewiesen werden. Für den Baugemeinschaftsblock auf dem Baufeld 7 des zukünftigen Quartiers gilt gleich beides. Geförderte Baugemeinschaften müssten aber auch auf den „besseren“ Grundstücken des Geländes einen Platz finden. Der Bebauungsplan bzw. die Grundstücksvergabe ist entsprechend zu ändern. Positiv zu vermerken ist immerhin, dass diesmal keine Flächen an Baugemeinschaften in Privateigentum vergeben werden sollen.

5. Gewerbe

Die hohen Miete für Gewerbe schränken die Möglichkeiten für ein kleinteiliges, an den Bedürfnissen des Stadtteils orientiertes Gewerbe gravierend ein.

Die für den Handwerkerhof als Ausnahme vorgesehenen 10 Euro pro qm netto kalt gelten nur für die ersten zehn Jahre. Dies bietet kleinen mittelständischen Unternehmen keine Planungssicherheit. Die Mietgarantie müsste für einen wesentlich längeren Zeitraum festgelegt werden bzw. zumindest eine Mietsteigerung auf eine moderate Höhe limitiert werden.

6. Park

Die öffentliche Grünanlage ist um mindestens ein Drittel zu klein. Das Landschaftsprogramm Hamburg sieht sechs Quadratmeter öffentliche Grünfläche pro Bewohner*in vor. Bei ca. 2.500 zukünftigen Einwohner*innen des Quartiers wären das knapp 15.000 qm (bei geschätzten zwei, aber mindestens 1,85 Personen pro Wohnung), vorgesehen sind aber nur 10.300 qm. Dies entspricht weder den Anforderungen des Klimawandels – Stichwort „Schwammcity“ – noch der Rede von einem Grünzug von der Stresemannstraße bis zur Elbe.

7. Seriosität und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Investors Consus/Adler

Am 6. Oktober sorgte ein Bericht des Shortsellers Fraser Perring für Schlagzeilen und hält seitdem Presse und Geschäftswelt in Atem. Der britische Aktienhändler, der bereits den Wirecard-Skandal mit aufgedeckt hatte, veröffentlichte bei Viceroy Research ein 61-seitiges Dossier, in dem er Adler Betrug und ein Geschäftsgebaren am Rande der Kriminalität vorwarf. Seine Vorwürfe lauten u.a. auf Bilanzbetrug, Manipulation und Täuschung der Geldgeber:

- Die Adler Group sei hoffnungslos überschuldet, die tatsächliche Beleihungsquote übersteige die angegebenen Werte bei Weitem.

- Sowohl der Immobilienbestand als auch das Entwicklungsportfolio der Bauprojekte seien künstlich überbewertet.

- Komplexe, intransparente und hochspekulative Transaktionen sowie Scheinverkäufe, bei denen kein reales Geld geflossen sei, fänden auf Kosten der Aktionäre und Anleihegläubiger statt und dienten der systematischen Täuschung.

- Die Unternehmen würden zum Zwecke der privaten Bereicherung ausgeplündert.
- Im Zentrum der Operationen stehe der österreichische Unternehmer Cevdet Caner und ein Kreis von Vertrauten, die von den manipulativen Geschäften profitieren würden.

Nicht erst seit dem Bericht von Fraser Perring befinden sich die Aktien von Consus und Adler im Sinkflug. Der Konzern konnte sich nur durch die Aufnahme neuer Kredite in Höhe von 300 Mio. Euro und den massiven Verkauf von Immobilien an die LEG kurzfristig stabilisieren. Presseberichten zufolge könnte eine Übernahme durch den Immobilienkonzern Vonovia und damit der nächste Share Deal für das Holstenareal bevorstehen.

Dass die Vorwürfe nicht aus der Luft gegriffen sind, belegen Berichte aus mehreren Städten Deutschlands. Demnach ist Consus/Adler oft nicht in der Lage oder willens, die Rechnungen von Handwerkern und Bauunternehmen zu bezahlen, so zuletzt im Grone-Viertel in Göttingen. Im Oktober 2021 wurden in zahlreichen Wohnungen des Konzerns, z.B. in Itzehoe und Berlin, die Heizungen nicht angestellt und die Mieter*innen mussten frieren. Darüber hinaus herrscht auf Grundstücken und Baustellen, die im Besitz von Consus/Adler sind, zum Teil seit Jahren Stillstand. Prominente Beispiele sind die Brachfläche Grand Central am Düsseldorfer Hauptbahnhof und das Hochhaus Steglitzer Kreisel in Berlin u.a. Bei dem Projekt Kaiserlei in Offenbach sollen letzten Presseberichten zufolge 7 Mio. Euro Handwerkerrechnungen ohne erkennbare Gegenleistung geflossen sein, auch dies ein Hinweis auf unlautere Geschäftspraktiken.

Auch ein Blick auf die Hamburger Verhältnisse zeigt: Bei keinem der fünf Hamburger Consus-Projekte wurde bislang gebaut. Dies sind neben dem Holstenareal:

- das Neue Korallusviertel in Wilhelmsburg, dessen Gelände wie das Holstenareal ursprünglich von der Gerchgroup erworben und 2018 an Consus weiterveräußert wurde
- das Neuländer Quarrée und die ehemalige New York Hamburger Gummiwaren-Fabrik in Harburg
- ein Gelände am Billwerder Neuen Deich in Rothenburgsort.

Die drei letztgenannten Grundstücke wurden im letzten Jahr an eine dubiose Firma namens Partners Immobilien mit Sitz auf der Kanalinsel Guernsey verkauft. Auch hier gibt es Zweifel, ob tatsächlich Geld geflossen ist. Die Vermutung liegt nahe, dass es sich um Scheinverkäufe handelt.

Die Antwort des Senats auf eine Kleine Anfrage der Partei Die Linke hat ergeben, dass die Stadt Hamburg nicht einmal Rücksprache mit der BaFin genommen hat und auch keinen Kenntnisstand über die aktuellen Besitzer der drei genannten Grundstücke hat. So ist sie dem Investor aber hoffnungslos unterlegen und verhandelt nicht auf Augenhöhe.

In der Summe ist völlig unklar, ob der Investor überhaupt willens und in der Lage ist, die Bebauung des Holstenareals gemäß den Vorgaben des städtebaulichen Vertrags und des Bebauungsplan-Entwurfs umzusetzen. Es drohen weitere Jahre Stillstand und eine unbebaute Brache wie auf anderen Grundstücken, die im Besitz von Consus/Adler oder mit dem Konzern verbundenen Briefkastenfirmen in Steueroasen sind.

Es ist zu begrüßen, dass in Abschnitt 11 des städtebaulichen Vertrags zur „Sicherung der vertraglichen Verpflichtungen“ einige rote Linien eingezogen worden sind. Diese sind jedoch unzureichend:

- da der Nachweis der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit nicht durch unabhängige Gutachter überprüft wird, sondern laut Antwort des Senats auf eine Kleine Anfrage der Partei Die Linke dem Investor selbst überlassen wird.

– da die Vertragsstrafen zwar minutiös aufgelistet, in der Summe aber auf maximal 20 Mio. Euro gedeckelt sind und so vom Investor einfach „eingepreist“ werden können. Vor diesem Hintergrund ist es bemerkenswert, dass einem Bericht der ZEIT zufolge der Wert des Grundstücks im letzten Quartalsbericht der Adler Group mittlerweile nicht mehr mit – ohnehin spekulativ hochgetriebenen – 320 Mio., sondern neuerdings mit 364 Mio. angegeben wird.

– die Aufsplitterung der Eigentümer des Areals in 26 Untergesellschaften eine Überprüfung der Einhaltung der eingegangenen Verpflichtungen sehr erschwert. Angesichts der vorliegenden und offenbaren Fakten ist ein Vertragsabschluss in der vorliegenden Form mit dem Investor Consus/Adler politisch und im Interesse der zukünftigen Bewohner*innen des Stadtteils nicht zu verantworten. Ein ganzer Stadtteil darf nicht dubiosen Geschäftspraktiken und purer Renditemaximierung geopfert werden.

In der Summe

stehen auch unabhängig vom jeweiligen Investor laut städtebaulichem Vertrag einem Drittel geförderter zwei Drittel sündhaft teure Wohnungen mit Anfangsmieten von 20 € netto kalt und mehr gegenüber.

Das grundlegende Problem besteht darin, dass der maßlose Renditeanspruch des Investors nie in Frage gestellt wurde. Daraus resultiert, dass jedes Zugeständnis, das dem Investor angeblich an einer Stelle abgerungen wurde, an anderer Stelle kompensiert wird. D.h. statt 20 € netto kalt pro qm wird es dann Wohnungen geben, die 23 € pro qm oder noch mehr kosten.

Die teuren Wohnungen und hochpreisigen Gewerbemieten werden zudem einen Gentrifizierungseffekt auf den umgebenden Stadtteil ausüben und dort ebenfalls zu höheren Preisen führen. Auch die Bewohner*innen in der unmittelbaren Nachbarschaft werden also negativ von der Fehlentwicklung auf dem Holstenareal betroffen sein. Dies widerspricht aber eklatant der sozialen Erhaltungssatzung Altona-Nord.

