

Das Ziel war, Nutzungskonflikte in den hamburgischen Teilen des „Alten Landes“ aufzuarbeiten.

Seit Januar 2012 fanden in Neuenfelde dann so genannte Dialoggespräche zwischen SAGA, Verwaltung, Politik und Vertretern örtlicher Vereine und Verbände statt.

Gesprächsthemen waren Abriss und Vermietung der Häuser, ihre mögliche Sanierung, ein Gestaltungsleitfaden und eine Neubaukonzeption für diesen Stadtraum.

An Privat wird allerdings nach wie vor kein Haus verkauft, es wird nur vermietet. Warum nicht? Miete war für die Verwaltung hier so etwas wie ein Kompromiss zwischen den Interessen an einer sinnvollen Nutzung der Grundstücke, um wieder eine funktionsfähige Ortsstruktur zu erhalten, und den Interessen an der Sicherung der Flugzeugwerft in Finkenwerder.

Jegliche mögliche Beeinträchtigung des Flughafenbetriebes durch juristische Auseinandersetzungen soll von vornherein ausgeschlossen sein. Mietverhältnisse können dagegen so gestaltet werden, dass die SAGA als Eigentümerin auf Veränderungen im eigenen und städtischen Sinne reagieren kann. Auch die gerichtlichen Auseinandersetzungen fanden schließlich ihr Ende.

Anhängige Gerichtsverfahren sind rechtskräftig abgeschlossen, und zwar durch Rechtsmittelverzicht, durch letztinstanzliches Urteil oder durch Klagerücknahmen.

Heutiges Fazit: Neuenfelder Bürgerinnen haben sich niemals gegen das Airbus-Werk ausgesprochen (Ausnahmen bestätigen die Regel). Zweifelsfrei bewertet die große Mehrheit im Ort Airbus als arbeitsplatzintensives, hochtechnologisches Unternehmen. Für den Hamburger Wirtschaftsstandort wohl unverzichtbar.

Die letztendliche Entscheidung für die (nicht erforderliche) weitere Verlängerung der Start- und Landesbahn hat die Politik getroffen. Sie unterlag wieder einmal dem Diktat der großen Zahl: Hier ca. 200 Menschen, die ihren Wohnort verlassen mussten, und dort über 10 000 Menschen mit ihrem Arbeitsplatz.

Der politische Willens- und Entscheidungsprozess war wie so oft- zur abhängigen Größe wirtschaftlicher Vorgaben mutiert.



Heute leben wir im Status einer fortschreitenden friedlichen Koexistenz mit Airbus, trotz des vorhergesehenen A- 380 Fehlschlages. Airbus ist sehr bemüht, ein versöhnliches Nebeneinander zu garantieren. Die Stadt ebenfalls. Die jetzige Realisierung der Neubaukonzeption ist für den heimgesuchten Ortsteil ein angenommenes städtebauliches Trostpflaster.

Wehmut, Traurigkeit und auch Verbitterung werden jedoch bei denjenigen immer wieder wach, die wegen der weiteren Verlängerung der Start- und Landebahn ihr Haus verlassen mussten. Den Ort, wo man sich zu Hause fühlte, und wo man in enger Verbundenheit mit seinen Nachbarn und der örtlichen Gemeinschaft in bürgerlicher Verantwortung lebte.

„Die Zeit heilt nicht alle Wunden, sie lehrt nur, mit dem Unbegreiflichen zu leben“.

Von den damals Betroffenen ist keiner bisher zurückgekehrt.



