



Einfach: GRÜN!

Programm zur Bezirksversammlungswahl 2019

Inhalt

• Präambel	2
• Rotherbaum, Harvestehude, Eimsbüttel und Hoheluft-West – das Kerngebiet unseres Bezirks	8
• Harvestehude und Rotherbaum	10
• Eimsbüttel und Hoheluft-West	11
• Lokstedt und Stellingen: die Urbanisierungszone	13
• Lokstedt	14
• Stellingen	18
• Eidelstedt, Niendorf und Schnelsen - ein grünes Leitbild für das äußere Eimsbüttel	21
• Niendorf	23
• Schnelsen	25
• Eidelstedt	27

Die vorliegende Version ist ein Vorabdruck, der vor endgültiger Fertigstellung weiter redaktionell und grafisch bearbeitet wird.

Impressum:

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN EIMSBÜTTEL

Methfesselstraße 38

20257 Hamburg

Tel.: 040 – 4014245

V.i.S.d.P.: Dr. Till Steffen, Kreisvorsitzender

Liebe Wählerin, lieber Wähler,

wir möchten Sie auf einen kleinen Rundgang einladen. Einen Rundgang durch unseren Bezirk Eimsbüttel, für den Sie am 26. Mai 2019 die Bezirksversammlung wählen.

Wir, die GRÜNEN in Eimsbüttel, sind Menschen, die sich neben ihrem Beruf oder neben ihrer Ausbildung für ihren Bezirk engagieren. Sowohl in der Bezirksversammlung und ihren Ausschüssen als auch drumherum arbeiten wir ehrenamtlich. Wir engagieren uns, weil wir unseren Bezirk und unseren Stadtteil sehr mögen. Weil wir vieles gut und erhaltenswert finden. Und weil wir auch noch einiges besser machen wollen. Davon möchten wir Ihnen bei unserem Rundgang erzählen.

Der Bezirk Eimsbüttel mit seinen neun Stadtteilen – Rotherbaum, Harvestehude, Hoheluft-West, Eimsbüttel, Lokstedt, Stellingen, Niendorf, Eidelstedt und Schnelsen – weist sehr unterschiedliche Ecken auf. Während die zentralen Stadtteile vielfach von mehrstöckiger Gründerzeitbebauung geprägt sind, finden sich in den anderen Bereichen freistehende Häuser mit eigenen Gärten oder Großwohnsiedlungen. In der Mitte des Bezirks schlägt mit dem Niendorfer Gehege unser grünes Herz. Insgesamt ist unser Bezirk der am dichtesten bewohnte in Hamburg. Diese Dichte merkt man und trotzdem bekommen wir das Zusammenleben auf engem Raum ziemlich gut hin.

Viele Menschen auf wenig Raum – unser Bezirk hat damit hervorragende Voraussetzungen, um ein Beispiel zu sein für Flächensparsamkeit, Klimaschutz und Ressourcenschonung: Kurze Wege und effiziente Flächennutzung sind der Schlüssel für gute Lösungen, wenn immer mehr Menschen in die Städte ziehen. Die bunte Mischung in unserem Bezirk gerät allerdings durch die Entwicklung der Immobilienpreise und Mieten in Gefahr. Die Nachfrage nach Wohnraum in Hamburg ist hoch und unsere Stadtteile sind sehr beliebt. Aber gerade junge Familien sind in der schwierigen Lage, dass zu wenig passender Wohnraum existiert und sie ihr bestehendes Umfeld daher verlassen müssen. Das ist einer der Gründe, warum wir zusätzliche Wohnungen brauchen. Ein weiterer ist das generelle Fehlen von bezahlbarem Wohnraum für alle Bevölkerungsschichten. Wir haben deswegen in der Vergangenheit durch Nachverdichtung viele neue Wohnungen geschaffen und es bleibt auch in den nächsten Jahren unser Ziel, mehr Wohnraum neu zu schaffen.

Dabei wollen wir alle Instrumente nutzen, die einen weiteren Anstieg der Mieten und Kaufpreise verhindern, etwa einen höheren Anteil von Sozialwohnungen und soziale Erhaltungsverordnungen, wie wir sie für die Stadtteile Eimsbüttel, Hoheluft-West und Stellingen-Süd bereits durchgesetzt haben.

Neue Wohnungen sollen vorzugsweise auf den Flächen entstehen, die bereits bebaut

sind. Höhere und dichtere Bebauung wollen wir in allen Stadtteilen, mit einem Schwerpunkt auf Quartieren mit sehr guter Anbindung an den Nahverkehr. Wir unterstützen die Anstrengungen des Bezirks, größere Wohnungsbauprojekte an den Hauptverkehrsstraßen umzusetzen – für uns ist eine wesentliche Voraussetzung dafür aber, dass Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrs auf diesen Straßen getroffen werden, um die Anwohner*innen vor der hohen Lärmbelastung und der gesundheitsschädlichen Luftbelastung an diesen Standorten zu schützen. Die neuen Quartiere sollen außerdem mit dem öffentlichen Nahverkehr und dem Fahrrad genauso gut angeschlossen sein wie mit dem Auto.