Die einzig langfristig sinnvolle Lösung läge in einer Kommunalisierung des Geländes und seiner Übergabe an ein Konsortium aus Genossenschaften, kommunalen Wohnungsbauunternehmen und selbstverwalteten Projekten im Sinne einer neuen Wohnungsgemeinnützigkeit.

Flankierende Maßnahmen müssten sein: Limitierung des Ankaufpreises auf einen sozialverträglichen Verkehrswert und eine neue Bodenpolitik, Verbot der Share Deals in der geltenden Form, Stärkung des städtischen Vorkaufsrechts und ein Gesetz, das für Transparenz und Offenlegung von Finanztransaktionen und Besitz- und Beteiligungsverhältnissen sorgt.

Die Hamburger Bürgerschaft hat begrüßenswerterweise mehrere Bundesratsinitiativen auf diesem Feld angekündigt, doch auch hier gilt: Den Worten müssen Taten folgen.

In der Zusammenfassung der vorgebrachten Argumente ist die Schlussfolgerung dieser Einwendung: Der städtebaulichen Vertrag mit dem Investor Consus/Adler bzw. den im Vertrag genannten 26 Teilgesellschaften darf in der vorliegenden Form nicht unterschrieben werden.

Einwendung zur städtebaulicher Dichte im Bebauungsplanentwurf Altona-Nord 28

Als Anwohner des künftigen Holstenquartiers soll meine Mietwohnung laut Verschattungsgutachten in besonderem Maße von Verschattung betroffen sein. Das betrifft den rückwärtigen Teil der Wohnung nach Osten hin mit einem Zimmer, Küche und Bad. Für das 1. Obergeschoss wird die Mindestnorm nicht eingehalten.

Bereits jetzt ist das Zimmer zur Straßenseite nach Westen von Verschattung betroffen: Auf der gegenüberliegenden Straßenseite wurde als Teil der Neuen Mitte Altona ein sechsgeschossiges Mietshaus des BVE errichtet.

Auch Neubauwohnungen des geplanten Holstenquartiers werden in erheblichem Maße betroffen sein. Verschattung unterhalb der Mindestnormen ist im vorliegenden Bebauungsplanentwurf offenbar nicht die Ausnahme, sondern die Regel. Dabei verletzt die hohe städtebauliche Dichte mit einer Geschossflächenzahl von 2,86 und mit 4–4,53 in einzelnen Straßenblöcken das Gebot des § 1.6.1 Baugesetzbuch zur Herstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse und unterschreitet die in der DIN 5034-1 festgesetzten Mindestnormen zur Besonnung und Belichtung von Wohnräumen.

Die Baunutzungsverordnung (BauNVO) sieht als Orientierungswerte in Allgemeinen Wohngebieten (WA) eine GRZ von 0,4 und eine GFZ von 1,2 vor. In der Planung für das Holstenquartier wird die GRZ um 50 %, die GFZ in den allgemeinen Wohngebieten mit einer GFZ von bis zu 4,0 in einzelnen Straßen Blöcken um das mehr als Dreifache, in den Urbanen Gebieten mit 4,53 um das Eineinhalbfache überschritten.

„Bei einer Verteilung der Baumasse unter Einbeziehung der öffentlichen und privaten Grünflächen ergibt sich auf **das gesamte Quartier** gesehen eine GRZ von 0,52 und eine GFZ von 2,86.“

Zum Vergleich dazu die Dichtewerte einiger Hamburger Wohnsiedlungen:

Steilshoop:	GFZ 0,8
Mümmelmannsberg:	GFZ 0,94
Osdorfer Born:	GFZ 0,9
Kirchdorf-Süd:	GFZ 0,78
Grindelhochhäuser	GFZ 1,65
Falkenriedterrassen:	GFZ 2,36 (1)

Das heißt, mit dem Holstenquartier werden die städtebaulichen Dichten der Hamburger Großsiedlungen um das 3–3,5fache überschritten. Und sogar die städtebauliche Dichte der Falkenriedterrassen z.B., die lange als der übelste Spekulations-Arbeiterwohnungsbau der Gründerzeit galten, wird durch das Holstenquartier noch um 17,4 % überschritten. Die Stadt plant hier die Sanierungsgebiete von morgen!

Die Werte der Baunutzungsverordnung können zwar „aus städtebaulichen Gründen überschritten werden, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforde-

rungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden. Das Gebot des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden ist sicherlich ein guter Grund, dichter zu bauen. Aber eine **Überschreitung der Orientierungswerte um mehr als das Dreifache ist maßlos**. Der Sinn der Orientierungswerte ist u.a., gem. dem § 1 Abs. 6 Satz 1 des Baugesetzbuches gesunde Wohnverhältnisse zu gewährleisten. Dazu gehören auch eine ausreichende Belichtung und Besonnung der Wohnungen.

Solche Dichten, die weit über die Orientierungswerte der BauNVO (Baunutzungsverordnung) hinausgehen, widersprechen dem Gebot des §1 (6)1 des Baugesetzes, der vorgibt, dass die Herstellung **gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse** bei der Planung besonders zu berücksichtigen sind. Das Ergebnis ist eine hochverdichtete Bebauung mit engen Straßenschluchten und **Überschreitung der Mindestabstände**, bei der die eng bemessenen Blockinnenhöfe kaum mehr als Lichtschächte sind und die vom Gesetzgeber zugesicherten gesunden Wohnverhältnisse hier daher nicht gegeben sein werden. Dazu heißt es im Kommentar der Baunutzungsverordnung: Die Obergrenzen des Absatzes 1 (des § 17 der BauNVO) können überschritten werden, wenn

1. besondere städtebauliche Gründe dies erfordern,
2. die Überschreitungen durch Umstände ausgeglichen sind oder durch Maßnahmen ausgeglichen werden, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden und die Bedürfnisse des Verkehrs befriedigt werden, und
3. sonstige öffentliche Belange nicht entgegenstehen.

Ausdrücklich wird im Kommentar der BauNVO auf ein Gerichtsurteil hingewiesen, in dem festgestellt wird: Die Verbesserung der **wirtschaftlichen Nutzbarkeit** eines Grundstückes ist **kein** städtebaulicher Grund, der eine **Überschreitung der Obergrenzen des Maßes der baulichen Nutzung** rechtfertigt.(2)

Verschattungsgutachten Holstenquartier

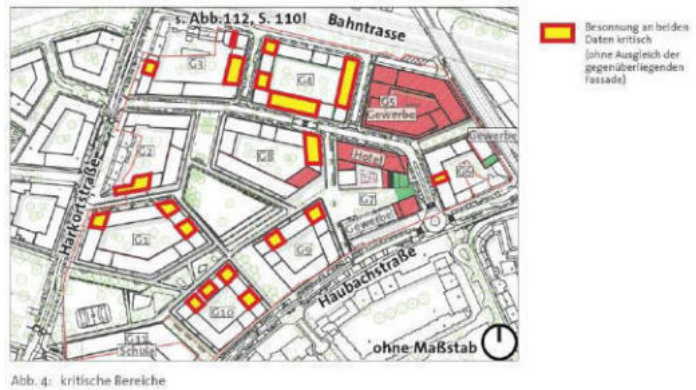
Nach der DIN 5034-1: 13 können nachfolgende Anforderungen für eine „ausreichende“ Besonnungsdauer von Wohnungen als wohnhygienische Mindestanforderung und damit als **Grenzwert zur gesundheitlichen Schädigung und zum baulichen Mangel des Gebäudes** bzw. einer mangelbehafteten Planung angesehen werden. So muss die Besonnungsdauer:

- in mindestens einem Wohnraum der Wohnung zur Tag- und Nachtgleiche 20.März/September mindestens 4 Stunden
- für die Wintermonate: am 17. Januar mindestens 1 Stunde betragen.

In dem Verschattungsgutachten heißt es dann u.a.: „Nach § 136 Abs. 3 Nr. 1 a BauGB stellt eine unzureichende Belichtung und Besonnung von Wohnungen und Arbeitsstätten einen **städtebaulichen Missstand** dar, der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen widerspricht. Für die Bewertung von Verschattung können jedoch unterschiedliche Bewertungsmaßstäbe herangezogen werden. Grundlage ist zunächst die DIN-Norm 5034-1, die bezüglich der Besonnung von Aufenthaltsräumen in Wohnungen folgende Aussagen trifft: *„Vor allem für Wohnräume ist die Besonnbarkeit ein wichtiges Qualitätsmerkmal, da eine **ausreichende Besonnung zur Gesundheit und zum Wohlbefinden** beiträgt. Deshalb sollte die mögliche Besonnungsdauer in mindestens einem Aufenthaltsraum einer Woh-*

nung zur Tag- und Nachtgleiche 4 h betragen. Soll auch eine ausreichende Besonnung in den Wintermonaten sichergestellt sein, sollte die mögliche Besonnungsdauer am 17. Januar mindestens 1 h betragen. Als Nachweisort gilt die Fenstermitte in Fassadenebene. (DIN 5034-1: 13)“

Die geplante hohe städtebauliche Dichte von GFZ 3,1–4,0 führt dazu, dass die Blockinnenhöfe im Winterhalbjahr nachmittags, im Januar z.B. ganztägig voll verschattet sind, zur Tag- und Nachtgleiche ab 16.00 Uhr. Und dass viele Erdgeschosswohnungen in den 6 Wintermonaten keine ausreichende Besonnung haben werden, d.h. die Mindestanforderungen der DIN-Norm 5034-1, die für die Stichtage 17. Januar und 21. März/September definiert sind, werden in vielen der Baublöcke nicht eingehalten. Das Verschattungsgutachten führt dazu aus:



