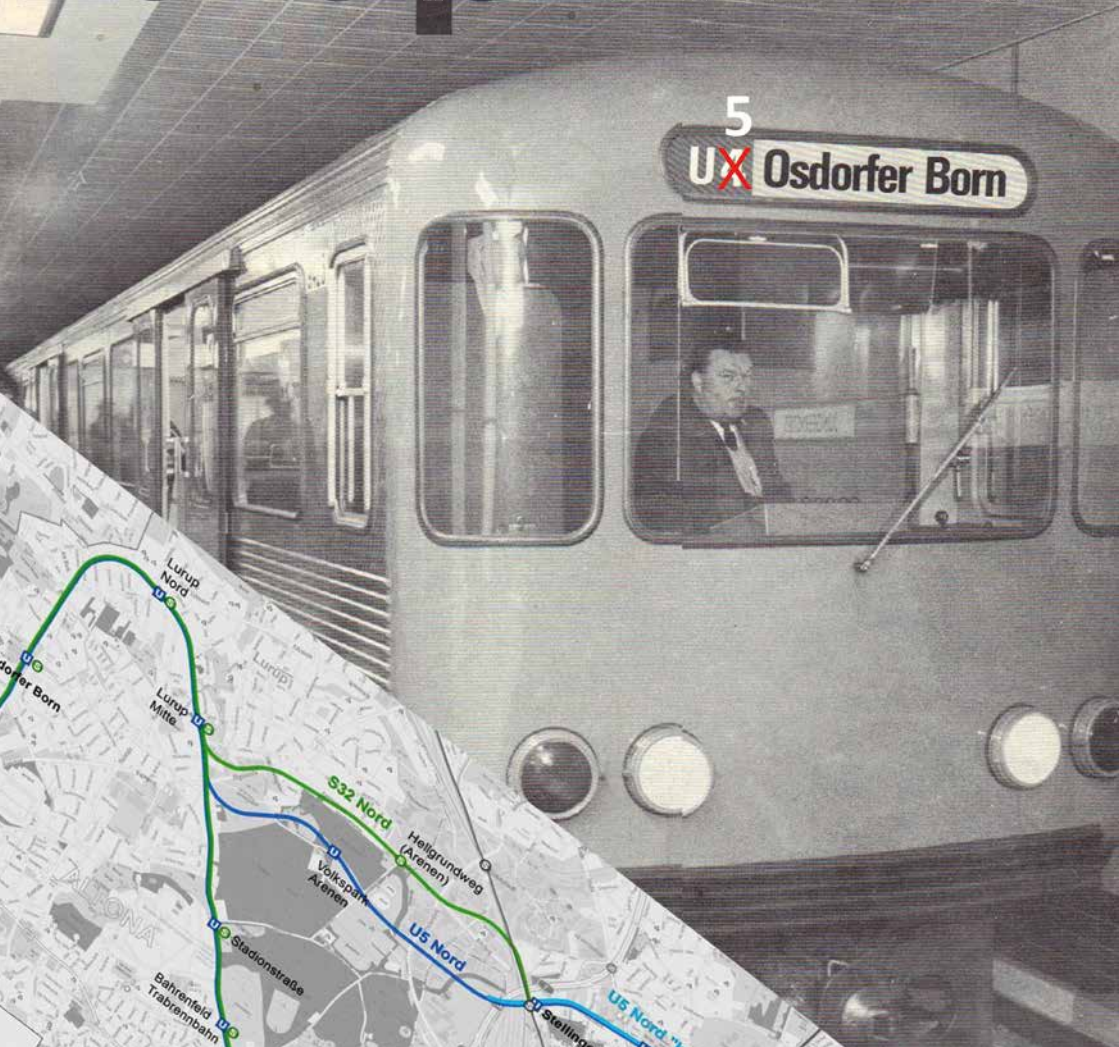


GRÜNAKTUELL



■ HALBZEIT
IN DER BV

■ PLANUNGEN U5 UND BAUSTELLE
FERNBAHNHOF DIEBSTEICH

■ INTERVIEW MIT
SVEN GÖDDE

INHALT

Halbzeit in der
Bezirksversammlung! 3

„Letztlich ist das Geheimnis, diese
Arbeit so zu machen, dass es keiner
merkt“: Interview mit Sven Gödde 8

Hamburg und sein Bahnnetz:
Die Diskussion um die U5
im Städtevergleich 13

Langenfelde in der Zange 16

Anträge und
Pressemitteilungen 18

Gezwitscher 20

IMPRESSUM

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Fraktion Eimsbüttel

Methfesselstraße 38
20257 Hamburg

T 040.401 42 45
E presse@gruene-eimsbuettel.de

www.gruene-eimsbuettel.de

GRÜN AKTUELL ist ein Informationsblatt der
Grünen Fraktion Eimsbüttel. Es erscheint zwei-
monatlich zur Sitzung der Bezirksversammlung.

Redaktion: Thomas Rave
Grafik und Layout: Christoph Jöns (www.grafik-joens.de)

V.i.S.d.P.: Lisa Kern

Titelbild.: SPD-Wahlplakat von 1974/HVV; Mon-
tage: Thomas Rave

EDITORIAL

Die Hälfte der Legislaturperiode der Bezirksversammlung Eimsbüttel mit einer Koalition aus SPD und GRÜNEN liegt hinter uns. Zeit, um aus Sicht der GRÜNEN kritisch Revue passieren zu lassen, welche Vorhaben in diesem Zeitraum verwirklicht worden sind, welche (noch) nicht und - mit einem Blick voraus - was in den kommenden zwei Jahren noch zu leisten sein wird. Lisa Kern und Philip Engler, die beiden Vorsitzenden der GRÜNEN Bezirksfraktion, tun dies in der vorliegenden Ausgabe von GRÜN Aktuell sehr ausführlich und mit einer persönlichen Note.

Fortgesetzt wird in dieser Nummer die Serie von Interviews. Diesmal hat Karin Püschel allerdings nicht mit einem Mitglied der GRÜNEN Bürgerchaftsfraktion gesprochen, sondern den langjährigen Geschäftsführer der Bezirksfraktion, Sven Gödde, nach seinen Erfahrungen in diesem Job befragt. Er hat Mitte des letzten Jahres die Geschäftsstelle in der Methfesselstraße verlassen, um als Referent für Anna Gallina (MdHB) zu arbeiten.

Zwei große verkehrspolitische Themen, die Eimsbüttel in den nächsten Jahre stark beschäftigen - und belasten - werden, stehen in weiteren Artikeln im Mittelpunkt. Zum einen richten Fabian Klabunde und Sebastian Dorsch ihren Blick auf die Planungen für die mögliche Streckenführung der neu zu planenden U5, zum anderen beschäftigt sich Falk Schmidt-Tobler mit den lärm- und verkehrstechnischen Auswirkungen der Baustelle des neu geplanten Fernbahnhofs Diebsteich auf den Stadtteil Langenfelde und wie diese zu minimieren wären.

Eine kurzweilige Lektüre wünscht
Ihnen Ihre GRÜNE
Bezirksfraktion
Eimsbüttel



**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN**
EIMSBÜTTTEL



HALBZEIT IN DER BEZIRKSVERSAMMLUNG!

Die 20. Legislaturperiode der Bezirksversammlung Eimsbüttel ist zur Hälfte vorbei. Ein guter Zeitpunkt, um eine kurze Bilanz zu ziehen und auf das Wirken und die Arbeit der GRÜNEN Fraktion zurückzuschauen sowie einen Blick in die Zukunft und unsere weiteren Vorhaben zu werfen.

Rückblickend muss man feststellen, dass diese Legislaturperiode schon zu Beginn nicht so geradlinig anlief, wie man sich das vielleicht noch zur Konstituierung vorgestellt hatte. Die Einsetzung der Ausschüsse bedurfte einiger Debatten und verzögerte

sich – auch aufgrund der Sommerpause – bis in den Herbst. Und dieser stand schon im Zeichen des anlaufenden Bürgerschaftswahlkampfes, was auch in der Bezirksversammlung so manchen Schaufensterantrag inklusive Bewerbungsrede mit sich brachte. Und nach der Wahl war die Bezirksversammlung gleich um fünf engagierte Mitglieder ärmer. Für die GRÜNE Fraktion schloss sich durch die Wahl von Anna Gallina direkt ein Wechsel im Fraktionsvorstand an, indem Lisa Kern zur Co-Fraktionsvorsitzenden an die Seite von Volker Bulla aufrückte und Gabi Küll zur Stellvertretenden Vorsitzenden der Bezirksversammlung gewählt wurde.