Wenn ein Quartier erweitert oder verdichtet wird, wollen wir, dass dabei das Grünvolumen wesentlicher Teil der Bewertung ist. Dabei fließt ein, dass Wald oder ein dichtes Gebüsch ein weit höheres Grünvolumen haben als eine Rasenfläche. Unterm Strich soll das Grünvolumen mindestens gleich bleiben.

Wir wollen in unseren Quartieren verschiedene Dinge zusammenbringen: Wohnen, Arbeiten, Kunst und Kultur, soziale und gewerbliche Nutzungen. Wenn unsere Quartiere wachsen, weil mehr bezahlbarer Wohnraum hinzukommt, muss auch die soziale Infrastruktur mitwachsen. Teilweise muss dies schon in Angriff genommen werden, bevor die neuen Wohnungen stehen. Das gilt zum Beispiel für Schulbau und Kitas, aber auch für medizinische Versorgung. Genauso müssen wir jedoch auch Platz für Nahversorgung und emissionsarmes Handwerk und Gewerbe bereitstellen.

Mehr Einwohner*innen brauchen auch mehr Platz zur Bewegung draußen und mehr frische Luft. Deswegen wollen wir das Grün erhalten und aufwerten. Die vorhandenen Grünflächen wollen wir weiterentwickeln und dafür sorgen, dass Teilbereiche in ihrer ökologischen Funktion und ihrer Nutzbarkeit für Bewegung verbessert werden. Wir wollen die Grünflächen besser miteinander verbinden, damit unsere Stadtteile noch mehr zum Zu-Fuß-Gehen einladen. Dabei wollen wir sowohl die Eimsbüttler Landschaftsachse (vom Stadtrand über das Niendorfer Gehege und den Stadtpark Eimsbüttel an der Hagenbeckstraße bis ins Kerngebiet) als auch Verbindungen in den einzelnen Stadtteilen aufwerten. Beim Wohnungsbau wollen wir weiterhin vorhandene Bäume möglichst erhalten, alternativ einen Ausgleich erreichen und auch Neupflanzungen von Bäumen durchsetzen.

Wir wollen die Energiewende in den Stadtteil bringen und bei Neubauten im Bezirk eine Solarpflicht einführen. Mieterstromprojekte sorgen für stabile Energiepreise und ermöglichen 10% günstigeren Strom im Vergleich zum Basistarif. Auch für Gewerbetreibende ist der Solarstrom sehr attraktiv. Wenn es technisch möglich und wirtschaftlich sinnvoll ist, sollen Dachflächen im Neubau mit Solarthermie und/oder Photovoltaikanlagen ausgerüstet werden. Dies soll durch eine Solarpflicht erreicht werden, die im Bebauungsplan festgeschrieben oder in einem städtebaulichen Vertrag mit einem Investor verankert wird. Bei im Bezirk liegenden Bestandsbauten im Besitz der Stadt Hamburg wollen wir prüfen lassen, ob eine solare Ertüchtigung möglich und wirtschaftlich

sinnvoll ist. Bei positivem Ergebnis soll eine Ertüchtigung erfolgen. Hohe Investitionskosten können zum Beispiel durch Pachtverträge mit einem Energieversorger vermieden werden.

Unser Zukunftsprojekt

Das grüne Herz - ein Parkband bringt die Natur neu in die Stadt

Wir wollen die verinselten Grünräume im Zentrum des Bezirks zu einem durchgängig erlebbaren Parkband zusammenwachsen lassen. Vom Tibarg über das Niendorfer Gehege, Hagenbecks Tierpark bis ins Kerngebiet soll Natur durchgängig erlebbar sein.

Generell sehen wir einen lebenswerten und für alle nutzbaren, attraktiven öffentlichen Raum als zentrale Voraussetzung für gute Wohngebiete und die Erhöhung von Lebensqualität. Er ist daher aus unserer Sicht stets in den Fokus der Planung zu stellen. Dabei wollen wir uns an neuen, innovativen Konzepten orientieren, die zu einer Mischung vieler Nutzungsmöglichkeiten führen. Öffentlicher Raum soll zur Fortbewegung genutzt, aber auch zu einer lebendigen Fläche werden - mit Erholungs- und Freizeitangeboten gleichermaßen. Es ist uns in den letzten Jahren gelungen, Straßen so umzugestalten, dass sie mehr Platz bieten für Bewegung, Begegnung und für zusätzliches Grün. Ein Beispiel dafür ist die Osterstraße, die nach dem Umbau zum Flanieren und Draußensitzen einlädt und Kindern Bewegung und Spiel ermöglicht. Wir wollen, dass noch mehr Straßen und Plätze in diesem Sinne umgestaltet werden. Das kann gelingen, weil zukünftige Mobilitätsformen mit weniger Platz auskommen.