„In der Abbildung 4 sind in dem Lageplan des heutigen Quartiers die Bereiche markiert, die an den beiden maßgeblichen Tagen (17. Januar und 20. März) nicht DIN-konform bzw. ausreichend ausgeglichen werden können. Hierbei ist auffällig, dass das Gebäude G4 an den meisten Fassaden die DIN-konforme oder gemäß dem OVG Berlin ausreichende Besonnungsdauer nicht einhalten kann. Besonders in den Bereichen, in denen die Bebauung dicht geplant ist [...], sind besonders die unteren Geschosse von der Verschattung betroffen. Das betrifft aber ebenso zahlreiche Gebäude bzw. die Erdgeschoßwohnungen in den Blöcken G1, G8, G9, G10.“ Die Anforderungen des §1 Baugesetzbuch an die Schaffung gesunder Wohnverhältnisse werden also dort nicht erreicht.“ (3)

Um diese Überschreitung der Geschossflächenzahlen und die Unterschreitung von Mindestabständen zu rechtfertigen, muss schon in dem Verschattungsgutachten zum Bebauungsplan Altona-Nord 28 – Holstenquartier das Urteil BVG mit herangezogen werden, weil die geltende DIN-Norm 5034-1 Empfehlungen für gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse alleine die Rechtfertigung dafür nicht hergibt. Das ist jedoch unstatthaft: Das Urteil des BVG bezieht sich auf einen Einzelfall, in dem ein Bauvorhaben in Berlin nach Paragraph 34 Baugesetzbuch und vor der Verabschiedung eines Bebauungsplanes genehmigt worden ist. Hier geht es um die Einhaltung von Abstandsregeln und nicht um ausreichende Besonnung und Belichtung – die DIN-Norm 5043 – der Paragraph 1.6.1 Baugesetzbuch (Herstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse) werden in diesem Gerichtsurteil an keiner Stelle erwähnt. D.H. zur Rechtfertigung mangelhafter Besonnung und Belichtungsverhältnisse herangezogene Urteil bezieht sich auf einen Einzelfall und nicht auf größere Teile einer ganzen Siedlung. Damit sind die entsprechenden Ausführungen in der Begründung zum Bebauungsplan fehlerhaft.

Der Gutachter des Verschattungsgutachtens schlägt dann in seinen Empfehlungen vor, den Bewohnern sollte wegen der mangelhaften Besonnungsverhältnisse in den unteren Geschossen „als ausgleichende Maßnahme ein gut besonnener, gemeinschaftlicher Raum, der zu allen Jahreszeiten beheizt und genutzt werden kann“, angeboten werden. Heißt, wenn es mir in meiner Wohnung zu dunkel ist, suche ich zum Auftanken von Sonnenlicht und zur Vorbeugung des Vitamin-D-Mangels den Gemeinschaftsraum auf – in den Innen-

hof kann ich ja nicht gehen, der ist im Winter auch den ganzen Tag verschattet. Das ist nicht nur zynisch, sondern auch sachlich falsch, denn die Gemeinschaftsräume finden sich ebenfalls in den verschatteten Erdgeschosszonen, und zwar genau in denen, die sich wegen mangelnder Besonnungs- und Belichtungsverhältnisse für Wohnnutzung nicht eignen.
(4)

Außerdem wird vorgeschlagen, in den Innenhöfen wegen der zusätzlichen Verschattung auf die Anpflanzung großkroniger Bäume zu verzichten und wegen der schlechteren Lichtreflexion keine Fassadenbegrünung vorzusehen.

Anmerkungen:

¹ Quelle: Hans Harms/Dirk Schubert: Wohnen in Hamburg – ein Stadtführer, Christians-Verlag Hamburg, 1989

² VGH BW 8.9.1995 – 8 S 850/95 UPR 1996, 160

³ Siehe Evers & Küssner: Verschattungsgutachten zum Bebauungsplan Altona-Nord 28 „Holstenquartier“, Hamburg 2020, S. 122.

⁴ Ebenda S. 125.

**Einwendung zum städtebaulichen Vertrag und Bebauungsplan-Entwurf zum Holstenareal:
Verstoß gegen die soziale Erhaltungsverordnung Altona-Nord**

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Mitglied einer Baugemeinschaft, die sich auf das Gelände des Holstenareals bewerben möchte, und somit betroffene Bürgerin möchte ich folgende Einwendung zum städtebaulichen Vertrag und Bebauungsplan-Entwurf zum Holstenareal einreichen, die sich auf einen Verstoß gegen die soziale Erhaltungsverordnung Altona-Nord bezieht:

Ein hochpreisiges Wohngebiet wie das Holsten-Quartier mit zwei Dritteln Miet- und Eigentumswohnungen für Besserverdienende umgeben von einem Stadtteil, der durch die soziale Erhaltungssatzung gem. § 712 BauGB vor Aufwertung und Gentrifizierung geschützt werden soll, gefährdet die Ziele und beabsichtigten Schutzwirkungen der Erhaltungssatzung Altona-Nord.

Für die das Gebiet des heutigen Quartiers umgebenden Stadtteile wurde vor etwa drei Jahren eine soziale Erhaltungssatzung gemäß § 172 Baugesetzbuch erlassen. Politisches Ziel des Erlasses einer solchen Erhaltungssatzung ist es, die gewachsene Sozialstruktur einen Stadtteils zu schützen und Stadtquartiere vor unerwünschten Aufwertungsprozessen und den damit zu befürchtenden Verdrängungsprozessen zu bewahren.

Der Neubau eines derart hochpreisigen Wohnquartiers wird aber enorme Ausstrahlungswirkung auf die städtebauliche Umgebung haben. Sie wird dazu führen, dass auch in der Umgebung Mieten und Bodenpreise weiter steigen werden. Eine Erhöhung der Gewerbemieten wird z.B. dazu führen, dass auch die Preise in den Ladengeschäften steigen werden, zumal durch das neue Quartier eine kaufkräftige Einwohnerschaft in das Viertel Einzug hält. Dies wird aber eine Erhöhung des Preisniveaus für die Güter des täglichen Bedarfs für die ortsansässige Wohnbevölkerung zur Konsequenz haben. Dies wird eine Verdrängung der nicht so zahlungskräftigen Bevölkerungsteile zur Folge haben und damit Segregationsprozesse in der Stadt befördern, was explizit im Widerspruch zu den von der Stadt Hamburg formulierten Zielen der Stadtentwicklung steht.

Die „Repräsentativuntersuchung Soziale Erhaltungsverordnung im Hamburger Stadtteil Altona-Nord“ macht dazu folgende Aussagen: „Derzeit in Planung oder in Umsetzung befindliche Neubauprojekte im / am Untersuchungsgebiet erhöhen zudem den Aufwertungsdruck auf Gebäude in der näheren Umgebung, die einen weniger guten Standard aufweisen.“

„Die zunehmende Ausrichtung der privaten Infrastruktur auf eine zahlungskräftige Nachfrage würde in hohem Maß die Lebensbedingungen für die einkommensschwächeren bzw. immobilen Haushalte verändern, also insbesondere für ältere Menschen und Familien.“

In der Begründung zum Bebauungsplan Altona 26 wird dagegen für den Altbaubestand innerhalb des Planungsgebietes Holsten-Quartier ausgeführt: „Die

Entwicklungsspielräume werden insbesondere zugelassen, um den Grundeigentümern in Anbetracht der festgesetzten Nutzungsänderungen, nach denen in Teilbereichen der Bestandsbebauung eine Wohnnutzung aus Immissionsschutzgründen künftig unzulässig ist (vgl. § 2 Nr. 5 der Verordnung), Spielräume für erforderliche Änderungen zu gewähren. Die Eigentümer sollen die Möglichkeit erhalten, Maßnahmen umzusetzen, die für die Entwicklung eines modernen Anspruchs genügenden Ausstattungsstandards erforderlich sind, wie etwa den Anbau eines rückwärtigen Fahrstuhls, Neuorganisation von internen Erschließungsstrukturen oder die Aufteilung der Mieteinheiten. Darüber hinaus ermöglichen die Entwicklungsspielräume ein perspektivisches Aufstocken der Bestandsgebäude, die sich in der Zahl der Vollgeschosse an der künftigen Neubebauung orientiert.“

Das bedeutet, während in dem umliegenden Gebiet der Erhaltungssatzung Grundeigentümern untersagt wird, aufwertende Modernisierungen an ihren Gebäuden vorzunehmen (dazu werden u.a. auch der Einbau von Fahrstühlen gerechnet), wird es den Grundeigentümern der Altbauten innerhalb des B-Plangebiets ausdrücklich gestattet. Das heißt, auf der einen Straßenseite wird erlaubt, was auf der anderen Straßenseite nicht genehmigt wird.

In der Summe konterkariert der Neubau eines Quartiers, von dem zwei Drittel der Wohnungen von einer eher besserverdienenden Bewohnerschaft bezogen werden wird, die Zielsetzungen bzw. Schutzwirkungen des sozialen Schutzes der Wohnbevölkerung, die mit dem Erlass der Erhaltungsverordnung Altona-Nord, d.h. in unmittelbarer Nachbarschaft, verbunden sind.