Doch es dauerte kein Jahr, bis die nächste Veränderung bevorstand: Lukas Kockmann, erst für Anna Gallina nachgerückt, verließ Hamburg und damit auch die Bezirksversammlung Eimsbüttel aus beruflichen Gründen in Richtung Düsseldorf. So rückte Klaus Hofmann nach. Nur wenige Monate später begrüßte die GRÜNE Fraktion mit Cornelia Mertens schon ein weiteres neues Mitglied. Der Grund war eine menschlich sehr schmerzhaft Veränderung: im Mai starb unser Fraktionsvorsitzender, politischer Weggefährte und Freund Volker Bulla. Auch wenn es sich angesichts seiner Erkrankung angekündigt hatte, war sein Verlust ein herber Rückschlag, von dem sich die Fraktion bis heute kaum erholt hat. Mit Volker Bulla ging ein beeindruckend engagierter, informierter und politisch-strategisch kluger Kopf, der auch menschlich eine große Lücke hinterließ.

In der Folge sortierte sich auch der Fraktionsvorstand neu, indem Philip Engler in die Doppelspitze neben Lisa Kern gewählt wurde. Er übernahm zudem von Volker Bulla auch die Rolle des Sprechers im Stadtplanungsausschuss. Und als wäre dies nicht schon genug, veränderte sich die Fraktionsarbeit auch an anderer Stelle entscheidend, da Sven Gödde als Fraktionsgeschäftsführer verließ (siehe Interview) und durch Thomas Rave ersetzt wurde.

Hinzu kam ein weiterer Wechsel an ganz prominenter Stelle des Bezirks, der zu der kuriosen Situation führte, dass die Bezirksversammlung in nicht mal drei Jahren gleich zweimal eine Wahl zur Bezirksamtsleitung durchführen durfte bzw. musste. Kein halbes Jahr, nachdem wir ihn im Dezember 2015 wiedergewählt hatten, wechselte Torsten Sevecke in die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation. Somit fand im De-

zember 2016 eine weitere Wahl statt, bei der der Kandidat der rot-grünen Koalition, der bisherige Baudezernent Kay Gätgens, zum neuen Bezirksamtsleiter gewählt wurde. Wir sind zufrieden mit dieser Wahl und sehr zuversichtlich, dass wir mit ihm die gute Zusammenarbeit fortsetzen werden.

Aber die Legislatur bestand keineswegs nur aus personellen Wechseln. Wir waren auch inhaltlich fleißig. Davon zeugen insgesamt rund 300 in die verschiedenen Gremien der Bezirksversammlung eingebrachte Anträge, an denen Grüne mindestens beteiligt waren. Und die rot-grüne Koalition konnte einige wichtige Vorhaben aus dem Koalitionsvertrag umsetzen, etwa die Einsetzung einer sozialen Erhaltungsverordnung für Stellingen, Eimsbüttel-Nord und Hohe- luft-Ost, deutliche Verbesserungen für Fahrradfahrer*innen (bessere Radwege, mehr Fahrradbügel), die Stärkung der bezirklichen Sportinfrastruktur oder die Erhöhung der Mittel für die Stadtteilkulturarbeit. Pünktlich zur Halbzeit wird es uns außerdem gelingen, eines unserer zentralen Vorhaben in die Tat umzusetzen: die Einrichtung eines Inklusionsbeirates für den Bezirk Eimsbüttel! Eine Arbeitsgruppe im Sozialausschuss ist bereits dabei, Vorschläge für eine Geschäftsordnung dieses Gremiums zu erarbeiten. Mit dem entsprechenden Beschluss in der Februar-Sitzung der Bezirksversammlung kann mit der Konstituierung und der Suche nach Mitgliedern begonnen werden, und wir sind zuversichtlich, dass ab dem Herbst nach dem Seniorenbeirat endlich auch dieser Gruppe eine kritischen Begleitung des Verwaltungshandelns ermöglicht wird. Und die GRÜNE Fraktion ist beim Thema Inklusion selbst mit gutem Beispiel vorangegangen: seit Ende 2014 ist Anna Uschakowa, die wir als zuge- wählte Bürgerin in den Regionalausschuss

Stellungen benannt haben, die erste gehörlose Aktive in der Hamburger Bezirkspolitik. Die Schwierigkeiten, die vor allem die Bestellung der Gebärdendolmetscher*innen zunächst mit sich brachte, stehen dabei exemplarisch für die Barrieren, die Menschen mit einer Behinderung die Teilnahme an gesellschaftlichen Aktivitäten erschweren.

Spätestens seit dem Sommer 2015 bestimmte vor allem ein Thema die politische Agenda: die zunehmende Zahl von Schutz und Zuflucht suchenden Menschen aus dem Nahen und Mittleren Osten, vom Balkan oder aus Afrika. Wochenlang gab es kein anderes Thema und auch im Bezirk Eimsbüttel wurde die ungewohnte Erfahrung gemacht, dass die Verwaltung an ihre Grenzen stieß. Der enorme logistische und personelle Aufwand zahlte sich jedoch aus, denn bis auf wenige Ausnahmen verlief die Unterbringung problemlos.

Die politische Debatte begann eigentlich erst, als es um die Verstetigung der Öffentlichen Unterbringung ging. Während Stadtteile wie Niendorf und Lokstedt von zahlreichen Containerdörfern und anderen behelfsmäßigen Unterbringungen geprägt und mit der Hilfe für die Geflüchteten beschäftigt waren, erhoben in Eidelstedt Bürger*innen ihre Stimme gegen den Bau von „Flüchtlingsunterkünften mit der Perspektive Wohnen“ am Hörgensweg und am Duvenacker. Es formierte sich eine Bürgerinitiative, die mit ihrem bezirklichen Bürgerbegehren an die Volksinitiative „Hamburg für gute Integration“ anknüpfte und so schließlich auch mit der rot-grünen Landeskoalition einen eigenen Bürgervertrag für Eimsbüttel abschloss. Darin waren deutliche Verringerungen der Wohneinheiten für Geflüchtete vereinbart. Unserer Ansicht nach eine verpasste Chance, möglichst viele menschen-

würdige Unterkünfte für die Geflüchteten zu bauen – die deutlich nachlassende Zahl der Zuzüge hat zwar hier etwas Druck herausgenommen, die Tatsache aber, dass Menschen in Hamburg in Containerdörfern leben müssen, ist und bleibt für uns untragbar! Klar ist aber, dass auch wir uns an den Bürgervertrag gebunden sehen, und er macht im Bereich der Integration auch zahlreiche Vorgaben, die wir ebenfalls für wichtig erachten, insbesondere bei der massiven Ausweitung der Investitionen in die soziale Infrastruktur.

Die rot-grüne Koalition hat das Gelingen der Unterbringung für Geflüchtete mit zahlreichen Stellungnahmen zu den einzelnen Standorten und weiteren Anträgen etwa zum besonderen Schutz von Frauen aktiv unterstützt und zudem einige Gelder für die vielen engagierten Personen und Vereine bereitgestellt, die ehrenamtliche unverzichtbare Dienste in der Flüchtlingsarbeit vollbracht haben. Zuletzt konnten wir Sondermittel für Schwimmkurse für Geflüchtete auf den Weg bringen.

Zwei weitere große Themen in dieser Legislaturperiode waren der Vertrag für Hamburg und das Bündnis für den Radverkehr. Beide wurden zwar von Senat und Bürgerschaft initiiert und geschlossen, aber erstens aktiv von der Bezirkspolitik begleitet und unterstützt und haben zweitens massive Auswirkungen auf die bezirkliche Entwicklung der nächsten Jahre. Der Wohnungsbau in Eimsbüttel schreitet unter immer komplexeren und engeren Bedingungen voran. Die grüne Fraktion hat sich dafür eingesetzt, öffentlich geförderten Wohnungsbau in Eimsbüttel zu realisieren, auch wenn die hohen angestrebten Genehmigungszahlen sowie die Vereinbarungen zwischen Senat und Wohnungswirtschaft die Arbeit nicht leichter machen. Wir verfolgten dabei stets



das Ziel, ökologisch hochwertige und für das Stadtklima notwendige Grünflächen zu erhalten und Ausgleich für weitere Verdichtung durch Entsiegelung anderer Flächen zu schaffen.