Wir wollen fördern, dass mehr zu Fuß gegangen und Rad gefahren wird. Dies gelingt vor allem durch die Schaffung bzw. den Erhalt von Quartieren, in denen die alltäglichen Wege möglichst kurz sind, sei es zum Einkaufen, zur Schule oder zur Arbeit. Für uns ist daher von besonderer Wichtigkeit, die große Vielfalt an Beschäftigungsmöglichkeiten im Bezirk zu erhalten, die heute vom Handwerkerhof über zahlreiche kleine und große Geschäfte bis hin zu DAX-Unternehmen und die Exzellenz-Universität reicht und ein zentrales Rückgrat der Attraktivität Eimsbüttels bildet. Des Weiteren gelingt die Förderung des Fuß- und Radverkehrs durch die Ausstattung des öffentlichen Raums mit breiten und gut in Stand gehaltenen Fuß- und Radwegen, mit Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, gut nutzbaren Überwegen für Fußgänger*innen und mehr Verkehrssicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen. Ganz zentral ist dabei, dass sämtliche Wege barrierefrei sind. Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, können sich nur so selbständig bewegen und am Leben auf der Straße teilhaben. Barrierefreiheit nützt aber auch Eltern mit Kindern und Menschen mit Traglasten. Wenn wir nicht wollen, dass für jeden Weg das Auto genommen wird, muss der Alltag auch ohne Auto gut zu bewältigen sein.

Sehr wichtig ist die Vermeidung von Konflikten mit Radfahrenden. Deswegen ist es in aller Regel richtig, den Radverkehr auf die Fahrbahn zu legen - auf kleinen Straßen ohne Trennung vom Autoverkehr und auf größeren Straßen mit Fahrradstreifen. An stark

befahrenen Straßen wollen wir – soweit möglich – geschützte Fahrradstreifen anlegen. Gut nutzbare Möglichkeiten zum Radfahren muss es an allen Straßen geben. Besonders wichtig für ein zügiges Vorankommen ist das Netz der Velorouten, das ergänzt wird durch die Eimsbüttler Fahrradrouten. Es braucht daneben aber auch eine deutliche Verbesserung entlang der Hauptverkehrsstraßen.

Der öffentliche Verkehr hat einen hohen Stellenwert für uns. Wir wollen die Verkehrsbetriebe bei der Schaffung eines umfassenden und attraktiven Netzes unterstützen, zum Beispiel durch die stärkere Vernetzung der äußeren Stadtviertel untereinander, die Anbindung der Außenbezirke an das Kerngebiet oder auch die Einrichtung separater Busspuren. Verkehrskonzepte und -formen wie Switchh, CarSharing, autonom fahrende Kleinbusse, StadtRad oder Sammeltaxen spielen dabei eine zentrale Rolle, genauso wie der geplante Bau der U5 vom Stadtzentrum über Lokstedt zu den Arenen.

Es ist unser Ziel, dass niemand mehr im Verkehr ums Leben kommt. Die Realität sieht bisher leider anders aus. Wir fordern deshalb Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit für den Verkehr in der Stadt.

Geringere Geschwindigkeit bedeutet nicht nur weniger Unfälle, sondern auch weniger Lärm und Luftverschmutzung. Und besonders wichtig: Vor allem Kinder und in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen können so in verkehrsberuhigten Quartieren selbstständig und selbstbestimmt ihren Alltag bewältigen. Deshalb haben wir in der Bezirksversammlung initiiert, die Wege zu den Schulen zu verbessern, insbesondere für die radfahrenden Schüler*innen.

Mehr Platz für Kinder zum Spielen und für Begegnung wollen wir auch dadurch schaffen, dass nach dem Vorbild anderer europäischer Großstädte einzelne Straßen auf Antrag von Anwohner*innen, Schulen oder Kitas zeitlich begrenzt für den Autoverkehr gesperrt werden können. Das kann vor einer Schule tagsüber sein oder in einer Nebenstraße für einen Sommer.

Um den Bedarf an Bewegung und Sport weiterhin zu decken, wollen wir neue Sportflächen schaffen. Wenn es aufgrund der hohen Auslastung schwierig wird, Vereinsflächen öffentlich zugänglich zu machen, können weitere Optionen im Ausbau von Sportgeräten in Parks und Grünzügen liegen oder auch in der Nutzung von großen Flachdächern als Sport- und Bewegungsfläche im Freien.

Sportvereine sind in unserem Bezirk wichtige Akteure für Stadtteilentwicklung, für den sozialen Zusammenhalt, für Integration und Inklusion. Mit Blick auf neue Wohnungsbauprojekte, Nachverdichtungen und demographische Entwicklung sind wir mehr denn je auf sie als aktive Mitgestalter im Bezirk angewiesen. Umso wichtiger ist es, ein heterogenes, vielfältiges Angebot aufrecht zu erhalten und bei der Förderung neben den größeren Vereinen auch die kleinen und mittleren Sportvereine in den Fokus zu rücken. Kurze Wege vor allem für Kinder und Jugendliche und eine große Auswahl an

unterschiedlichen Sportarten bleiben wichtige Komponenten im sportlichen Bestand unseres Bezirks.