Einwendung 1055

Bezirksamt Altona
Rechtsstelle für Einsprüche gegen Bebauungspläne
Platz der Republik 1
22765 Hamburg

Hamburg, 21.12.2021

Einspruch gegen den Bebauungsplan Altona Nord-28

Sehr geehrte Damen und Herren,

als betroffene Mieterin eines der Altbauhäuser, die demnächst am Rand des Holstenquartiers stehen sollen, bin ich nicht mit dem vorliegenden Bebauungsplan Altona Nord-28 einverstanden.

Begründung:

Unsere Häuser sind Teil der sozialen Erhaltungsverordnung. Wenn aber nebenan ein Quartier geplant wird, in dem zu zwei Dritteln Miet- und Eigentumswohnungen für Besserverdienende entstehen, wird über kurz oder lang die Schutzwirkung des Gesetzes aufgehoben werden. Die Mieten werden steigen, die Preise in den Läden auch. Irgendwann müssen Menschen mit weniger Einkommen, also Menschen wie ich, weichen.

Unser Haus und die Nachbarhäuser, die bisher nicht luxussaniert werden durften, werden als Sahnehäubchen so umgebaut, dass wir uns die Miete nicht mehr leisten können. Oder noch schlimmer, falls deutlich wird, dass sie sich für einen solchen Umbau nicht eignen und somit nicht den Ansprüchen einer reichen Klientel entsprechen, werden sie womöglich sogar abgerissen. Denn unter Denkmalschutz stehen sie seltsamerweise nicht mehr.

Ein hochwertiges Wohngebiet mitten in der Stadt, das klingt im ersten Moment gut. Aber im Endeffekt würde das bedeuten, dass die jetzigen Bewohner*innen verdrängt werden. Künstlerisch tätige Menschen, solche mit niedrigem Einkommen, junge Leute und Familien mit kleinen Kindern werden auf Dauer woanders leben müssen. Das wäre ein Aus für ein vielfältiges, buntgemischtes und lebendiges Quartier. Dagegen möchte ich mich wehren.

Mittlerweile wurde das Gelände verkauft und weiter verkauft, der Bodenpreis so in die Höhe getrieben, dass der Eigentümer in spe sehr hohe Mieten verlangen muss, denn sonst wird sich seine Investition nicht rentieren. Zwar ist 1/3 des Geländes für Sozialwohnungen vorgesehen, aber nur bei der ersten Vermietung. Und diese Anzahl reicht bei weitem nicht aus. In Hamburg ist der Bedarf an günstigem Wohnraum sehr viel höher.

Wer so agiert, geht vom Profit aus und nicht von den Bedürfnissen der Bewohner*innen einer Stadt. Was ist aber mit den Menschen, die ja eine Stadt, einen Stadtteil ausmachen?

Sobald hier mit den zwei Dritteln Miet- und Eigentumswohnungen für Besserverdienende ein luxuriöses Quartier entsteht, wirkt es sich auf das ganze Stadtteil aus. Dann nützt es nichts, dass die anliegenden Häuser und Straßenzüge durch die soziale Erhaltungssatzung gem. § 712 BauGB vor Aufwertung und Gentrifizierung geschützt werden. Der Plan gefährdet die Schutzwirkungen der Erhaltungssatzung Altona-Nord. Der Schutz wird ausgehebelt und die Gentrifizierung, die durch das Gesetz verhindert werden sollte, wird mit den ersten Mieter*innen Einzug halten.

Fazit:

Es wäre zukunftssträchtiger und auch besser für das soziale Klima der Stadt, so zu bauen, dass die Bewohnerschaft bunt gemischt ist. Dass hier auch Menschen leben, die zum kulturellen Leben der Stadt beitragen, die sich sozial engagieren oder in Berufen arbeiten, die zwar systemrelevant sind, aber nicht so gut vergütet werden. Es ist nicht zeitgemäß, solchen Gruppen, die nicht zahlungskräftig sind, aus dem Stadtbild zu verdrängen. Und damit meine ich nicht nur mich. Dazu gehören auch Menschen mit Behinderungen, Alleinerziehende oder Menschen, die ihre Wurzeln woanders haben. Genau jetzt ist Zeit, die Weichen dafür zu stellen, einen Stadtteil zu schaffen, der nicht exklusiv ist, der alle mit einschließt und in dem es bezahlbaren Wohnraum für alle gibt.

Doch so wie der Bebauungsplan gestaltet ist, sehe ich diese Möglichkeit nicht gegeben. Ich fühle mich und meine gegenwärtige Nachbarschaft durch die abzusehende Entwicklung im Holstenquartier bedroht und erhebe deshalb einen Einspruch gegen die Absichten des Bezirks, diesen Bebauungsplan umzusetzen.

Die Stellungnahme wurde erfolgreich eingereicht und mit der Vorgangsnummer 1055 gespeichert. Bitte notieren Sie sich die Vorgangsnummer, um zu einem späteren Zeitpunkt die Bewertung der Stellungnahme abzurufen.

Einwendung Verletzung des Abwägungsgebots

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit großem Interesse an dem Standort Holstenareal als einem Möglichkeitsraum für Stadtteilentwicklung unter Berücksichtigung von bürgerlicher Partizipation und zukunftsorientierter nachhaltiger Bebauung möchte ich eine Einwendung gegen die Unterzeichnung des städtebaulichen Vertrages in Bezug auf die Verletzung des Abwägungsgebots erheben.

Der mit dem Investor ausgehandelte städtebauliche Vertrag verletzt das Gebot im § 1 Absatz (7) des Baugesetzbuches, das öffentliche und private Belange gegeneinander und untereinander gerecht abwägen muss..

Die Begründung:

1.

Zur Abwägung heißt es in § 1 Absatz (7) Baugesetzbuch: Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.

Dazu heißt es im Kommentar zum Baugesetzbuch unter der Überschrift Bindung der Abwägung durch Vorentscheidungen:

- Dem Gebot der gerechten Abwägung widerspricht es, wenn der abschließende Abwägungsvorgang durch vorherige Bindung der Gemeinde sachwidrig verkürzt wird. Zwar können „dem Planverfahren vorgeschaltete Besprechungen, Abstimmung, Zusagen, Verträge u.a.m. geradezu unerlässlich sein, um überhaupt sachgerecht planen und eine angemessen effektive Realisierung dieser Planung gewährleisten zu können.
- Den sich hieraus ergebenden Konflikt zwischen der Effektivität einer Planung mithilfe von Vorentscheidungen und dem nach Abs. 7 geforderten umfassenden und ungebundenen Abwägungsvorgang hat das Bundesverwaltungsgericht grundsätzlich zugunsten des Grundsatzes einer von Bindungen freien Abwägungsentscheidung entschieden.
- Eine Abwägung ist grundsätzlich unvollständig (Abwägungsdefizit), wenn aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen bindende Festlegungen vorangegangen sind (zum Beispiel durch städtebauliche Verträge).

Das ist ganz offensichtlich durch den bereits von der Investorengruppe unterschriebenen Vertrag der Fall.

Ferner heißt es in dem Kommentar:

- Wirkt eine Gemeinde in rechtlich bedenklicher Weise an der Schaffung von Tatsachen mit, die die planerische Gestaltungsfreiheit einschränken, so kann die im nachfolgenden Planaufstellungsverfahren vorzunehmende Abwägung fehlerhaft sein.

Durch die lange Verhandlungsdauer über den städtebaulichen Vertrag und der darin enthaltenen detaillierten Festlegung von Wohnungszahlen, Bruttogeschossflächen und damit der zu

beanstandenden städtebaulichen Dichte, sowie aufgrund der Tatsache, dass dieser Vertrag bereits von Seiten der Investoren unterschrieben worden ist, ist davon auszugehen, dass es faktisch keinen Abwägungsspielraum mehr gibt. Man kann also den städtebaulichen Vertrag, der vor Erlass des Bebauungsplans ausgehandelt und sogar bereits unterschrieben ist, als massive Beeinträchtigung des Abwägungsgebots interpretieren, weil im Abwägungsverfahren nach der öffentlichen Auslegung de facto kein Änderungs- oder Anpassungsspielraum mehr besteht, da zu diesem Zeitpunkt die Verhandlungen faktisch abgeschlossen sind.

Die im Rahmen des Abwägungsvorgangs eingehenden Stellungnahmen werden aller Voraussicht nach keinerlei Auswirkungen mehr auf den Bebauungsplan und den städtebaulichen Vertrag haben und zu keiner Veränderung des Bebauungsplanes führen. Die im Vertrag vorgesehene Klausel zur Möglichkeit von Planänderungen wird, wie das Ergebnis der Abwägung zeigen wird, ohne Bedeutung sein, da keine der in den eingegangenen Stellungnahmen vorgetragenen Änderungsvorschläge umgesetzt werden wird. Das wird das Verfahrensergebnis der Abwägung zeigen. Damit wäre das Abwägungsdefizit einer von Bindungen freien Abwägungsentscheidung offensichtlich, das B-Planverfahren aufgrund eines Verfahrensfehlers rechtlich unwirksam und kann deshalb vor dem Verwaltungsgericht angefochten werden.