Als größere Baumaßnahmen haben uns die Entwicklungen bei Beiersdorf insbesondere mit dem für uns schwierigen, aber letztlich unvermeidlichen Abriss des Bunkers am Eidelstedter Weg, die Entwicklungen an der Neuen Mitte Stellingen, die Bauarbeiten und Planungen rund um den Ausbau der A7 mit der Errichtung der beiden Deckelbauwerke in Stellingen und Schnelsen sowie der Umbau der Osterstraße besonders beschäftigt. Letzterer soll noch 2017 abgeschlossen sein; wir sehen darin trotz einiger Widrigkeiten weiterhin ein Vorbild für die Entwicklung von Verkehrsräumen im Bezirk.

Weitere Themen aus dem Verkehrsbereich, die uns immer wieder in unterschiedlichen Anträgen und Debatten begegnet sind und auch weiter begegnen werden, sind die (nach unserem Dafürhalten möglichst flächendeckende) Einführung von Tempo-30, die Busbeschleunigung, die Belastung durch Fluglärm entlang der Einflugschneisen zum Hamburger Flughafen, die Zukunft der stadtbildprägenden Fahrradhäuschen sowie der Umgang mit Parkplätzen. Hier bewegen wir uns zwischen unserem Verständnis, durch die Reduzierung von Parkraum sowohl zu einer Abnahme des überbordenden Pkw-Verkehrs in der Stadt beizutragen als auch mehr Lebensqualität und weniger Blech in die Wohnumfelder vor allem im Kerngebiet zu bringen, und dem verständlichen Wunsch vieler Eimsbü-

teler*innen, für ihr Auto nicht stundenlang einen Parkplatz suchen zu müssen, wenn gleich dies aber auch manchmal in ungerechtfertigte Forderungen und Ansprüche mündete, wie die intensive Debatte um die illegalen Parkplätze an der Holsteiner Chaussee in Eidelstedt zeigte. Mit der Ausweisung von Anwohner*innenparkzonen sind wir bisher nicht so vorangekommen, wie wir uns dies vorgestellt hatten; wir werden sie aber zusammen mit der Suche nach geeigneten Räumen und Investoren für Quartiersgaragen zu einem Schwerpunkt für die restliche Legislaturperiode machen.

Zudem stehen noch drei Themen erst am Anfang der Diskussion und werden uns noch lange begleiten, nämlich der Ausbau der S21 Richtung Kaltenkirchen sowie die Planungen zum Fernbahnhof Diebsteich und zum Bau der neuen U5 (siehe weitere Beiträge in diesem Heft) – bei letzterer werden wir eine möglichst weitgehende Berücksichtigung von Eimsbüttel einfordern.

Ein zunehmender Aufreger, der uns in vielen Ausschüssen und auf vielen Feldern begegnete, ist der Erhalt des Baumbestandes in unserem Bezirk. Es verwundert nicht, dass durch die vielen Bauprojekte auch die Zahl der gefälltten Bäume kontinuierlich anwächst – noch haben wir auf das damit einhergehende Dilemma (Bedarf an Wohnungen vs. Baumschutz) keine überzeugenden Antworten gefunden, müssen daran aber im Zusammenspiel mit der Verwaltung verstärkt arbeiten.

Auf unserer Agenda für die zweite Hälfte der Legislaturperiode stehen darüber hinaus noch die Einführung eines Preises für nachhaltige Innovationen in der Eimsbütteler Wirtschaft, die Förderung der Gleichstellung, die Unterstützung der Ausweitung von Carsharing-Angeboten und die Sicherung

von Schulwegen. Zudem steht der Erhalt und qualitative Ausbau der Grün- und Erholungsflächen auf unserer Prioritätenliste, zu dem auch das Thema Urban Gardening gehört.

Und natürlich Verbesserungen für den Fahrradverkehr. Hier gibt es trotz der zahlreichen Anstrengungen und der deutlich gestiegenen Präsenz des Themas bei Verwaltung und Öffentlichkeit noch sehr viel zu tun. Wir haben die Einrichtung neuer Stadt-Rad-Stationen begrüßt und die Standortfindung aktiv begleitet – doch noch immer reicht das Netz nicht weit genug in die Außengebiete. Viele Straßen und Kreuzungen bieten komfortable Schutzstreifen oder Radwege – doch manche unserer Anträge sind bisher nicht umgesetzt worden (z.B. Elbgaustraße, Niendorfer Straße). Nicht zuletzt auf Basis rot-grüner Anträge hat die Verwaltung zahlreiche neue Fahrradstellplätze geschaffen oder alte Vorderradbügel ersetzt – doch es gibt nach wie vor viele Orte, an denen wir oder die Bürger*innen noch Bedarf sehen. Zunächst wird nun ein massiver Ausbau der bestehenden Velorouten erfolgen, doch wir müssen dafür Sorge tragen, dass die Fahrradstadt Hamburg auch den Radfahrer*innen abseits dieser Strecken eine gute Infrastruktur bietet (Fahrradschnellwege??).

Und wir werden die bisherige Praxis fortsetzen, zahlreiche Initiativen, Organisationen und Privatpersonen mit Sondermitteln der Bezirksversammlung zu unterstützen, die ihre tollen Ideen in die Tat umsetzen wollen – hier bietet sich die Möglichkeit einer direkten politischen Einflussnahme, die wir vor allem für nachhaltige Projekte einsetzen wollen.

Es bleibt also viel zu tun – packen wir es an!

Lisa Kern und Philip Engler

„Letztlich ist das Geheimnis, diese Arbeit so zu machen, dass es keiner merkt“



PHOTO: SVEN GÖDDE 2017

Sven Gödde war von 2012 bis Mitte 2016 als hauptamtlicher Geschäftsführer der Bezirksfraktion in Eimsbüttel tätig. Zeitweilig hat er auch die Geschäfte des Kreisverbandes geführt. Seit Juli 2016 arbeitet er als Referent (Familie, Kinder und Jugend) für die GRÜNE Bürgerschaftsabgeordnete Anna Gallina. Doch ‚mit einem Bein‘ – ein paar Stunden – steht er dankenswerterweise immer noch der Bezirksfraktion und seinem Nachfolger zur Seite. Mit Karin Püschel, Mitglied der Eimsbütteler Bezirksfraktion, spricht er über seine Erfahrungen dieser Zeit und über den speziellen Blick eines Geschäftsführers auf die kommunale Politikpraxis.

Welche Aufgabenbereiche hast du als Fraktionsgeschäftsführer?

Nun, die Geschäfte der Fraktion zu führen klingt ein wenig abstrakt, praktisch bedeutet es, sich um den ganzen Papierkram zu kümmern, der nötig ist, um die Fraktionsarbeit am

Laufen zu halten. Hier fließen viele Informationen zusammen, wir haben eine Geschäftsstelle, die bespielt werden muss, Veranstaltungen, die organisiert werden wollen ...

Fraktionsarbeit organisieren bedeutet ...?

Ich bekomme alle Protokolle, alle Einladungen und alle Materialien, die verschickt werden, landen letztlich auch bei mir.

Gerade am Anfang einer Legislaturperiode ist immense Arbeit zu erledigen, damit die Fraktion ihre Arbeit aufnehmen und diese am Laufen gehalten werden kann. Die Fraktion erhält finanzielle Mittel, die verwaltet werden müssen. So bin ich u.a. dafür verantwortlich, dass die Gehälter pünktlich ausgezahlt werden, Miete und Stromkosten für die Geschäftsstelle regelmäßig bezahlt werden aber auch dafür, dass der Rasen in unserem kleinen Garten gemäht wird. Dass ein Raum da ist, der immer funktioniert und wo Alles da ist, was eine Fraktion braucht: Papier, Kopierer, Stühle, Tische und auch etwas zu trinken.

Der Fraktionsgeschäftsführer sollte jederzeit in der Lage sein eine Veranstaltung zu organisieren, und dass auch diese kleinen Veranstaltungen, die gar nicht mehr unbedingt als Solche wahrgenommen werden, wie z.B. die regelmäßigen Fraktionssitzungen, ebenso reibungslos funktionieren. Protokolle müssen vorbereitet sein, die Technik funktionsbereit und gleichzeitig Getränke und Knabberzeug rechtzeitig um 19:00 Uhr bereit stehen. Letztlich ist das Geheimnis, diese Arbeit so zu machen, dass es keiner merkt.