Wir wollen, dass es viele Orte gibt, an denen Menschen sich begegnen können – das stärkt den Zusammenhalt in den Quartieren. Bürgerhäuser, Geschichts- und Zukunftswerkstätten und Projekte der Stadtteilkultur leisten hier heute schon wertvolle Arbeit. Eine ganz neue Qualität von Stadtteilzentren kann in den Schulen im Bezirk entstehen: Durch den Umbau für den Ganzttag bieten sie gute räumliche Voraussetzungen dafür. Wir wollen sie deswegen für eine Nutzung öffnen, die sich an alle Altersgruppen wendet.

Durch die Entwicklung zur Ganzttagsschule eröffnen sich auch neue Möglichkeiten und Perspektiven für die Offene Kinder und Jugendarbeit und die Kooperationen von Jugendverbandsarbeit und Schule. Umso wichtiger ist es, dass diese Bereiche nun erstmals seit Jahren aufgrund grüner Initiative wieder finanziell gestärkt werden. Denn gerade hier gelingt der außerschulische Erwerb von Bildungsinhalten, Handlungs- und Sozialkompetenz besonders gut.

Unser Zukunftsprojekt

Die lernende Stadt: Die Bildungslandschaft Eimsbüttel sichert die Chancengleichheit

Wir wollen soziale Einrichtungen, Schulen, Bildungsträger und Kultureinrichtungen noch stärker miteinander vernetzen. Die Schulen wollen wir weiterentwickeln zu Stadtteilzentren, in denen Begegnung, Kultur und Lernen für alle Altersgruppen stattfindet.

Bei allem, was wir bewegen, ist für uns eine breite Beteiligung unserer Mitmenschen zentral. Die Ausgestaltung einer Umbaumaßnahme, Details eines Bebauungsplans und neue Verkehrskonzepte: Die Meinung der Bürger*innen in unserem Bezirk muss gehört werden. Wir Grüne haben deswegen in den letzten Jahren Beteiligung zu einem Standard der bezirklichen Arbeit gemacht. Das wollen wir noch weiter ausbauen.

Wir begreifen unseren Bezirk dabei als Raum, in dem alle Bewohner*innen gleichberechtigt leben – weder auf Kosten anderer noch der Umwelt. In diesem Sinne haben wir beispielsweise dafür gesorgt, dass Eimsbüttel als zweiter Hamburger Bezirk einen Inklusionsbeirat bekommt. Das Thema Inklusion werden wir in Zusammenarbeit mit dem Beirat in möglichst viele Lebensbereiche tragen.

Wir haben die Toilette für alle nach Eimsbüttel und das Thema Nachhaltigkeit in die alljährliche Wirtschaftskonferenz gebracht. Und wir konnten mit Fördermitteln zahlreiche Initiativen und kulturelle Veranstaltungen fördern, die die Vielfalt Eimsbüttels ausmachen. Seit 2013 engagieren sich beispielhaft viele Eimsbüttler*innen in der Unterstützung von Geflüchteten – wir betrachten das als eine sehr große Bereicherung für unseren Bezirk, die wir nachhaltig unterstützen. Wir sehen hier noch viele Bereiche, in denen der Bezirk

Impulse setzen kann, etwa bei der Reduzierung von Plastik, bei der Hilfe für Obdachlose und und und ...

So viel vorweg – und jetzt schauen wir uns die einzelnen Stadtteile an.

Rotherbaum, Harvestehude, Eimsbüttel und Hoheluft-West – das Kerngebiet unseres Bezirks

Auf den ersten Blick beeindruckt diese vier zentral gelegenen Stadtteile durch ihre umfangreichen Altbaubestände. Für viele Menschen sind sie sehr attraktiv – gerade auch wegen ihrer hohen Dichte. Gute Verkehrsanbindungen, viele Kneipen und Geschäfte und zahlreiche Möglichkeiten der Begegnung sind das große Plus dieser Stadtteile. Dem gegenüber stehen vergleichsweise wenig Grün und wenig Platz auf den Straßen sowie eine hohe Luft- und Lärmbelastung.

Mit der vielfältigen Bevölkerung im Kerngebiet kommen ganz unterschiedliche Interessen und Erwartungen auf engem Raum zusammen. Familien leben neben Singles, WGs sind Nachbarn von Senior*innen und Fußgänger*innen kommen regelmäßig mit Autofahrer*innen in Kontakt. Neue Ideen für das zukünftige Kerngebiet müssen immer offen für diese bunte Mischung sein.