2. Liquidität

Zudem wird der städtebauliche Vertrag mit einem Partner/Investor unterzeichnet, dessen Liquidität öffentlich angezweifelt wurde. Um die Umsetzung der verabredeten Bauverfahren (s. Abriss, der nicht vorankommt) zu garantieren, müsste zumindest geprüft werden – bevor ein Vertrag unterzeichnet wird – ob der Geschäftspartner nicht nur gewillt (es stehen mehrere avisierte, aber nicht umgesetzte Bauvorhaben in Hamburg in der Warteschleife), sondern es ihm finanziell überhaupt möglich ist, ein weiteres Bauvorhaben auf dem Holstenareal umzusetzen.

3. Altona und die Zusammensetzung der Bewohner*innenschaft

Durch die zahlreichen Verkäufe des Holstenareals ist der Verkaufswert massiv gestiegen, sodass die Mieten auf dem Areal – notgedrungen – im oberen Preissegment liegen werden. Altona ist ein gewachsener Stadtteil – mit einer Geschichte, die zeigt, dass das Gebiet und seine Bewohner*innen für Zuwanderung offen waren, oftmals gebunden an das hier angesiedelte Gewerbe /Handwerk. Geplant sind Gewerbe-/Handwerkerhöfe auf dem Gelände – aber ohne dass es den dort arbeitenden Menschen möglich sein wird, auf dem Areal auch eine Wohnung/Miete zu bezahlen. Gerade im Hinblick auf eine Mobilitätswende ist diese Aussicht unvorteilhaft.

Einwendung zur Luftschadstoffuntersuchung zum Bebauungsplanentwurf Altona-Nord 28

Als Anwohner der Harkortstraße möchte ich einwenden, dass die Luftschadstoffuntersuchung zum Bebauungsplan Altona Nord 28 den besonderen Verhältnissen des Untersuchungsgebiets nicht gerecht wird.

Der Kfz-Quellverkehr aus dem geplanten Holstenquartier in Richtung Westen, Norden und Osten wird überwiegend über die Knotenpunkte Stresemannstraße/Harkortstraße/Kaltenkircher Platz sowie Haubachstraße/Holstenstraße abfließen. Stresemannstraße und Holstenstraße sind laut Verkehrsgutachten (SBI, 2019) zu Spitzenzeiten bereits jetzt überlastet.

Die Mehrzahl der Kfz - nach Westen, nach Norden zur Kieler Straße und zum Ring 2 und auch nach Osten - wird über die Harkortstraße abfließen. Dort mischen sie sich mit dem Quellverkehr aus der Neuen Mitte und anderen Teilen von Altona. Staus in der Harkortstraße müssen viele dieser Fahrer in Kauf nehmen, da schon die nächstgelegenen Ausweichrouten große Umwege darstellen, welche ebenfalls stark vom Verkehr belastet und oftmals durch Baustellen verengt sind.

Zusätzlicher Durchgangsverkehr wird in die Harkortstraße gezogen, seit das Linksabbiegen aus dem Lessingtunnel in die Harkortstraße möglich ist. Fahrer alter Diesel-Kfz sind praktisch gezwungen, diese Möglichkeit zu nutzen, weil für sie die Max-Brauer-Allee gesperrt ist.

Gemeinsam stehen sie dann oft zwischen Neuer Mitte Altona und dem geplanten Holstenquartier im Stau. Bereits vor der endgültigen Fertigstellung der Neuen Mitte ist die lange absehbare Überlastung eingetreten. In der Harkortstraße kommt es an den meisten Werktagen zu stundenlang zu Staus Richtung Norden vor der Stresemannstraße. Die Länge des Rückstaus beträgt oft hunderte Meter nach Süden, manchmal bis über die Einmündung der Gerichtsstraße hinaus.

Die geschilderte Problemlage wird sich mit der Fertigstellung des Holstenquartiers in der geplanten Form verschärfen. Der Bebauungsplanentwurf Altona-Nord 28 sieht eine vollständige Unterbauung der Baugebiete durch Garagengeschosse vor.

Dem Knotenpunkt der Harkortstraße mit der neuen Verbindungsstraße zur Haubachstraße droht dann an jedem Werktag eine zeitweilige Blockade, weil er im Staubereich vor der Stresemannstraße liegt. Zusätzliche kurzzeitige Blockierungen ergeben sich durch die Bushaltestellen in der Nähe des Knotenpunkts, wo kein Überholen möglich ist. Gleiches gilt vermutlich für neue Bushaltestellen in der Verbindungsstraße durch das Holstenquartier zur Haubachstraße.

Der Stau in der Harkortstraße wird einen Rückstau in das Holstenquartier hinein zur Folge haben. Die einzige Durchgangsstraße des Holstenquartiers wird in beiden Richtungen als Ausweichroute zur Umgehung der Staubereiche erhalten müssen.

Bereits in der Verkehrsuntersuchung "Neue Mitte Altona" (SBI, 2010) wurde ein Bündel von Maßnahmen zur Entlastung der Harkortstraße vorgeschlagen, wovon aber nichts umgesetzt wurde. Die Verkehrsuntersuchung Östliches Altona (SBI, 2019) weist wieder deutlich auf die Überlastung der Knotenpunkte hin. Die Gutachter halten in der Harkortstraße vor der Ampelkreuzung Stresemannstraße vier Spuren für erforderlich. Aktuell sind es zwei, was 50% des Bedarfs entspricht. Rückstaus in der Harkortstraße waren also absehbar.

Dieser Umstand wird in der Luftschadstoffuntersuchung nicht gewürdigt. Die Veranschlagung von Handbuchkennzahlen oder Durchschnittswerten aus anderen Stadtteilen wird der Beurteilung der Immissionsbelastung insbesondere im Stauraum der nördlichen Harkortstraße nicht gerecht.

Geradezu lächerlich wirkt es, wenn die Gutachter statt dessen ausführlich auf die "maßgeblichen Quellen auf dem Betriebsgelände der Holsten-Brauerei" eingehen. Tatsächlich hatte das Unternehmen zum Zeitpunkt der Fertigstellung der Untersuchung im Jahr 2020 seinen Betrieb praktisch schon eingestellt.

Unberücksichtigt blieben auch die Auswirkungen der Dieseldurchfahrtsbeschränkungen. Diese gelten in der Max-Brauer-Allee von Julius-Leber-Straße bis Holstenstraße und in der Stresemannstraße von Harkortstraße bis Neuer Pferdemarkt. Für viele Fahrziele bietet sich die Harkortstraße als Schleichweg an und fungiert somit praktisch als Altdiesel-Umleitung.

Im Gegensatz zu Max-Brauer-Allee und Stresemannstraße steht an der Harkortstraße keine Station des Hamburger Luftmessnetzes. Es gab mal eine, die aber vor dem Bau der Neuen Mitte entfernt wurde.

Mittlerweile ist es denkbar, dass die Immissionsbelastung in der Harkortstraße dramatischer ausfällt als in der Max-Brauer-Allee: Im Vergleich zur Max-Brauer-Allee ist die nördliche Harkortstraße enger und an den Seiten viel höher bebaut. Durch die Nord-Süd-Richtung ist die entstandene Straßenschlucht von den vorherrschenden westlichen Winden weitgehend abgeschirmt, wozu auch der Bahndamm im Nordwesten beiträgt. Der alte Baumbestand des Nordteils der Harkortstraße, einst als eine der letzten holsteinschen Lindenalleen in Hamburg als schützenswert eingestuft, wurde für Tiefgarageneinfahrten und Straßenflächen teilweise abgeholzt. Dagegen weist die Max-Bauer-Allee einen mehrreihigen Baumbestand mit breitem grünen Mittelstreifen auf.

Weitere Quellen der Luftverschmutzung am nördlichen Ende der Harkortstraße sind die Stauluft unter der Eisenbahnbrücke, wo laut Gutachten extreme Schadstoffwerte vorherrschen, dann direkt dahinter die Stresemannstraße als eine der meistbefahrenen Straßen Deutschlands sowie die Bahntrasse auf der Brücke.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass sich in dem Untersuchungsgebiet mögliche erhebliche Einschränkungen bei der Luftqualität abzeichnen, deren Faktoren von den Gutachtern der Luftschadstoffuntersuchung ungenügend berücksichtigt wurden. Ausgerechnet ein städtebaulich einmalig verdichteter Bereich zwischen den kinderreichen Wohngebieten der Neuen Mitte Altona und dem geplanten Holstenquartier, mit einer großen Schule direkt an der Harkortstraße, droht zu einem Luftschadstoff-Brennpunkt zu werden, wo die ohnehin hohe Immissionsbelastung in innerstädtischer Lage auf stadt- und verkehrsplanerische Probleme trifft.

Daher ist eine qualifizierte, seriöse Untersuchung dringend erforderlich. Die spezifischen Bedingungen des Untersuchungsgebiets gebieten es, tatsächliche Messwerte als Grundlage für die Beurteilung der aktuellen Situation heranzuziehen. Nur auf einer solchen Grundlage ist eine Prognose möglich, die dem Untersuchungsgebiet gerecht wird. Und nur damit lassen sich die möglichen Auswirkungen von Luftschadstoffen auf die Gesundheit und Lebensqualität der BewohnerInnen der betroffenen Quartiere in Altona-Nord einschätzen.