Genau! Ich habe es als sehr angenehm empfunden, dass im Büro alles funktioniert hat. Wie du am Anfang gesagt hast, gehen alle Papiere/Informationen von den Ausschüssen, Parteien usw. über deinen Schreibtisch bzw. Computer? Als Beispiel: Der Koalitionspartner schickt einen Antrag zu dir, was machst du damit?

Das ist vielleicht tatsächlich die Besonderheit dieses Jobs: Informationen zu verteilen – und zwar nicht alle Informationen an alle. Ich hätte gar keine Probleme damit, aber das würde eine gigantische Datenflut erzeugen, insbesondere für die ehrenamtlich Tätigen, da muss man höllisch aufpassen, dass die Informationen gefiltert werden. Sonst würden die Abgeordneten wohl verständlicherweise verrückt werden, wenn sie immer alle Informationen aus allen Ausschüssen lesen müssten um sich ihre eigenen Informationen mühsam herauszusuchen. Deshalb versuche ich, diese Sachen so aufzubereiten, manchmal zu kürzen oder auf Knackpunkte hinzuweisen oder Vorschläge zum Verfahren und zu Inhalten zu machen. Die Entscheidungen treffen die Politiker*innen aber natürlich immer selber. Das sind politische Entscheidungen, auf die ich keinen Einfluss nehmen wollte. Ziel der Geschäftsführung sollte mei-

ner Meinung nach sein, die politische Arbeit der Fraktionär*innen zu begleiten und zu ermöglichen.

Dadurch, dass wir uns in Eimsbüttel in einer Koalition mit der SPD befinden, wird die Arbeit auch ein wenig speziell: Unsere Anträge, die natürlich auch von Erfolg gekrönt sein sollen, bringen wir in Absprache mit dem Koalitionspartner ein, was einiger Abstimmungen bedarf. Da gehen dann schon mal verschiedene Antragsvarianten von A nach B und es ist meine Aufgabe, den Überblick darüber zu behalten, welcher Antrag in welchem Zustand bei wem liegt und wer gerade mit wem redet. Oder, eventuell Vorschläge zu machen, wer denn noch mit jemand anderem reden könnte, um den Antrag voranzubringen.

Wenn du bemerkt hast, dass ein Antrag nicht vorankommt, hast du oft gesehen, woran das liegen könnte und über was man nochmal sprechen müsse. Das ist schon bemerkenswert, dass du nicht nur Informationen und Unterlagen in die richtigen Bahnen gelenkt hast, sondern dabei immer mitgedacht hast. Gehört das überhaupt zu deinen Aufgaben, dieses Nachhaken und aufmerksam machen?

Ich sehe es als Aufgabe einer Geschäftsführung an, dass man versucht, Verfahren zu steuern und voranzutreiben. Uns allen gemeinsam ist wohl der Wille, dass etwas Positives passiert, für die Fraktion und für den Bezirk. Und dafür muss dann etwas getan werden! Da ist für mich klar, dass ich gucke, ob es irgendwo hakt und ich eventuell unterstützend etwas tun kann, damit wir weiterkommen.

Das ist auch mein Eindruck deiner Arbeit. Gehört die Teilnahme an Ausschusssitzungen auch zu deinem Aufgabenbereich oder reicht die Büroarbeit?

INTERVIEW

Das ist sicherlich eine Sache der individuellen Absprache und auch des persönlichen Interesses. An den Bezirksversammlungen habe ich ja öfter teilgenommen und manchmal wäre ich wohl gerne in einen Ausschuss gekommen, aber als einzelner Fraktionsgeschäftsführer in Teilzeit ist eine Teilnahme nur äußerst begrenzt möglich – konkret eine Frage der Zeitökonomie.

Es geht mir auch eher darum, die Erfahrung zu machen, wie die Arbeit in den Ausschüssen konkret abläuft. Das können sich „normale Bürger“ ja oftmals gar nicht vorstellen.

Du hast natürlich Recht, es ist manchmal sehr schön, vor Ort zu sehen, welche Menschen wie „im echten Leben“ agieren, wenn man vorher nur Papiere und Mails, also schriftliche Kommunikation, vor sich hin verwaltet. Da sollte man sicherlich aufpassen, dass man nicht ganz den Draht verliert zu den Inhalten und den Menschen, die die Politik machen, das ist mir schon wichtig, wie es denn in diesem „echten Leben“ vor sich geht.

Ist es für dich unbefriedigend, dass du viel organisiert und verteilst, ohne selber politisch aktiv sein zu können, oder diskutieren zu können über die Inhalte, wie es in den Ausschüssen passiert. Da diskutieren wir manchmal wochenlang und können politisch gestalten. Du stehst da im Hintergrund oder fühlst du dich als jemand, der da in gewisser Weise auch mitgestalten kann?

In diesem Beruf wird mir auch ein gewisses Maß an Vertrauen entgegengebracht, dass ich meine Stellung nicht dazu benutze, um selber Politik zu machen. Ich bin ja nicht gewählt, ich bin nicht legitimiert, das zu machen. Obwohl ich nicht gewählt bin, konnte ich ja trotzdem immer meine Meinung sagen. Ich habe allerdings auch nie erwartet, dass dem

dann gefolgt wird. Die Entscheidungen treffen diejenigen, die gewählt worden sind. Und das frustriert mich auch gar nicht. Ich war in einem anderen Rahmen selber ehrenamtlich tätig, ich habe mich auf Bundesebene um Hochschulpolitik gekümmert und war damit ganz gut ausgelastet.

Wie lange bist du denn hier beschäftigt (gewesen)?

Ich habe das viereinhalb Jahre, von 2012 bis 2016, gemacht.

Und bist jetzt noch für ein paar Stunden die Woche bei uns?

Ich habe dann den Übergang zu meinem Nachfolger Thomas Rave begleitet, dem ich jetzt noch beratend zur Seite stehen darf, damit es weiterhin ruckelfrei von einer in die andere Hand übergeht. Man eignet sich recht vielfältiges Erfahrungswissen an, das man nirgendwo nachlesen kann – das muss dann individuell weitergegeben werden. Mit Thomas hat die Fraktion natürlich jemand mit den nötigen Fähigkeiten eingestellt. Es ist ja auch keine Raketenwissenschaft und deshalb läuft's auch rund.

Was war denn für dich die schwierigste oder „nervigste“ Situation in diesen viereinhalb Jahren?

Nervig war nur, dass mir am helllichten Tag das Fahrrad vor der Geschäftsstelle geklaut wurde. Den Grünen das Fahrrad direkt vor der Tür zu mopsen – da war ich dann doch etwas konsterniert.

Schwierig war es mich einzuarbeiten in ein Berufsfeld, für das es wenig Vergleichbares gibt, keine Vorlage, wie man es richtig macht. Einen Übergang wie jetzt hat es da leider nicht gegeben. Da ich von extern nach Eimsbüttel gekommen bin, ich bin ja kein Hamburger ...

Wo kommst du denn her?

Ich habe vorher in und bei Bielefeld gelebt und war Mitarbeiter an der Universität dort. Nebenberuflich habe ich Workshops und Seminare gegeben, u.a. als Referent für den bundesweiten Studentischen Dachverband fzs.

Und warum bist du dann nach Hamburg gekommen?

Wenn man zum Beispiel Geschichte studiert hat, kann man sich grundsätzlich die Stadt nicht immer aussuchen, wo man arbeiten möchte. Da lag Hamburg schon ganz weit vorne, und durchaus auch Eimsbüttel. Ich habe schon an der Uni grüne Politik gemacht und war immer an politischer Arbeit interessiert, und gerade Kommunalpolitik war für mich schon immer, ja, gewissermaßen bewundernswert: Sie wird oft von Leuten gemacht, die wirklich lieben was sie tun, die jeden Stein kennen in ihrem Bezirk und die einen festen Willen haben es in ihrem Sinne besser zu machen. Und das sind manchmal ganz schön lange, steinige Wege, diese berühmten dicken Bretter, die gebohrt werden wollen, die sich über Jahre hinziehen ... Dass Menschen diesen Elan aufbringen, wirklich kleine Dinge zu verändern, hat mir schon immer Respekt abgerungen und auch Freude bereitet, das zu begleiten.

Das fand ich sehr schön, was du gesagt hast, weil ich mich angesprochen fühle, dass man jeden Stein kennt und mit dem Herzen dabei ist in seinem Umfeld. Man verbindet ja mit Politik eher Berlin, nicht unbedingt Kommunales ... Was war denn das Besondere an deinem Beruf in der Kommunalpolitik?