Textverantwortlich Manfred Hoffmann



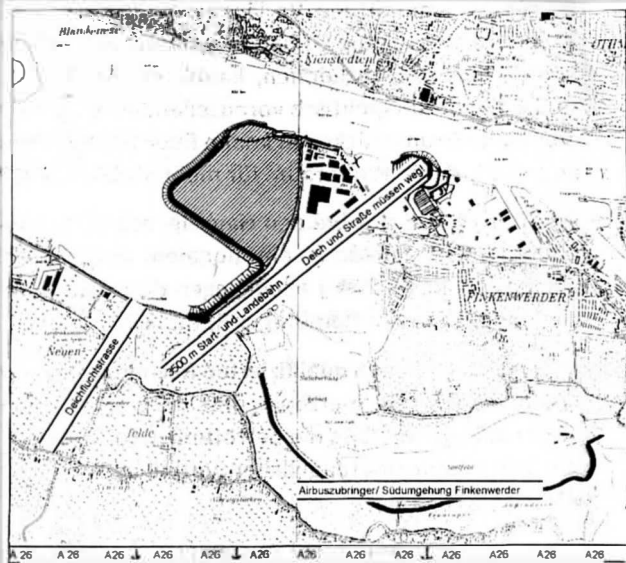
Die „Geisterhäuser“ sind Vergangenheit. Der seelische Schmerz, die niedergedrückte Stimmung, die Enttäuschung und der Zorn der ehemaligen Bewohner, die diesen Ortsteil wegen der Verlängerung verlassen mussten, sind kaum noch präsent. Viele der heutigen Einwohner sind NeubürgerInnen. Doch die Ursachen für die „Geisterhäuser“ sollten in Erinnerung bleiben.

Für uns Neuenfelder war die ehrgeizige Absicht des Airbus-Konzerns, eine Frachtversion des A 380 bauen zu wollen, der Auslöser einer stadtteilentwicklungspolitischen Dramatik, die in Hamburg in jüngerer Vergangenheit wohl ihres Gleichen sucht.

Mit ihr einher ging die Forderung einer weiteren Verlängerung der Start- und Landebahn in Richtung Süd-Westen im Bereich Rosengarten von Neuenfelde. Für die Bewohner des Neuenfelder Zentrums mit seinen Straßen Hasselwerder Straße, Organistenweg und Rosengarten sowie ein Haus am Arp- Schnitger-Stieg kam es dadurch jedoch zu einer wohnungspolitischen Repression, die durch keine noch so gewichtige Begründung der Start- und Landebahnverlängerung gerechtfertigt werden konnte.

Das Airbuswerk in Finkenwerder war bis dahin ein akzeptierter Industriestandort für das Hamburger „Alte Land“. Im Mai 2000 hatte man die erste Verlängerung der Start- und Landebahn auf 2684 m auf dem Airbus- Werkflugplatz Finkenwerder im Rahmen der Airbus Werkserweiterung in Finkenwerder noch akzeptiert.





Doch mit einer verzerrten Begründung der weiteren Verlängerung um 589 auf 3273 Meter für eine Airbus A380-Frachtversion wollte keiner leben. Und so begann eine lange unerfreuliche Zeit für die Bewohner dieser drei Straßen: Eine stadtteil-entwicklungspolitische Tragödie und ein Umgang mit Neuenfelder Bürgerinnen und Bürgern, der so manchen an die verantwortliche Bürgernähe von Politik und Verwaltung zweifeln ließ.

Die nochmalige Verlängerung hatte Airbus im Februar 2003 beantragt. Die Bürgervertretung von Neuenfelde-Francop-Cranz konnte mit viel lokalem Sachverstand nachweisen, dass die Verlängerung der Start- und Landebahn unnötig war (<https://purl.org/bv-nfc>). Es ging nicht um den Flugbetrieb, sondern tatsächlich wohl um die industriepolitische Konkurrenz zwischen Hamburg und Toulouse.

Ungeachtet der fehlenden sorgfältigen Begründung für eine Start- und Landebahnverlängerung war der erforderliche neue Planfeststellungsbeschluss im April 2004 präsent. Politik und Airbus glaubten, mit der Frachtversion des A380 den Stein der Weisen für eine zukunftsbezogene Luftfahrt gefunden zu haben - und danach habe sich alles zu richten.

Um für die umstrittene Verlängerung die notwendigen Flächen zur Verfügung zu haben und um von vornherein Klagen abwehren zu können, kaufte die Stadt bis Ende 2005 in wirtschaftspolitisch vorseilendem Gehorsam ca. 55 bebaute Grundstücke mit knapp über 100 Wohneinheiten auf. Bis dahin Wohnraum für mehr als 200 Menschen.