Wir möchten den öffentlichen Raum grundsätzlich für alle zugänglich und attraktiv gestalten. Und gerade dort, wo er knapp vorhanden ist, finden wir es umso wichtiger, ihn als gemeinsamen Lebensraum zur Fortbewegung und Erholung zu begreifen und die unterschiedlichen Bedürfnisse in seine Verteilung einzubeziehen. Das gilt für spielende Kinder ebenso wie für spazierende ältere Bewohner*innen, Freizeitsportler*innen oder auch Urban Gardener. Kreative und innovative Konzepte sollen die Qualität des öffentlichen Raums im Kerngebiet erhöhen und dabei helfen, sich von der klassischen einseitigen Nutzerperspektive zu lösen. Die Begegnung untereinander soll im Mittelpunkt stehen.

Unser Zukunftsprojekt

Freiraum für alle - der Straßenraum wird neu verteilt

Wir wollen Fahrbahnflächen verkleinern und die Straßen zu Treffpunkten und grünen Begegnungsräumen machen.

Wir möchten, dass die Straßen künftig nicht mehr in erster Linie auf den Autoverkehr ausgerichtet sind, sondern ausgewogen Jüngere und Ältere, Radfahrer*innen, Fußgänger*innen und den öffentlichen Nahverkehr mit einbeziehen. Sicherlich ist es nicht immer einfach, ausgeglichene Verkehrskonzepte für das Kerngebiet zu erstellen, derzeit ist der Autoverkehr überrepräsentiert und die stärkste Kraft im öffentlichen Raum. Aber aufgrund von immer mehr Radfahrer*innen und Fußgänger*innen haben wir gerade im Kerngebiet die Chance, Straßen nicht mehr nur als Mittel zur Fortbewegung zu begreifen, sondern ebenso als zu gestaltende Fläche für unterschiedliche Nutzer*innen und damit auch über die Stadtteilgrenzen hinweg zu zeigen, dass ein friedliches Miteinander funktioniert. Konkret wollen wir bei baulichen Maßnahmen diesem Mix immer gerecht

werden und vor allem Autofahrer*innen Alternativen aufzeigen (wie beispielhaft im Projekt „firstmover“ umgesetzt), um uns der Herausforderung des Platzmangels auch künftig konstruktiv zu stellen. Darum wollen wir dafür sorgen, dass weniger private KFZ im öffentlichen Raum herumstehen, indem wir im Kerngebiet und darüber hinaus Bewohnerparken einführen und mehr Quartiersgaragen ermöglichen.

Straßen sollen unserer Meinung nach auch Nachbarschaftsbegegnungen fördern und gemeinsame Initiativen, wie Straßenfeste, ermöglichen. Soziale Vernetzung ist eine wichtige Komponente, die wir auch im Kerngebiet fördern wollen. Den Generationenmix im Stadtteil wollen wir erhalten und uns für Nachbarschaftsengagements und eine Steigerung des Zusammengehörigkeitsgefühls stark machen.

Bei der Gestaltung des öffentlichen Raums stellt sich auch immer die Frage nach dem Umgang mit Grünflächen. Für uns ist klar, dass sie eine ganz besondere Bedeutung haben. Das vorhandene Grün muss im Kerngebiet erhalten bleiben und, wo es geht, sind Begrünungen zu fördern. Auch vergleichsweise kleine Flächen können unverzichtbar sein und einen großen Nutzen für viele bedeuten, sei es als Bewegungsmöglichkeit, als Erholungsort und Begegnungsraum beim gemeinsamen Gärtnern oder als Sprunginsel für viele Tiere. Und wieder gilt: Wenn wir Straßen nicht nur als Verkehrsflächen, sondern alternativ begreifen, dann kann sich eine attraktive Verbindung zwischen Grünflächen und Straßenraum oder bisherigen Straßenplätzen ergeben. Wir wollen die Eimsbütteler Landschaftsachse vom Niendorfer Gehege über den Stadtpark Eimsbüttel an der Hagenbeckstraße bis zum Kerngebiet zu einer durchgehenden grünen Verbindung ausbauen. Dabei sollen die Grünflächen durch begrünte Straßen mit einladenden Fußwegen verbunden werden. Dazu gehört beispielsweise eine Erweiterung des Else-Rauch-Platzes durch einen Rückbau der Verkehrsfläche der Methfesselstraße.

Mit den knappen Grünflächen im Kerngebiet ist bei der Nachverdichtung behutsam umzugehen. Wir wollen niemanden, der Interesse an Wohnraum in unserem Bezirk hat, ausschließen und müssen daher auf die Nachfrage angemessen reagieren. Dabei ist es mit gutem Augenmaß tatsächlich möglich, bezahlbare Wohnungen zu schaffen und gleichzeitig das Grün zu erhalten. Eine rücksichtsvolle Herangehensweise bei der Suche nach baulichen Möglichkeiten lässt eine Nachverdichtung ohne Verluste von Grünflächen durchaus zu. Um auf dem Wohnungsmarkt den Bewohner*innen-Mix im Viertel ebenso aufrecht zu erhalten, wollen wir mehr Sozialwohnungen bauen und Baugemeinschaften, Wohnprojekte und neue Eigentumskonzepte fördern. Lokale Anwohner*innen sollen bei der städtebaulichen Planung insbesondere von Großbauprojekten schon früh aktiv mit eingebunden werden, damit ihr Wissen und ihre Bedürfnisse in der Ausführung angemessen berücksichtigt werden können.