Die Besonderheit des Jobs liegt u.a. darin, dass man mit vielen Menschen zusammenarbeitet, die alle ehrenamtlich tätig sind. Die

Arbeit findet hauptsächlich am Nachmittag bzw. Abend statt, wo die Fraktions- und Ausschusssitzungen und die Bezirksversammlung sind, wo diskutiert wird, sich also alles auf diese Zeit konzentriert und auch bis in den späten Abend erstreckt. Wenn ich morgens um acht Uhr im Büro gesessen hätte, wäre die ersten vier Stunden erstmal gar nichts passiert und es war auch gar nicht notwendig – 10 oder 11 Uhr hat dann auch gereicht. Dafür war man natürlich später gefragt und muss sich die Zeit gut einteilen, um nicht zu viele Überstunden zu machen. Eine Besonderheit ist sicherlich auch, dass man nach Wochenenden schon mal ganz vorsichtig in die Mails gelinst hat, weil, wie es denn so ist mit berufstätigen Ehrenamtlichen: Wann arbeiten die, wann haben sie Zeit zum Nachdenken, einen Antrag zu schreiben und Wünsche zu äußern, wie z.B. Veranstaltungen zu planen sind, oder Rückfragen zu stellen? – natürlich am Wochenende! Weshalb ich dann am Montagvormittag damit beschäftigt war, eine schier unendliche Anzahl an Mails abzuarbeiten, oder Debatten, die sich am Wochenende entspannen hatten, erstmal nachzulesen. Woanders ruhen die Geschäfte am Wochenende, in der Kommunalpolitik finden dann die internen Debatten statt.

Manchmal kommen dann auch nachts um eins die Mails. Auch von dir.

Ich bin aber auch mal drauf hingewiesen worden, dass ich nicht nachts um eins – oder um drei – Emails schreiben sollte. Vielleicht ein richtiger Hinweis.

Möchtest du nicht doch lieber in einen Bereich mit klar abgegrenzten Tätigkeiten, genauen Arbeitszeiten, eindeutiger Trennung von Arbeit und Freizeit, arbeiten? Diese Tren-

INTERVIEW

nung ist hier nicht so gegeben und das ist ja manchmal auch anstrengend, oder?

Ja, das stimmt schon. Allerdings muss ich sagen, dass ich es gar nicht anders kenne. Ich habe bisher ausschließlich in Bereichen gearbeitet, die ein gewisses Maß an Engagement über die übliche 9-to-5-Arbeitszeit hinaus verlangt haben. Ich habe mir allerdings auch immer Arbeitsstellen gesucht, wo ich bereit war, das zu tun.

Das ist ja nicht immer so, dass man hinter seiner Arbeit stehen kann. Das scheint aber für dich unabdingbar zu sein?

Das Schöne an der Arbeit in der Fraktionsgeschäftsstelle ist es, dass sie sehr ganzheitlich ist. Neben allem, was ich vorhin erwähnt habe, von Informationsdispatching über Finanzverwaltung bis zur Veranstaltungsorganisation, gibt es sehr handfeste Tätigkeiten, die man hier verrichten kann. Und sei es auch für Veranstaltungen Plakate im Vorgarten zu kleben, wenn gerade niemand anderes da ist. „Oh, dann kann es wohl heute nicht passieren“ war für mich nie eine Alternative. Und dementsprechend muss man hier auch selber auf die Leiter steigen und eine Birne austauschen oder den Raum nach einer Veranstaltung aufräumen und Sachen in den – liebevoll „Keller“ genannten – Abstellraum räumen, der einzige Keller, der keine Stufen hat. Aber man weiß sofort, warum er so heißt, wenn man mal drin steht ...

Hast du sonst noch etwas zu sagen? Es ist ja eine Art Verabschiedungsinterview ...

Das aktuelle Tagesgeschäft bearbeitet jetzt Thomas – das klappt alles sehr gut und ich wünsche ihm alles Gute. Es geht also auch ohne mich; unersetzbar zu sein gefiele mir auch nicht. Der Fraktion wünsche ich auch

von Herzen alles Gute. Ich habe mich sehr wohl gefühlt und werde einiges sehr vermissen – besonders den Garten im Sommer! Wo, wenn nicht bei den Grünen in Eimsbüttel begegnet einem ein Igel vor der Tür? Wir mussten sogar schon mal eine Libelle vor die Tür setzen, mitten in der Stadt!

Jetzt habe ich einen kleinen Einblick in die Aufgabenbereiche der Geschäftsführung bekommen und dich auch ein wenig besser kennengelernt. Überhaupt habe ich dich immer als sehr hilfsbereit erlebt und finde es schön, dass du uns noch ein wenig erhalten bleibst. Ich wünsche dir auf jeden Fall alles Gute für deine weiteren beruflichen Tätigkeiten. Vielen Dank für das Gespräch!

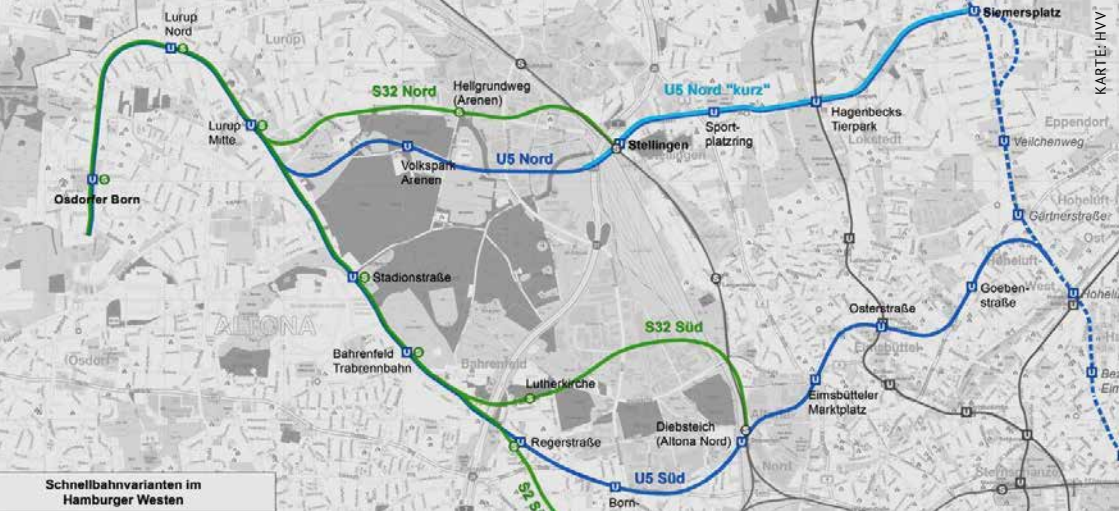
Ich bedanke mich auch!

Das Interview führte Karin Püschel



Igel vor Geschäftsstelle

PHOTO: GRÜNE BEZIRKSFRAKTION EIMSBÜTTTEL



Hamburg und sein Bahnnetz: Die Diskussion um die U5 im Städtevergleich

Neulich hieß es in Hamburg in Anlehnung an einen Werbeslogan aus Baden-Württemberg: „Wir können alles – außer Fußball!“ Und jetzt haben wir ja sogar die Elbphilharmonie geschafft – kein Wunder, dass die Welt gern nach Hamburg blickt und zu uns kommt. Zuweilen scheint aber auch ein Blick aus dem „Tor zur Welt“ in die Welt hinaus ganz hilfreich, um sich über unsere Stadt Gedanken zu machen.

Die U5 in Hamburg: Planungen und Diskussionen in den westlichen Bezirken

Doch zunächst nach Hamburg: Nach den Diskussionen um die Stadtbahn, deren Planung vor sechs Jahren – man möchte immer noch sagen: leider – eingestellt wurde, beginnen in Hamburg derzeit wieder intensiviertere Gespräche über den schienengebundenen Personennahverkehr. Anlass ist der im rot-grünen Koalitionsvertrag von 2015 (unter dem Titel

„Zusammen schaffen wir das moderne Hamburg“) vereinbarte Bau der neuen U-Bahn-Linie U5, die von Bramfeld über Steilshoop in die Innenstadt und von dort über Lurup zum Osdorfer Born führen soll. Eine wichtige Vereinbarung der Koalitionsverhandlungen war, an beiden Streckenenden zeitnah mit den Planungen zu beginnen, um so das Ziel zu erreichen, „in spätestens 15 Jahren die wichtigsten Streckenabschnitte“ fertig zu stellen.