Thema Verkehr

Einwendung zum Bebauungsplanentwurf Altona-Nord 28

Als betroffener Anwohner der Harkortstraße und des Holstengeländes erlebe ich seit dem Bau der Neuen Mitte Altona die täglichen Kfz-Staus in der nördlichen Harkortstraße. Frühzeitige gutachterliche Warnungen und Lösungsvorschläge wurden offenbar nicht berücksichtigt, denn die chronische Überlastungssituation war absehbar. Alle vorhandenen Kapazitäten sind bereits mehr als ausgeschöpft, was den Kfz-Verkehr in diesem Bereich angeht. Die überlasteten Kreuzungsbereiche, insbesondere der Knotenpunkt Stresemannstraße/Harkortstraße/Kaltenkircher Platz, sind für die zu erwartenden Quell- und Zielverkehre des Holstenquartiers in der geplanten Form nicht aufnahmefähig.

Als einzige Möglichkeit bleibt die Schaffung eines Holstenquartiers möglichst ohne private Tiefgaragenplätze. In einer innerstädtischen Lage mit praktisch unlösbaren Verkehrsproblemen im Stadtteil selbst und auf den großen Durchgangsstraßen Stresemannstraße und Holstenstraße kommt nur ein Neubauviertel in Frage, für das ein weitgehender Verzicht auf den eigenen Pkw von vornherein zum Planungskonzept gehört. Eine vollständige Unterbauung der Baugebiete durch Garagengeschosse, wie sie in dem vorliegenden Bebauungsplanentwurf vorgesehen ist, würde die Aufnahmefähigkeit des Stadtteils sprengen, was den Autoverkehr angeht.

Außerdem ist das Quartier aufgrund der erwartbar angespannten Verkehrssituation ungeeignet als Standort für die Ansiedlung eines Hotels. Dieses Vorhaben ist aus dem Bebauungsplan Altona-Nord 28 zu streichen, zugunsten von weiterem Wohnungsbau und kleinteiligem Gewerbe, welches kein übermäßiges Verkehrsaufkommen nach sich zieht.

Bereits 2010 warnte die „Verkehrsuntersuchung Neue Mitte Altona“ (SBI Hamburg), in den Hauptverkehrszeiten sei die Grenze der Leistungsfähigkeit u.A. am Knotenpunkt Stresemannstraße/Harkortstraße erreicht. Hierfür wurde ein Maßnahmenbündel vorgeschlagen:

- Anbindung der Neuen Mitte nach Westen Richtung Bahrenfelder Steindamm/Kohlentwiete, um zumindest beim Abfluss des Verkehrs aus dem Viertel etwas Entlastung für die Harkortstraße zu schaffen.
- Ausbau des Knotenpunkts Haubachstraße/Holstenstraße/Holstenplatz.
- Vor allem aber: Ausbau des Knotenpunkts Stresemannstraße/Harkortstraße/Kaltenkircher Platz. Dazu gehört sogar der Vorschlag eines Neubaus der Eisenbahnbrücke über die Harkortstraße, wobei die Gutachter von einer allenfalls langfristigen Lösung sprechen. Jedenfalls halten sie in der Harkortstraße vor der Ampel Richtung Stresemannstraße vier statt der vorhandenen zwei Spuren für erforderlich. Dies wurde in der Verkehrsuntersuchung Östliches Altona (SBI, 2019) bestätigt. Auch könne durch eine neue Brücke oder einen zusätzlichen Tunnel das Angebot für Radfahrer und Fußgänger verbessert werden.

Keiner dieser Vorschläge scheint in absehbarer Zeit eine Chance auf Umsetzung zu haben. Die Kapazitäten des Knotenpunktes und der Harkortstraße werden also dauerhaft deutlich überschritten. Die aktuell vorhandenen zwei Spuren vor der Ampelkreuzung Stresemannstraße - statt der erforderlichen vier - entsprechen 50% des Bedarfs.

Dennoch gibt es für viele Autofahrer aus der Neuen Mittes sowie anderen Teilen Altonas und Ottensens, die in Richtung Norden, Nordwesten und Nordosten unterwegs sind, kaum interessante

Alternativen zur Harkortstraße. Sie nehmen offenbar Staus in Kauf, da schon die nächstgelegenen Ausweichrouten große Umwege darstellen, welche ebenfalls stark vom Verkehr belastet und oftmals durch Baustellen verengt sind.

Zusätzlicher Durchgangsverkehr wird angesogen, seit das Linksabbiegen aus dem Lessingtunnel in die Harkortstraße möglich ist. Diese Veränderung wurde vom SBI-Gutachten eigentlich nur unter der Voraussetzung empfohlen, dass auch die Entlastungsmaßnahmen für die Harkortstraße umgesetzt werden. Nun sieht es so aus, dass insbesondere Fahrer alter Diesel-Kfz gar nicht anders können, als die neue Abbiegemöglichkeit zu nutzen, weil für sie die Max-Brauer-Allee gesperrt ist. Anschließend stehen sie zwischen Neuer Mitte Altona und dem geplanten Hostenquartier im Stau – in einem eng bebauten Wohngebiet, wo viele Kinder leben.

Bereits vor der endgültigen Fertigstellung der Neuen Mitte Altona ist die lange absehbare Überlastung eingetreten, die nördliche Harkortstraße ist zur Falle geworden. Besserung ist nicht in Sicht: Richtung Norden vor der Stresemannstraße kommt es an den vielen Werktagen stundenlang zu Staus. Die Länge des Rückstaus beträgt oft hunderte Meter nach Süden, manchmal bis über die Einmündung der Gerichtsstraße hinaus. Die Folgen: Zeitverlust für viele Kfz-Fahrer, zusätzliche Umweltverschmutzung sowie unerträgliche Belastungen für Anwohner, Radfahrer und Fußgänger.

Die geschilderte Problemlage würde sich mit der Fertigstellung des Holstenquartiers in der geplanten Form deutlich verschärfen: Dem Knotenpunkt der Harkortstraße mit der neuen Verbindungsstraße zur Haubachstraße droht an jedem Werktag eine zeitweilige Blockade, weil er im Staubereich vor der Stresemannstraße liegt. Zusätzliche kurzzeitige Blockierungen ergeben sich durch die Bushaltestellen in der Nähe des Knotenpunkts, wo kein Überholen möglich ist. Gleiches gilt vermutlich für neue Bushaltestellen in der Verbindungsstraße durch das Holstenquartier zur Haubachstraße.

Der Stau in der Harkortstraße wird einen Rückstau in das Holstenquartier hinein nach sich ziehen. Die prekäre Verkehrslage wird sich weiter steigern, wenn verzweifelte Fahrer versuchen, die einzige Durchgangsstraße des Holstenquartiers in beiden Richtungen als Ausweichroute zu nutzen. Dafür ist diese eigentlich möglichst unattraktiv gestaltet, was aber letztlich sogar den Stress im Viertel, die Immissionsbelastung und das Unfallrisiko insbesondere für Kinder, Alte und Behinderte noch erhöhen könnte.

Am Knotenpunkt der Haubachstraße und der gleichfalls überlasteten Holstenstraße würde sich die Situation wohl zu Spitzenzeiten kaum besser darstellen als in der Harkortstraße, zumal die Abbiegerspuren der Haubachstraße nach links und rechts nur eine geringe Kapazität aufweisen. Weitere Ausfahrten aus dem Gebiet nach Norden, Westen oder Osten sind nicht vorhanden.

Die Erreichbarkeit des Holstenquartiers für Einsatz- und Rettungsdienste wäre bei Umsetzung der gegenwärtigen Bebauungsplanung gefährdet. Ein pünktlicher Busverkehr wäre zeitweise nicht zu gewährleisten. Taxis, Fahr- und Lieferdienste zählten ebenfalls zu den Leidtragenden eines überbordenden Individualverkehrs in Altona-Nord – wie Fußgänger und Radfahrer schon jetzt.

Um einer ausweglosen Situation vorzubeugen, die alle Arten von Risiken und Belastungen für AnwohnerInnen und VerkehrsteilnehmerInnen mit sich brächte, muss jeder vermeidbare Quell- und Zielverkehr für das Holstenquartier bei der Planung ausgeschlossen werden.

An dem überhöhten Verkehrsaufkommen würden die geplanten Tiefgaragen an Haubachstraße und Harkortstraße einen beträchtlichen Anteil haben. Der angestrebte durchschnittliche Stellplatzschlüssel von „mindestens 0,4“ für die Tiefgaragen (Begründung zum B-Plan) sollte genau verifiziert werden - und zwar nicht als Mindestwert, sondern als ein genehmigungsfähiger Höchstwert, der wesentlich unter 0,4 liegt. Auf eine vollständige Unterbauung der Baugebiete durch

Garagengeschosse und die vollflächige Bodenversiegelung kann somit verzichtet werden, was die Klimabilanz der Bauvorhaben an sich schon in erheblichem Maße verbessern wird.

Manche Tiefgaragenplätze können durchaus sinnvoll sein für Carsharing, die Verfügbarkeit von Leih- und Tauschfahrzeugen aller Art sowie für Zwecke der Inklusion. Für das Holstenquartier sollte ein alternatives Mobilitätskonzept den Mobilitätsbedarf der großen Mehrheit der BewohnerInnen in einem Maße abdecken, dass es nicht zu einem subjektiv empfundenen Verlust an Lebensqualität durch den Verzicht auf den eigenen Pkw kommt.