Dies führte nicht nur bei den Hauseigentümern, sondern generell in Neuenfelde zu emotionalem und rechtlichem Widerstand, der sich vor allem gegen die politischen Entscheidungsträger im Hamburger Rathaus richtete.

Aufgrund der eigenen qualifizierten Recherchen waren die Neuenfelder davon überzeugt, dass die Frachtversion des A 380 ein Flop und dass die betroffene Örtlichkeit für längere Zeit einem städtebaulichen Verfall ausgeliefert sein würden.

Und so kam es dann auch! Aus einem bis dahin wohlgestalteten Ortsbereich wurde ein auffälliges, vernachlässigtes Milieugebiet, fast für zwölf Jahre.

Schmerzerfüllt waren der individuelle Verkauf des Hauses und die damit einhergehenden physischen und psychischen Belastungen der Betroffenen. Für sie war es ein großer Verlust an Lebensqualität, an in Generationen gewachsenen, vom örtlichen Gemeinwesen geprägten Beziehungen. Nachbarschaften lösten sich auf.

Lebensplanungen für das Alter mussten korrigiert werden. Der Verkauf bedeutete Wegzug. Damit wurden Opfer erbracht, die über die direkte Betroffenheit zweifellos hinausgingen. Die finanzielle Entschädigung für das verkaufte Haus konnte den heimatlichen Wert nicht kompensieren.

Eine über Jahrhunderte gewachsene Dorfstruktur war damit für immer verloren.

Im Dezember 2004 haben sich dann Stadt und ein klug handelnder Obstbauer über einen Grundstückstausch bzw. -kauf geeinigt. Er rang dem Senat eine Vereinbarung (19 Punkte) zum Schutz der Kulturlandschaft „Altes Land“ und zum Erhalt des Dorfes Neuenfelde ab.

Eine weitere Verlängerung der Start- und Landebahn oder die industrielle Inanspruchnahme von weiteren Neuenfelder Flächen sind nunmehr ausgeschlossen.

Ein so genanntes Riegelgrundstück vor dem südlichen Ende der Start- und Landebahn soll dies sichern.

Durch die Einigung ergab sich aber auch, dass die erforderlichen Flächen für die zweite Start- u. Landebahnverlängerung nun ausreichend zur Verfügung standen.

Die für die Neuenfelder Bürgerschaft unzuverlässigen Aussagen seitens der Stadt zum Fluglärm führten 2011 zu neuen schalltechnischen Messungen mit Neubewertungen der Fluglärmemissionen. Das Gutachtenergebnis enthielt den Vorschlag, ein Gebäude nicht zu vermieten, 38 Gebäude mit dem Hinweis auf eine erhöhte Lärmbelastung und 22 Gebäude ohne entsprechenden Hinweis wieder zu vermieten.

Anders dargelegt: Es werden somit keine Lärmgrenzwerte überschritten, von einer Ausnahme einmal abgesehen. 38 Häuser hatten einen Dauerschallpegel zwischen 60-61 (dB (A)), 22 Gebäude lagen unter 60dB(A), waren somit ohne Belastungshinweis.

Eine Wiedervermietung oder sogar ein Häuserverkauf zu Wohnzwecken hätten also seit Jahren stattfinden können. Eine unzumutbare Lärmbelastung lag somit nicht vor. Die ehemaligen Hauseigentümer wurden über die Ergebnisse des Gutachtens nicht informiert.

Die Stadt gab dann der SAGA (städtisches Wohnungsunternehmen) endlich den Auftrag, über Gutachter/Gutachten den jeweiligen Zustand der Häuser wegen ihres Instandsetzungsbedarfs zu prüfen.

Der Auftrag bezog sich auf 64 Häuser, welche inzwischen im Besitz der Stadt waren und heute im Eigentum der SAGA (seit 2015) sind.

Allmählich änderte sich zwischen Stadt und örtlicher Bürgerschaft auch das zwischenmenschliche Miteinander. Im September 2004 wurde der Arbeitskreis Süderelbe-Plattform auf der Basis eines Senatsbeschlusses eingerichtet, an welchem auch Vertreter von Airbus teilnahmen.