Die Strecke über Stephansplatz/Dammtor, Hoheluftbrücke und den Lokstedter Steindamm hinauf bis zum Siemersplatz gilt aufgrund der Entlastungsfunktion der stark frequentierten Buslinie 5 als gesetzt. Eine zunächst angedachte Streckenführung über das Eimsbütteler Kerngebiet und den neu geplanten Fernbahnhof Diebsteich und dann weiter gen Westen (sog. „U5 Süd“) wurde z.T. aufgrund der höheren Kosten für eine Untertunnelung des stark besiedelten Gebietes jüngst verworfen. Damit bleibt die Linie „U5

Nord“ über Siemersplatz hinaus gen Hagenbecks Tierpark und Stellingen in Richtung Arenen, Lurup und Osdorfer Born als neuer Favorit. Die Deutsche Bahn brachte jedoch als Alternative eine Anbindung von Lurup und Osdorfer Born über Diebsteich („S32 Süd“) oder von Altona/Ottensen („S2 Süd“) aus ins Gespräch, wovon neben der Deutschen Bahn – als Betreiberin des S-Bahnnetzes – insbesondere der Bezirk Altona, durch den diese Verbindung verlaufen würde, profitieren würde (ähnlich wie von der U5-Süd). Entgegen dem Koalitionsvertrag hat sich der Senat im Februar 2017 dazu entschlossen, allein die beiden Streckenführungen:

- U5 Nord: Siemersplatz – Stellingen – Lurup – Osdorfer Born und
- S32 Süd: Altona-Nord – Lurup – Osdorfer Born

in einer Machbarkeitsstudie zu prüfen.

Für Eimsbüttel bedeutet dies, dass im Falle der S32 Süd der Westen des Bezirks von der U-Bahn abgekoppelt bliebe. Auch eine Taktverdichtung auf der Linie S3/S21 wäre durch die zusätzliche S32 kaum noch möglich. Eine zentrale Forderung nicht nur der Eimsbütteler GRÜNEN bleibt folglich, den Bau mindestens der U5 gemäß Koalitionsvertrag durch einen baldigen Baubeginn auch im Westen (Arenen/Stellingen) zu konkretisieren.

Blickt man auf die betroffenen Stadtteile, sollte die Forderung klar sein: Nicht Entweder-Oder sondern zwingend Sowohl-Als-Auch! Sowohl Lokstedt/Niendorf und Stellingen/Eidelstedt als auch Altona/Bahrenfeld benötigen – wie auch weitere Gebiete mit starkem Bevölkerungswachstum bzw. -anteil in Hamburg – eine Anbindung an den schienegebundenen Personennahverkehr. Es ist damit zu rechnen, dass bis zur geplanten Fertigstellung der U5 im Jahr 2032 eine deutlich höhere Nachfrage (für das gesamte HVV-Netz

ca. + 50 %) zu verzeichnen sein wird, die mit den zuletzt ergriffenen Maßnahmen der Busbeschleunigung bei weitem nicht aufgefangen werden kann. Der Blick über Hamburg hinaus unterstreicht diese Forderung, indem er auf einen enormen Aufholbedarf hinweist, um das „moderne Hamburg“ zu schaffen.

Fahrgastzahlen, Strecken und Finanzierung im Vergleich

Eine Vergleichsstudie von 12 deutschen und 41 europäischen Großstädten im Auftrag des Industriekonzerns Siemens unter dem viel-sagenden Titel „German Green City Index“ hat 2011 ergeben, dass in keiner deutschen Großstadt so wenig Menschen mit dem öffentlichen Nahverkehr zur Arbeit pendeln wie in Hamburg, nämlich lediglich 19 %. Im europäischen Durchschnitt sind es mit 37 % fast, in Berlin genau doppelt so viele (38 %), in München sogar noch mehr (41 %). Als Grund wird neben einem hohen Anteil an Pendler*innen mit dem Rad das weit unterdurchschnittlich ausgebaute ÖPNV-Netz (1,9 km/km²) genannt. Hier schneidet in Deutschland nur Berlin schlechter ab. Obwohl München ein deutlich kleineres Einzugsgebiet (ca. 1,6 Mio. Einwohner) als Hamburg mit knapp 1,95 Millionen Einwohnern hat, waren in der bayerischen Metropole laut VDV Statistik 2015 deutlich mehr Menschen mit Bus, U-Bahn und Straßenbahn unterwegs: 567 Millionen Menschen fuhren knapp 2,69 Milliarden Kilometer, im Vergleich zu knapp 368 Millionen Hamburger Fahrgästen, die in den U-Bahnen und Bussen der Hochbahn 1,98 Milliarden Kilometer zurücklegten.

Während München und Hamburg über ein ähnlich langes U-Bahn-Netz (95 bzw. 104 km) verfügen, besitzt das deutlich kleinere München zusätzlich ein Straßenbahn-Netz von 79 km, Köln sogar 148 km und Berlin (neben 146 km U-Bahnnetz) 192 km Straßen-/Stadt-

bahn (VDV Statistik). Beim S-Bahnnetz sieht es ähnlich aus (auch wenn diese Zahlen schwerer zu vergleichen sind): Nach Angaben der Deutschen Bahn verfügt München über 530 km, Berlin über 330 km und Hamburg über 147 km (plus ca. 95 km AKN). Die Simon-Kucher Global Public Transportation Study von 2014 spricht für Hamburg leicht euphemistisch „vom bundesweit ausbaufähigste Bahnstreckennetz (0,06 km pro 1.000 Einwohner)“, während der „Sieger“ Dresden das viereinhalbfache (0,27 km pro 1.000 Einwohner) bieten kann.

Positiv merkt diese Studie an, Hamburg habe den günstigsten Kilometerpreis (0,13 €/km), was nach sozialen Maßstäben sehr gut klingt und für Menschen, die sehr weite Strecken innerhalb des Großbereichs fahren, auch stimmig sein mag. Wenn man aber eine weitere Studie (EMTA Barometer of Public Transport in the European Metropolitan Areas 2012) heranzieht, gerät man auch diesbezüglich ins Nachdenken: In Hamburg tragen die Nutzer*innen der öffentlichen Verkehrsmittel 70,9 % der Kosten über das Fahrgeld. Lediglich in einer der 25 verglichenen europäischen Metropolen hatten die Nutzer*innen einen höheren Anteil zu übernehmen, nämlich im spanischen Cádiz, was mit knapp 120.000 Einwohner*innen aber nur bedingt vergleichbar ist. Der Durchschnitt liegt bei gut 48 % – ein ähnlicher Wert wie in Berlin. Folgerichtig liegt der Anteil der Kostendeckung durch Zuschüsse der öffentlichen Hand im Durchschnitt bei 45,6 %, in Berlin bei 51 % (der restliche Anteil wird durch Dritte, bspw. Werbung, getragen). Neben sozialen Überlegungen lässt sich dieser Wert insbesondere durch den Nutzen rechtfertigen, den die Allgemeinheit durch den ÖPNV erzielt: weniger Stau, weniger Raumbedarf, weniger Lärm, höhere Umweltverträglichkeit ... In Hamburg beteiligte sich „die öffentliche Hand“ hingegen nur mit 29,1 % an den Ge-

samtkosten. Kurz: In Hamburg sind die Kosten im hohen Maße privatisiert.

Ausblick

Zahlen lassen sich natürlich unterschiedlich interpretieren. Aber die Dichte der Studien zeigt doch sehr deutlich, dass Hamburg im Öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere im schienengebundenen, einen enormen Nachholbedarf hat. Die U5 ist dafür ein wichtiger Schritt. Sie darf mit Blick auf den Westen Hamburgs aber nicht gegen eine ebenfalls überfällige S-Bahn-Anbindung von Altona/Bahrenfeld gen Lurup/Osdorfer Born ausgespielt werden. Außerdem bedarf es eines zügigen Beginns – laut Angaben auf der HVV-Homepage wird Eimsbüttel erst Ende der 2020er Jahre und Altona noch später erreicht werden. Ein gemäß Koalitionsvertrag nicht nur zügiger, sondern auch vollständiger Bau der U5 birgt zudem langfristig eine weitere Perspektive: Mit einer zusätzlichen Trasse vom Siemersplatz gen Eppendorf/Alsterdorf ließe sich eine Ost-West-Verbindung Richtung City Nord/Flughafen mit sehr hohem Potential schaffen, nicht zuletzt zur Entlastung des Hauptbahnhofes.