Harvestehude und Rotherbaum

Wenn das Niendorfer Gehege das grüne Herz Eimsbüttels ist, dann ist das Alstervorland bzw. der Alsterpark in Harvestehude das grüne Aushängeschild. Diese wunderbare Grünfläche entlang der Alster begeistert Besucher*innen wie Bewohner*innen gleichermaßen. Deshalb schützen wir sie auch seit Jahren als Spazier- und Erholungsgebiet. Das gleiche gilt für die Moorweide. Diese große Wiese mit historischer Bedeutung als Versammlungsort mitten in der Stadt weckt so manche Begehrlichkeit. Wir wollen sie aber als Wiese erhalten und mit den Anwohner*innenn gemeinsam eine Aufwertung als Grünfläche erarbeiten. Eine regelmäßige kommerzielle Nutzung der Moorweide als Veranstaltungsfläche ist für uns nicht vorstellbar. In Harvestehude und Rotherbaum wurden mit Hilfe der GRÜNEN die ersten Fahrradstraßen Hamburgs gebaut. Nach anfänglichen Widerständen und Hindernissen ist diese Straßenform inzwischen ein wesentlicher Teil der Verkehrsplanung in Harvestehude in Richtung Fahrradstadt.

Rotherbaum ist sehr stark durch die Universität geprägt, die sich mit ihren Liegenschaften quer durch den Stadtteil erstreckt. Damit wird natürlich ein hoher Nutzungsdruck erzeugt, der für die Anwohner*innen teilweise recht herausfordernd ist. Um auf den intensiven Parkdruck zu reagieren, hat die Bezirksversammlung auf unsere Initiative hin beschlossen, das Bewohnerparken rund um die Uni in Rotherbaum einzuführen. Das soll ebenso zu einer Entlastung der Bevölkerung vor Ort führen wie das Verkehrskonzept für das Univiertel, das wir umsetzen wollen. Dazu gehört auch der Erhalt der Fahrradstation am Audimax. Zerschnitten wird der Stadtteil durch die Grindelallee. Hier ist endlich ein Fahrradstreifen auf der Fahrbahn entstanden – dafür haben wir jahrzehntelang gekämpft. Jedoch lässt sich die Straße weiterhin nur an wenigen Stellen queren. Wir wollen die Grindelallee mit Baumpflanzungen wieder zu einer Allee machen und die Fahrbahn im Zuge des geplanten U-Bahnbaus schmaler und querbarer machen.

Um einer Verdrängung der sozial schwächer Gestellten im gesamten Stadtteil vorzubeugen, wollen wir auch in Zukunft die vielseitige Zusammensetzung des Viertels sicherstellen. Ein guter Generationenmix und Chancengleichheit insbesondere auf dem Wohnungsmarkt sind dabei konkrete Ansatzpunkte. Dafür sollen Sozialwohnungen in Rotherbaum und Harvestehude verstärkt gefördert werden. Das kreative Potenzial des Viertels wollen wir durch Urban Gardening-Projekte und öffentliche Dachgärten, wie beispielsweise auf den Grindelhochhäusern, weiter entfalten. Daneben sollen vermehrt Handwerkerhöfe und von Berufsgruppen genutzte Arbeitsräume entstehen.

Eimsbüttel und Hoheluft-West

Nach der erfolgreich durchgeführten Neugestaltung des Isebek-Grünzugs stehen für die Stadtteile nun weitere größere Projekte an. Zum einen konnte auf dem Eppendorfer Weg zu unserer großen Freude endlich Tempo 30 eingeführt werden, womit der Umbau der gesamten Straße einhergeht. Unter Beteiligung aller interessierten Bürger*innen machen wir uns für eine Radfahrer*innen- und Fußgänger*innen- freundliche Umsetzung stark.

Als weiteres Vorhaben steht der Umbau des Eimsbütteler Marktplatzes an. Gegenwärtig lediglich der Kreuzungspunkt der drei mehrspurigen Straßen, Kieler Straße, Fruchttallee und Holstenkamp, wird dieser Platz künftig die zentrale Verbindung zum neuen Fernbahnhof am Diebsteich und umliegend entstehender Quartiere. Wir setzen uns dafür ein, dass der Autoverkehr an der Stelle vermindert, ein sinnvolles und gefahrloses Radwegekonzept entwickelt wird und übersichtliche, einfache Überquerungen für Fußgänger*innen gewährleistet sind. Bei dieser Neu-Gestaltung wollen wir die vielfältigen Anforderungen unterschiedlicher Nutzer*innen gleichwertig berücksichtigen. Wir möchten Raum für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen schaffen. Durch die Steigerung der Aufenthaltsqualität soll der Marktplatz wieder zu einem angenehmen Mittelpunkt Eimsbüttels werden.