Dagegen ist Altona-Nord der falsche Ort für private Stellplätze als Standard-Dreingabe für teure Wohnungen, welche im Umfeld des Stadteils ohnehin als Fremdkörper wirken.

Abzulehnen ist auch ein Hotel, das in einem engen Wohnviertel auf langen, komplizierten und überlasteten Anfahrtswegen permanent einen erheblichen Pkw-, Bus- und Lieferverkehr auf sich ziehen und unnötigerweise zur Verschärfung der dargelegten Probleme beitragen würde. Hier wie dort können nicht willenlos die Wünsche von Investoren und Spekulanten zum Schaden für die Allgemeinheit bedient werden.

In Richtung einer vernunftorientierten, gestaltenden Planung gehen die erweiterten Vorschläge der Verkehrsuntersuchung Östliches Altona (SBI, 2019), nämlich verkehrspolitische sowie städtebauliche Maßnahmen in Betracht zu ziehen, „um das prognostizierte Gesamtaufkommen nachhaltig zu verringern und dadurch eine weitgehend ausreichende Leistungsfähigkeit an den Knotenpunkten vorhalten zu können“.

Die Gutachter empfehlen u.A. eine „(städtebauliche) Begrenzung der Pkw-Verkehrsnachfrage (bspw. durch einen geringen Stellplatzschlüssel bei neuen Wohnbauvorhaben mit konsequenter, vertraglich abgesicherter Durchsetzung der Vereinbarungen zum eigenen Pkw-Besitz, konsequente Um- und Durchsetzung von Mobilitätskonzepten)“.

Das sollte aber m.E. nicht als Anlass für Alibis und leere Rhetorik missverstanden werden. Bereits die gegenwärtige Verkehrssituation in Altona-Nord zeigt, dass Tatenlosigkeit Konsequenzen hat: Schon den Verkehr der Neuen Mitte Altona kann die Harkortstraße kaum verkraften. Schon der Neuen Mitte hätte man ein alternatives Mobilitätskonzept verordnen können, das aus mehr als Floskeln und Alibis besteht – spätestens als erkannt wurde, dass die Ratschläge der Gutachter für mehr Verkehrsabfluss nicht umsetzbar sind.

Bei der dringend erforderlichen Überarbeitung des Bebauungsplanentwurfs Altona-Nord 28 geht es jetzt um Schadensbegrenzung, damit die problematische Verkehrslage nicht in eine unkontrollierbare Abwärtsspirale mündet. Gestaltungswille und Verantwortlichkeit von Politik und Verwaltung müssen unter der gegebenen engen innerstädtischen Verhältnissen im Bebauungsplan erkennbar sein. Das ist nicht nur eine Frage der Aufrichtigkeit allen jetzigen und künftigen AltonaerInnen gegenüber. Konkret stehen ihre Sicherheit, Gesundheit und Lebensqualität auf dem Spiel. Nicht nur das Holstenquartier würde durch den vorliegenden Planungsentwurf mit einem fatalen Geburtsfehler belastet, ganz Altona wäre durch eine fehlgeleitete Planung auf Jahrzehnte hinaus beschädigt.

Einspruch gegen den Bebauungsplan Altona Nord-28

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit möchte ich als betroffener Bürger Einspruch gegen den Bebauungsplan Altona-Nord 28 und den damit verbundenen Städtebaulichen Vertrag (SBV) zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg, vertreten durch das Bezirksamt und die der Consus Einkauf-GbR Holsten Quartiere Hamburg einlegen.

Meine Betroffenheit erklärt sich daraus, dass ich im angrenzenden Gerichtsviertel wohne, welches durch den erheblichen Zuzug von neuen Bewohnern in ein übermäßig dicht strukturiertes Quartier einem erheblichen Parkdruck der Kfz. der Bewohner dieses Quartiers, welches als autoarmes Quartier unzureichend mit Kfz. Abstellplätzen, sei es in Tiefgaragen oder im öffentlichen Raum ausgestattet wird, ausgesetzt bin.

1. Generell ist anzumerken, dass zwischen dem Lol vom 24.5.2016, wo von 160.00m² Bruttogeschossfläche (BGF) als Ziel der Bebauung ausgegangen wurde, nunmehr im SBV von 186.000 m² BGF die Rede ist, dies ist eine Steigerung um 1/6! Die Konsequenz sind höhere Geschossflächenzahlen (GFZ) und eine weitere Verdichtung des geplanten Gebäudebestandes mit entsprechend negativen Auswirkungen auf Belichtung und Belüftung, Verkehr und Transparenz. Ich bitte um Darlegung in welchen Schritten sukzessive die BGF-Fläche sogar noch über die als Maximum im Lol genannten 180.000 m² BGF erhöht wurden.
2. Das Schlüsseldokument für den Bebauungsplan ist der SBV zwischen der Partner Consus Einkaufs-GbR Holsten Quartiere Hamburg und der FHH vertreten durch das Bezirksamt Altona. Gleichzeitig verteilt Consus aber die vertraglichen Verpflichtungen auf 20 Untergesellschaften. Dies führt aber zu einem juristisch höchst komplexen Vertrag, da die Einzelgesellschaften durchaus auch einzeln insolvent gehen können. Wie hat sich die FHH/der Bezirk dagegen abgesichert?
3. Wie stellt die FHH/der Bezirk ein durchgehendes Monitoring des Vertrags, d.h. ab die Consus Gruppe auch ihre vertraglichen Verpflichtungen auch exakt einhält, sicher? Dazu bedarf es mindestens zwei Vollzeitstellen von Juristen für das Vertragscontrolling. Gibt es die? Wo sind die angesiedelt? Welche Stelle in der Bezirksverwaltung ist für das Vertragscontrolling zuständig?
4. Die Vereinbarung, dass das Schaubild zur Gesellschafterstruktur der Adler-Gruppe nicht in das Transparenzregister eingestellt wird (S.11 des SBV) verstößt gegen das Transparenzgebot und erlaubt keine neutrale Beurteilung der ausgelegten Dokumente.
5. Gleiches gilt für den Konzernabschluss 2020 der Adler-Gruppe. Ferner enthält der Vertrag keine laufende Verpflichtung der Adler-Gruppe regelmäßig die Geschäfts- und Quartalsabschlüsse einzureichen, damit der Bezirk ein zeitnahes Monitoring der Entwicklung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Adler/Consus-Gruppe vornehmen kann.
6. Gleiches gilt für die Erklärung der Adler Group S.A. über die Konzern-Beteiligungsverhältnisse. Dies widerspricht voll dem Transparenzgebot!
7. Die Patronatserklärung der Consus Real Estate AG als Anlage zum SBV ist voll geschwärzt, also wird der Öffentlichkeit vorenthalten. Damit habe ich als Bürger und Steuerzahler der FHH keine Möglichkeit mir ein Bild zu verschaffen, ob bei Nichterfüllung der vertraglichen Verpflichtungen durch Consus, diese Patronatserklärung werthaltig ist und Schaden von der

FHH abgewendet werden kann. – Zudem ist nicht akzeptabel, dass in dem bei der öffentlichen Veranstaltung auf dem Gelände der Haubach-Schule am 32.10.21 ein SBV mit der Patronatserklärung auslag, die jetzt im Beteiligungsverfahren geschwärzt ist. **Dies ist als grober Formfehler zu werten.** Denn der erste Blick in damals ausgelegte Patronatserklärung ließ den Schluss zu, dass es sich nur um eine relativ weiche handelt, die im Ernstfall keine Leistungen der Consus Real-Estate-Gruppe begründet, die zudem noch nicht einmal Vertragspartei ist. Die wirtschaftlichen Verhältnisse der Consus Real Estate AG werden nicht offengelegt und es besteht lt. SBV auch keine Verpflichtung dieser Gesellschaft regelmäßig der FHH die Bilanzen offenzulegen.

8. Gleiches gilt für den Text der Ausfallbürgschaft der Adler Group S.A., der ebenfalls in der Anlage zum SBV geschwärzt ist. Dieses Vorgehen erlaubt keine sachgerechte Beurteilung! Die Ausfallbürgschaft wird von Consus Hamburg zur Verfügung gestellt. Diese Partei ist weder definiert, noch Partner des SBV. Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit von Consus Hamburg wird nicht offen gelegt und kann daher nicht beurteilt werden. Dies ist ein eklatanter Verstoß gegen das Transparenzgebot.
9. §22 SBV (Vertragsstrafen) ist mehr oder minder wertlos, wenn die Vertragsstrafen auf EUR 20 Mio. begrenzt sind und sich nicht am aktuellen Schaden (Inflationsgefahr!) orientieren.
10. Als Sicherheiten für die von Consus zu erbringenden Leistungen sind Avalbürgschaften vorgesehen, die von einem in der EU zugelassenen Kreditinstitut /Versicherungsunternehmen stammen müssen. Es wurde versäumt hier ein Mindestrating für die Bonität des Avalgebers zu vereinbaren. Dies setzt die FHH und damit den Hamburger Steuerzahler erhöhten wirtschaftlichen Risiken aus. Das wäre vermeidbar gewesen.