Freilich ließe sich für bestimmte Strecken – das zeigt der Vergleich mit den anderen deutschen Großstädten – auch weiterhin über eine deutlich günstigere, flexiblere und zügiger zu verwirklichende Variante nachdenken, nämlich ein Straßenbahnnetz. Die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) und die Hochbahn schätzten 2010 deren Kosten auf 36 Millionen Euro pro Kilometer, inklusive der Fahrzeuge und des Betriebshofes. Für den U-Bahn-Bau liegen noch keine genaueren Daten vor, für den ersten Abschnitt rechnet die Hochbahn jedoch mit Kosten zwischen 80 und 200 Millionen Euro pro Kilometer – ohne Fahrzeuge.

Sebastian Dorsch & Fabian Klabunde



PHOTO: THOMAS RAVE 2017

LANGENFELDE IN DER ZANGE

Im Zuge der Errichtung des neuen Fernbahnhofs Diebsteich stehen Langenfelde große Belastungen bevor. Doch auch der nahegelegene Sportplatzring, an dem die Neue Mitte Stellingen entstehen wird und die Überdeckung der BAB 7, als auch einige Neubauvorhaben an der Kieler Straße, werden deutliche Auswirkungen auf den Stadtteil haben. Langenfelde, westlich durch die Gleisanlagen der Bahn mit dem Bahnbetriebswerk begrenzt, wird in den nächsten Jahren also von Bauprojekten südlich, östlich und nördlich in die Zange genommen.

Dabei bereit insbesondere der Bau des Fernbahnhofs den Anwohner*innen große Sorgen. Denn Langenfelde, heute eine grüne Oase im stark verkehrsgeplagten Stellingen, wird voraussichtlich eine der Hauptzufahrten für

LKWs werden. Die Bahn plant den nördlichen Zugang zur Baustelle durch den Stadtteil. Die LKWs sollen von der Kieler Straße über die Wolffstraße und den Försterweg zu den Gleisanlagen gelangen. Zwischen Försterweg und Gleisanlagen liegt zum einen der Kleingartenverein Besthöhe e.V. und zum anderen befinden sich dort die sogenannten Bahngärten auf Grundstücken im Eigentum der Bahn. Zwischen der Trasse der AKN und der Fernbahnstrecke hatte die damalige Bundesbahn umfangreiches Gelände reserviert, welches nicht genutzt und deshalb an Kleingärtner verpachtet wurde. Diese Gärten werden heute, anders als die meisten Hamburger Kleingärten, sehr naturnah bewirtschaftet. Unterhalb der S-Bahnbrücke, die direkt an den Gärten vorbeiführt, hat sich zudem mit den Jahren die Natur ihren Raum zurückerobert. Ein Biotop ist entstanden, welches zahlreichen Tieren als

Brutstätte dient. Vergleichbare Orte, in denen Tiere weitgehend vom Menschen ungestört leben können, finden sich in Eimsbüttel sonst nicht, vor allem nicht in Stellingen. Besuchern vermittelt sich das Gefühl in einem kleinen Urwald, fernab des Großstadtrubels zu sein. Doch mit dieser Ruhe, so die Bahn ihre Pläne verwirklicht, ist es bald vorbei. Die Gärten auf den Grundstücken der Bahn sollen verschwinden und die Kleingärten der ‚Besthöhe‘ werden stark beschnitten, um dort die Errichtung einer Baustraße zu ermöglichen.

Doch die Bürgerinnen Langenfeldes sehen dem Verlust ihrer grünen Oase nicht tatenlos zu. Die Bürgerinitiative, ‚Langenfelder Signal‘, setzt sich für den Erhalt der Kleingärten und den Schutz der Anwohnerinnen ein. Konkret geht es darum, den Verkehr durch den Stadtteil zu verhindern und die Kleingärten zu bewahren. Die Initiative schlägt daher eine Baustellenzuwegung über die Große Bahnstraße vor – ein Vorschlag, den die Bahn bisher ablehnte, da dieser Weg nach Ausbau des dortigen Gleisbettes mehrere Monate nicht zur Verfügung stünde.

Im Januar haben wir gemeinsam mit der SPD in der Bezirksversammlung einen Antrag mit der Forderung zur Errichtung einer Baustraße über die Große Bahnstraße verabschiedet, dem sich auch die CDU angeschlossen hat. Die Argumente der Bahn, diese Baustraße sei nur als Einbahnstraße nutzbar, da aus baulichen Gründen LKWs auf dieser Straße nicht wenden könnten, ist stichhaltig. Daher fordern wir die Errichtung als Einbahnstraße, die Ausfahrt erfolgt weiterhin über die geplante Zuwegung in Langenfelde. So lässt sich Langenfelde zwar nicht komplett schützen, aber die Belastung doch mehr als halbieren. Denn LKW-Verkehr in nur eine Richtung bedeutet nicht nur weniger LKWs, es bedeutet zudem auch deutlich weniger

Belastung des Bodens wegen des wesentlich geringeren Gewichts leerer Betonmischfahrzeuge. Außerdem ist zu erwarten, dass die LKWs vor Befahren der Baustelle oft warten müssen, bis die Baustelle frei ist. Diese Wartezeit fiele so in das Industriegebiet, durch das die Große Bahnstraße läuft, das Wohngebiet Langenfelde davon völlig verschont bliebe. Dies kommt besonders den Bewohner*innen der Frühlingsstraße, der Wolffstraße und des Försterwegs zu Gute, die durch die Bodenerschütterungen, die gerade diese Art von Baufahrzeugen verursachen, erhebliche Belastungen und Schäden an den Fundamenten ihrer Häuser erwarten.

Nun ist es an der Bahn, der Aufforderung der Politik und dem unermüdlichen Protest der Bevölkerung nachzukommen.

Entgegenkommen hat die Bahn bereits bei der Verlegung des Biotops gezeigt. Erste Pläne, das Biotop erst nach Zerstörung des alten Biotops neu zu errichten, stießen bei Politik und Bevölkerung auf Unverständnis. Hier haben wir gemeinsam erreicht, dass die Bahn ein neues Biotop errichten wird, in das die Tiere vor Vernichtung ihres jetzigen Lebensraums umgesiedelt werden.

Für uns GRÜNE gibt es weiterhin viel zu tun. Zusammen mit dem ‚Langenfelder Signal‘ versuchen wir Lösungen für den Stadtteil zu erarbeiten.

Nicht nur die Baustellenzuwegung, auch darüber hinaus stehen wir vor großen Herausforderungen: Der Bahnhof Diebsteich wird große Verkehrsströme durch Stellingen, einen jetzt schon belasteten und weiter wachsenden Stadtteil, führen. Wir müssen – gemeinsam mit dem Bezirk Altona – ein Verkehrskonzept entwickeln, das den Bahnverkehrsverkehr weitestgehend aus Stellingen, und besonders von der Kieler Straße fernhält.

Falk Schmidt-Tobler



PHOTOS: SVEN GÖDDE 2017

Förderung von Carsharing im Bezirk Eimsbüttel

Nachdem im September 2015 Carsharing-Anbieter ihre Geschäftsmodelle im Verkehrsausschuss vorgestellt hatten, wurde deutlich, dass sich das Carsharing-Netz fast ausschließlich auf das Kerngebiet beschränkt und die Randlagen nur wenig bedient werden. Eine Ausweitung des Angebotes wäre absolut zu begrüßen und viele Siedlungsstrukturen bieten durchaus geeignete Voraussetzungen dafür. Dies könnte auch Anreiz sein, einen eigenen PKW ab- bzw. gar nicht erst anzuschaffen, was positive Effekte wie die Reduktion des Parkraumbedarfs, eine Entlastung des Straßennetzes und die Verminderung von Emissionen zur Folge hat. Ein Problem stellt allerdings die fehlende Verfügbarkeit von Stellplätzen im öffentlichen Raum – insbesondere für stationsgebundene Angebote, verstärkt in verdichteten Bezirken – dar.

Die rechtliche Lage in Hamburg ist derzeit unklar, jedoch liegt bereits ein Beschluss der Bezirksversammlung vor, Carsharing als

Bestandteil im Wohnungsbauprogramm zu verankern. Eine weitere Präzisierung könnte Carsharing voranbringen, genauso wie eine Bereitstellung von Carsharing-Fahrzeugen für die Mobilitätserfordernisse des Bezirksamtes, die dann auf bereitgestellten Stellplätzen stünden und in den übrigen Zeiten anderen Kunden zur Verfügung stehen würden.