Unser Zukunftsprojekt

Brückenschlag am Markt: ein neues Stadtquartier repariert die Stadt

Wir wollen den Eimsbütteler Marktplatz wieder zu einem menschengerechten Platz machen. Und zum Zentrum eines neuen Stadtquartiers, das den Brückenschlag vom westlichen Kerngebiet zum neuen Bahnhof am Diebsteich bildet.

Der Parkraum in Eimsbüttel bleibt weiterhin knapp. Eine Lösung kann aber nicht im beständigen Falschparken bestehen, das wir stärker sanktioniert wissen wollen. Vielmehr sollen Autofahrer*innen dazu motiviert werden, auf andere Fortbewegungsmittel umzusteigen. Um sicher, entspannt und rasch mit dem Fahrrad durch Eimsbüttel zu kommen, begrüßen wir den bisherigen Ausbau der Velorouten 2 (Richtung Eidelstedt) und 3 (Richtung Niendorf) und wollen ihn ebenso weiter vorantreiben, wie wir ordentliche Radfahrbedingungen an der Hoheluftchaussee fordern. Außerdem wollen wir Fahrradhäuschen verstärkt fördern, die eine sichere, trockene und platzsparende Abstellung von Rädern ermöglichen.

Natürlich ist es uns gerade im Zusammenhang mit den anstehenden baulichen Maßnahmen im Stadtteil ein wichtiges Anliegen, die Grünflächen in Eimsbüttel und Hoheluft-West zu erhalten, Baumfällungen nur zu dulden, wenn sie absolut notwendig sind und Begrünungen zu fördern.

Für die Sicherung des Bevölkerungsmix auch in Eimsbüttel und Hoheluft-West haben wir uns für die seit April 2018 geltende „Soziale Erhaltungsverordnung für Eimsbüttel, Hoheluft-West, Stellingen-Süd“ sehr stark gemacht. Sie sorgt dafür, dass die ansässigen Bewohner*innen vor Verdrängung geschützt werden und das angestammte Milieu erhalten bleibt.

Straßenfeste, Flohmärkte und Projekte zur Stärkung der Nachbarschaft wie den Stephanusgarten wollen wir weiter unterstützen. Wir wollen zudem vielfältige Arbeitsatmosphären fördern, die beispielsweise durch Coworking-Arbeitsräume oder FabLabs entstehen. Darüber hinaus sollen kleine Agenturen dabei unterstützt werden, hier ihr Zuhause zu finden. Damit sich aber auch Menschen bei uns wohl fühlen, die sozial vor sehr herausfordernden Situationen stehen, möchten wir ebenfalls für sie Angebote schaffen, wie beispielsweise Bauprojekte für Obdachlose.

Ein weiterhin leidiges Thema sind die sogenannten „rosa Müllsäcke“ im Stadtteil. Die dazu begonnenen Initiativen aus der vergangenen Legislaturperiode werden wir konsequent weiterverfolgen, damit neue Müllkonzepte diese Problematik der Müllentsorgung lösen. Es soll dadurch nicht nur das Stadtbild verschönert, sondern auch ein besserer hygienischer Standard eingehalten werden. Die problematischen Orte in Eimsbüttel und Hoheluft-West sind bereits identifiziert, die nun in enger Zusammenarbeit mit der Verwaltung und Stadtreinigung bearbeitet werden.

Lokstedt und Stellingen: die Urbanisierungszone

Die Stadtteile Lokstedt und Stellingen bilden im Bezirk Eimsbüttel den Übergangsbereich zwischen dem hoch verdichteten Kerngebiet und den weitläufigen äußeren Stadtteilen. Die Bebauung in dieser so genannten Urbanisierungszone ist vielfältig, dazu prägen sowohl Grünflächen als auch große Verkehrsachsen und große Arbeitgeber*innen wie der NDR, Beiersdorf und NXP das Bild.

Das Thema Nachverdichtung beschäftigt die Menschen in diesen Stadtteilen und hat gleichzeitig für viele neue Bewohner*innen gesorgt, die sich versorgen und fortbewegen wollen. Um dafür nicht immer auf das Auto angewiesen zu sein, müssen gerade hier alternative Angebote entstehen. Die Wege sind in der Regel so kurz, dass man das Fahrrad nehmen oder zu Fuß gehen kann. Vor allem die Magistralen bieten hervorragende Gegebenheiten für einen leistungsfähigen und schnellen ÖPNV, andererseits aber auch Möglichkeiten einer Verdichtung, bei denen die Menschen im Zentrum stehen. Und es gibt ein großes Potential für Carsharing- oder StadtRAD- Angebote.