Fazit: die Vereinbarungen des SBV lassen sich weder ausreichend monitoren noch bieten sie ausreichende harte Sicherheiten für die Vertragserfüllung durch die Consus/Adler-Gruppe. **Daher erhebe ich Einspruch gegen die Unterzeichnung des SBV, weil er zu potentiellen wirtschaftlichen Schäden für die öffentliche Hand/FHH und letztendlich für den Hamburger Steuerzahler führt.**

Um eine ausreichende wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Consus/Adler-Gruppe für die Durchführung des Gesamtvorhabens der Bebauung des Holstengeländes unter Beweis zu stellen sollte die FHH/der Bezirk die Stellung einer Bankgarantie einer mindestens AA- gerateten Bank in Höhe von 1/3 der Gesamtinvestitionssumme, das wären schätzungsweise rd. EUR 200 Mio. vor Unterzeichnung des SBV fordern.

Solange die wirtschaftliche Bonität des Vertragspartners nicht sichergestellt ist, verzichte ich auf eine weitere Detailkommentierung des SBV und des Bebauungsplanes, wie z.B. die Gültigkeit der Verpflichtung zur Bereitstellung von 100 preisgedämpften Wohnungen nur bei Erstvermietung, und der Lage der geförderten Wohnungen an den Lärm exponierten Teilen des Areals usw.

Ich sehe einer öffentlichen Anhörung zum Bebauungsplan und zum Städtebaulichen Vertrag mit Interesse entgegen. Ich bitte Sie, mir den fristgerechten Eingang dieses Schreibens per mail zu bestätigen.

Mit freundlichen Grüßen

M.J.

Meine Einwendungen gegen den städtebaulichen Vertrag für das Holstenareal

Die Menschen in Hamburg – speziell in Altona – leiden extrem unter massiv steigenden Mieten, der schleichenden Gentrifizierung Altonas und der dadurch folgenden Verdrängung wenig- oder normalverdienender Menschen. Deshalb sprechen wichtige Gründe dafür in Altona neue Wege zu gehen und den städtebaulichen Vertrag für das Holstenareal nicht zu unterzeichnen. An dem schon gebauten Teil der neuen Mitte Altona kann man sehr gut sehen, wie toxisch die Praxis der Deals von Stadt, Investoren und Baufirmen wirken. Die sogenannte Drittellösung, die zudem geschönt gerechnet wird, reicht nicht aus um die steigenden Mieten zu bremsen. Die wenigen Sozialwohnungen, die entstanden sind besitzen eine zu niedrige Bindung: Was soll passieren? Soll in dem Tempo weitergebaut werden? Die Stadt Hamburg ist nicht unendlich. Kein Wunder, dass so die Mieten steigen und steigen und die Normalverdiener auf der Strecke bleiben.

Der schon fertiggestellte Teil der Neuen Mitte Altona ist ein fantasielos eng bebautes Viertel mit astronomischen Mieten. Das Holstenareal, durch Spekulation im Kaufpreis hochgetrieben, wird deshalb noch enger bebaut und die Mieten werden noch astronomischer. Das ist auf die Dauer gefährlich für die ganze Stadt. Es entstehen Steinwüsten, die kein Mensch mehr bezahlen kann. Es muss sich endlich etwas an der Praxis der stadtgeförderten Investorendeals ändern – denn ein Großteil der Menschen verliert dabei.

Der städtebauliche Vertrag, bei dem als Vertragspartner 26 Teilgesellschaften bestehen, ist undurchführbar.

Der städtebauliche Vertrag zwischen der Stadt Hamburg und dem Projektentwickler wird mit 26 Teilgesellschaften geschlossen, die gegenseitig vertretungsberechtigt sind. Offenbar wird hier von Seiten des Investors schon die Atomisierung des Projektgebietes vorbereitet, um das Projekt dann scheibchenweise weiterverkaufen zu können. Die rechtlichen und vertraglichen Möglichkeiten der Stadt Hamburg, dieses gegebenenfalls verhindern bzw. nicht genehmigen zu können, stehen auf rechtlich sehr schwachen Füßen: Die Stadt Hamburg muss quasi einem Weiterverkauf zustimmen, wenn der Käufer in die Bedingungen des städtebaulichen Vertrages eintritt.

Unter diesen Vertragsbedingungen stellen sich, was dessen Umsetzung betrifft, eine ganze Reihe von Fragen:

- Wie sollen im Prozess der Durchführung die Absprachen und Verhandlungen mit Stellvertretern von 26 Teilgesellschaften, die sich gegebenenfalls gegenseitig die Verantwortung zuschieben können, überhaupt funktionieren?
- Was ist, wenn einige dieser Teilgesellschaften weiterverkauft werden? Wer vertritt sie dann und wie werden die Vertragspflichten zum Beispiel bezüglich des Drittelmixes dann auf die einzelnen Teilgesellschaften aufgeteilt?
- Was würde es bedeuten, wenn beispielsweise 10 der 26 Teilgesellschaften an andere Eigentümer gehen, die dann natürlich hoch und heilig versprochen werden, in die vertraglichen Verpflichtungen einzutreten? Wie sollen dann deren Verantwortung und Verpflichtungen für das Gesamtprojekt real und vertragskonform hergestellt werden?

Wie die in der Vergangenheit durchgeführten Grundstückstransaktionen zeigen und angesichts der Tatsache, dass der nächste Weiterverkauf und die damit jeweils verbundenen enormen Wertsteigerungen offenbar schon vorprogrammiert sind, muss bezweifelt werden, dass die

derzeitigen sowie die zukünftigen Vertragspartner des städtebaulichen Vertrags überhaupt in der Lage sind, diesen Vertrag rechtssicher und zeitgerecht umzusetzen. Zumal auch bezweifelt werden muss, dass der Immobilienmarkt Wohnungen der Preisklasse von 20 € netto kalt pro Quadratmeter Monatsmiete überhaupt noch in der Lage ist aufzunehmen. Dies alles muss vor der Unterzeichnung des Vertrages und vor dem Beschluss des Bebauungsplans geklärt werden. Sobald der Bezirk den Bebauungsplan verabschiedet hat, hat er keinen Bewegungs- und Planungsspielraum mehr. Es ist angesichts der aktuellen Situation nicht auszuschließen, dass wenn erst ein verabschiedeter Bebauungsplan existiert, sich der Spekulationswert des Grundstückes weiter erhöht (zurzeit ist von 364 Mio. € die Rede), und sich die spekulativen Weiterverkäufe, wie es sich schon jetzt andeutet, fortsetzen.

Wer so eine Vertragssituation aushandelt, ist ganz offensichtlich überfordert. Die Finanzskandale in der Vergangenheit (Cum-Ex und Wirecard) haben gezeigt, wie die Finanzwirtschaft die öffentliche Hand mit kriminellen Methoden über den Tisch zieht. Insofern sollte die gesamte Situation der Vertragspartner vor Vertragsunterzeichnung gründlich und möglichst von einem unabhängigen Gutachter durchleuchtet werden.

Die gesamte Vertragssituation des städtebaulichen Vertrages ist schon jetzt deutlich erkennbar zum Scheitern verurteilt. Die Teilgesellschaften werden sich unentwirrbar gegenseitig die Verantwortung zuschieben. Im Ernstfall muss die Stadt diese Teilgesellschaften einzeln verklagen.

Der Bezirk befürchtet offenbar, wenn er jetzt den Vertrag nicht unterschreibt und den Bebauungsplan verabschiedet, dass das Holsten-Quartier noch längere Zeit eine Brachfläche bleiben würde. Die gegenteilige Befürchtung ist richtig: Die vier anderen Projekte von Consus/Adler in Hamburg und weitere in anderen Städten drohen bereits, Brachflächen oder ewige Baustellen zu bleiben. Bundesweit herrscht auf vielen Grundstücken und Baustellen, die im Besitz von Consus/Adler sind, zum Teil seit Jahren Stillstand. Prominente Beispiele sind die Brachfläche Grand Central am Düsseldorfer Hauptbahnhof und das Hochhaus Steglitzer Kreisel in Berlin. Ein Baubeginn ist auch bei keinem der fünf Hamburger Consus-Projekte zu erkennen.

Consus/Adler ist ein Unternehmen, dass bereits heute vielen seiner finanziellen Verpflichtungen nicht nachkommen kann und deshalb von der Insolvenz bedroht ist. Schließt der Bezirk mit diesem Unternehmen einen städtebaulichen Vertrag setzt er Altona noch weiter dem Zugriff von Finanzheuschrecken aus und verschlimmert so die schon jetzt katastrophale Situation. Den Investor auszuzahlen – das Grundstück selbst durch stadt eigene Gesellschaften wie die Saga, mit zusätzlicher Hilfe von Baugenossenschaften – zu entwickeln, käme für Stadt und Steuerzahler letztendlich günstiger. Es müssen ohnehin neue Wege in der Baupolitik gegangen werden. Die massiv steigenden Mieten zeigen, dass die bisherigen Wege der Zusammenarbeit mit Investoren kontraproduktiv waren und das desaströse Steigen der Mieten seit Jahren antreiben. Ich fordere, dass der Bezirk Altona für alle Menschen Stadtentwicklungspolitik betreibt – nicht nur für Investoren.

C.Z., HH, 22.12.2021