Der Bezirksamtsleiter wird gebeten, zur Förderung von Carsharing im Bezirk die Konditionen für die Einrichtung einer Carsharing-Station an Standorten der Bezirksverwaltung zu prüfen. Zudem sollen die rechtlichen Möglichkeiten in Hamburg für die Bereitstellung von Stellplätzen geprüft werden und eine Liste denkbarer Carsharing-Standorte (u.a. in der Nähe von ÖPNV-Stationen) im Bezirk, unter besonderer Berücksichtigung bisher unterversorgter Quartiere, erstellt werden. Und außerdem sollten Carsharing-Angebote bei Bauanträgen berücksichtigt werden und den Investoren und Bauträgern nahegelegt werden.

Sondermittel „Marions Buch“

Eimsbüttel war lange Zeit ein Zentrum für jüdische Hamburger*innen mit unterschiedlichsten Lebensgeschichten. Die Geschwister Marion, Rolf und Helga Baruch waren junge Menschen aus Eimsbüttel mit Träumen und einer Zukunft, die schließlich von den Nazis zerstört wurde.

Helga Baruch überlebte als Einzige und konnte nach Israel auswandern, wobei ihr Marion, die später in Minsk ermordet wurde, zum Abschied ein Buch mit Zeichnungen schenkte.

Über 50 Jahre später kommt ihr Enkelsohn nach Eimsbüttel und entdeckt die Geschichte seiner Familie. Und als schließlich in Israel „Marions Buch“ auftaucht, will er die Geschichte seiner Familie erzählen, die exemplarisch für viele jüdische Eimsbüttler*innen ist, aber nun wieder lebendig wird. Mit Unterstützung der Geschichtswerkstatt Eimsbüttel soll zum Monat des Gedenkens in 2017 eine

Ausstellung organisiert und ein Buch veröffentlicht werden, ergänzt u.a. durch eine Lesung und einen Stadteilrundgang zu Wohnorten der Familie Baruch.

Die Initiative der Geschichtswerkstatt Eimsbüttel ist besonders unterstützenswert, da hier nicht nur die Geschichte einer jüdischen Eimsbütteler Familie erzählt wird, sondern sie ein Projekt von Bürger*innen ist, die hier einen besonderen Beitrag zur Geschichte unseres Stadtteils leisten. Durch den Fund von „Marions Buch“ wird Einblick gewährt in die ganz persönliche Sichtweise eines Eimsbütteler Mädchens, das brutal von den Nazis hingerichtet wurde.

Die Bezirksversammlung hat auf Antrag der GRÜNEN- und der SPD-Bezirksfraktion für die Realisierung der Ausstellung und die Druckkosten von „Marions Buch“, das zweisprachig (deutsch/englisch) erscheinen soll, € 5428,44 aus Sondermitteln zur Verfügung gestellt.

Nutzungsvertrag für Villa Mutzenbecher unterzeichnet

Die GRÜNE Bezirksfraktion Eimsbüttel begrüßt die Unterzeichnung des Mietvertrages des Vereins ‚Werte erleben e.V.‘ zur Nutzung der Villa Mutzenbecher. Der Verein hat sich verpflichtet, die Villa bis 2020 denkmalgerecht zu sanieren und in einen außerschulischen Lernort zu verwandeln.

Die Eimsbüttler GRÜNEN hatten 2010 die Diskussion um den Erhalt des Gebäudes zurück auf die politische Agenda gebracht und den Prozess der Vergabe zur Sanierung und Nutzung kritisch begleitet.

„Dabei haben die Grünen sich immer für eine Nutzung ausgesprochen, die das Niendor-

fer Gehege als Wald nicht beeinträchtigt. Das Konzept, einen außerschulischen Lernort im Niendorfer Gehege zu etablieren, hat uns überzeugt“, so Dietmar Kuhlmann, Sprecher für Umwelt, Bildung und Schulpolitik. „Wir hoffen, dass so die Ruhe des Waldes gewahrt werden kann.“

„Aus Sicht des Denkmalschutzes hat Eimsbüttel mit dem Erhalt der Villa Mutzenbecher einen Volltreffer gelandet“, freut sich Stefanie Könnecke, Sprecherin für Kulturpolitik. „Es ist bemerkenswert, dass ‚Werte erleben e.V.‘ nun die ganze finanzielle Last der Sanierung stemmen will. Wir hoffen, dass der Verein viele Spender findet, um dieses Vorhaben zu finanzieren.“

(Gekürzte Fassungen. Die vollständigen Antragstexte finden Sie auf unserer Homepage: gruene-eimsbuettel.de)

#EIMSBÜTTEL

Gezwitscher im Januar/Februar



Eimsbütteler Nachr. @eimsbuettelern · 9. Feb

Bike+Ride an der #Hoheluftbrücke: Das Bezirksamt #Eimsbüttel hat grünes Licht für Fahrradparkplätze gegeben.



Bike+Ride an der Hoheluftbrücke - Eimsbütteler ...
Die Einrichtung einer Bike+Ride Station an der U-Bahn Hoheluftbrücke ist beschlossene Sache. Ab Frühjahr entstehen hier 434 Fahrradstellplätze und eine Schli...

eimsbuettelernachrichten.de



GRÜNE Eimsbüttel @GrüneEimsbusch · 27. Jan

Die Bezirksfraktion freut sich: Förderung von Eimsbütteler Projekten durch den Hamburger Integrationsfonds



Förderung von Eimsbütteler Projekten durch de...

Die GRÜNE Bezirksfraktion Eimsbüttel begrüßt die Verabschiedung des sogenannten Bezirke-Antrags des Hamburger Integrationsfonds in der kommenden Bü...

gruene-eimsbuettel.de



Eimsbütteler Nachr. @eimsbuettelern · 8. Feb

Erneutes Treffen der @hhAFDbefehl im @HamburgHaus: Diesmal war #Eimsbüttel vorbereitet. @Verdi_im_NDR



Massenprotest gegen AfD-Treffen im Hamburg-H...

Erneut hat die AfD einen Diskussionsabend im Hamburg-Haus veranstaltet. Doch im Gegensatz zum ersten Treffen der rechtspopulistischen Partei waren di...

eimsbuettelernachrichten.de



Philip Engler @phileng21 · 17. Feb

"Rebellen" mit sozialistischer Mehrheit - Glückwunsch, macht was draus! #handelskammer #Hamburg



Revolution in der Handelskammer: Die "Rebellen..."

Das Bündnis "Die Kammer sind WIR" erringt 55 der 58 Sitze im Plenum. Zwangsbeiträge sollen nun abgeschafft werden.

abendblatt.de



Maximilian Bierbaum @maximalgedanke · 29. Jan

Dienstag, 31.01., 18.15 Uhr, US-Generalkonsulat Hamburg. Brücken bauen, Mauern einreißen. Gegen Trump, für Freiheit. facebook.com/events/1253191...



GRÜNE Eimsbüttel @GrüneEimsbusch · 31. Jan

Entlastung für Stellingen & Langenfelde! In BV forderten wir bessere Erschließung der Baustelle Bahnhof Diebsteich:



Erschließung der Baustelle Bahnprojekt Fernbah...

In der Sitzung der Bezirksversammlung Eimsbüttel am 26. Januar 2017 wurde auf Initiative der Fraktionen von GRÜNEN und SPD ein Antrag zur Erschließung der G...

gruene-eimsbuettel.de



Anna Gallina @AnnaGallinaHH · 15. Feb

So siehts aus. Wir beschließen in der #hhbus heute unsere Qualitätsoffensive für die Kundenzentren. Besserer Service für bessere Launen!



GRÜNE Hamburg @GRUENE_Hamburg

Lange Wartezeiten ade! Der Gang ins #Kundenzentrum soll wieder Spaß machen+keinen Frust erzeugen- mit langen Öffnungszeiten+besserem Service 🍷



Philip Engler @phileng21 · 15. Feb

Zwei neue Läden in #Eimsbüttel und #Altona setzen ein Zeichen gegen den leider weiter zunehmenden Verpackungsmüll!



Ein Laden hilft gegen den Verpackungswahnsinn

Eingewickelt, abgepackt, zugepackt, zugeschnitten. Viele Lebensmittel stecken in einer dicken Kunststoffhülle. Die Umwelt leidet unter dem Müll. Verpackungsfreie Läden...

greenpeace-magazin.de

Mehr Grün für Eimsbüttel

BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN

EIMSBÜTTEL