Die zunehmende Dichte erhöht das Bedürfnis und die Notwendigkeit eines Ausgleichs, insbesondere in Form von Grün- und Erholungsflächen oder Spielplätzen, die gleichzeitig attraktive Freizeitmöglichkeiten bieten. Mit der Grünachse aus Richtung Niendorfer Gehege, die in der Urbanisierungszone vor allem durch den Stadtpark Eimsbüttel weitergeführt wird, besteht bereits ein vielfältiges Angebot, das wir weiter ausbauen wollen. Außerdem verfolgen wir das Ziel, die bestehenden Grünflächen besser miteinander zu verknüpfen, um so durchgehende Grün- und Erholungsbänder zu schaffen.

Stellingen und Lokstedt ist gemein, dass sie kein richtiges Zentrum aufweisen. Während sich dies in Stellingen durch den Bau der Neuen Mitte künftig ändert, laufen in Lokstedt noch die diesbezüglichen Überlegungen. Wir unterstützen beides nach Kräften und verfolgen dabei vor allem das Ziel, dass die Menschen in den Stadtteilen mitreden und -gestalten können. Denn trotz ihrer städtebaulichen Vielfältigkeit besteht in beiden Stadtteilen der Urbanisierungszone eine gute Gemeinschaft der dort lebenden Menschen. Um die weitere Entwicklung zwischen Verdichtung und der Schaffung zusätzlicher Angebote zur Versorgung und Freizeit zu gestalten, wollen wir immer die Bevölkerung vor Ort einbeziehen und die schon vorhandenen Netzwerke und Institutionen stärken.

Ein großes gemeinsames Problem von Lokstedt und Stellingen (wie auch des südlichen Niendorfs und Teilen des Kerngebiets) ist der Fluglärm.

Der Flughafen in Hamburg ist einer der ganz wenigen innerstädtischen Großflughäfen in Deutschland. Überall sind Umweltstandards zum Schutz der Menschen gestiegen – die Regelungen des Hamburger Flughafens stammen allerdings noch aus dem Jahr 1971. Die bestehende Betriebszeit des Flughafens „Helmut Schmidt“ von täglich 17 Stunden und die verspäteten Starts und Landungen zwischen 23.00 und 24.00 Uhr an mittlerweile 90 Prozent der Tage stören die Nachtruhe von zigtausenden Eimsbüttler*innen. Unsere

Forderung nach 8 Stunden Nachtruhe erhalten wir aufrecht. Schon die Einhaltung der bestehenden Regelungen bei Betriebszeiten und Bahnbenutzungsregeln (keine Startsüber Eimsbüttel, Nachtruhe ab 22.00 Uhr) wäre ein Gewinn für viele Eimsbütteler*innen. Zwei Punkte werden wir als erste Schritte entschieden weiterverfolgen: 1. Die Nutzung der Verspätungsregelung für die Zeit zwischen 23.00 bis 24.00 Uhr muss derart gestaltet werden, dass den Fluggesellschaften keinesfalls ein ökonomischer Vorteil aus der Inanspruchnahme entsteht. 2. Die Einhaltung der Bahnbenutzungsregeln muss rigide verfolgt werden. Der Flugplan (sprich die Vergabe der Start- und Landezeiten) muss auf die Regeln abgestimmt werden und nicht umgekehrt.

Lokstedt

Lokstedt ist ein grüner Stadtteil mit dem Niendorfer Gehege im Norden, mit zahlreichen Kleingärten, großen Arbeitgeber*innen und vielen miteinander verbundenen Parks und Grünflächen. Als Teil der Urbanisierungszone ist er starken Veränderungen ausgesetzt. Auf unsere Initiative hin fand ein Beteiligungsprozess statt, um diesen Wandel zu begleiten. Dabei wurde deutlich, dass der Stadtteil unter erheblichen Verkehrsproblemen leidet und dass die Einwohner*innen kaum in ihrem Stadtteil leben: Lokstedt ist ein guter Ort zum Wohnen, viele andere Teile des Lebens spielen sich aber woanders ab. Wir wollen deswegen das Grün in Lokstedt weiter aufwerten, Alternativen zum Autofahren fördern, den teilenden Charakter der Magistralen reduzieren, Begegnungsmöglichkeiten ausbauen und ein Stadtteilzentrum schaffen.

Der Lokstedter Grünzug wurde im Zuge der Nachverdichtung in den letzten Jahren aufgewertet. Es wurden Wege instand gesetzt, neue Spielplätze eingerichtet sowie bewährte erneuert, es wurden Urban Gardening-Projekte umgesetzt und die Grünflächen ökologisch aufgewertet. Das Ergebnis ist ein attraktiver öffentlicher Raum für alle: spielende Kinder, Spaziergänger*innen, Hundebesitzer*innen und Hobby- Gärtner*innen. Wir wollen diese grüne Verbindung in Lokstedt erhalten und, wo möglich, neue Verbindungen durch den Stadtteil und in angrenzende Stadtteile ausbauen.

Eine große Fläche, auf der sich aktuell Kleingärten befinden, wurde in diesem Jahr vom Senat an die Beiersdorf AG verkauft. Viele Lokstedter*innen befürchten, dass der Stadtteil seinen grünen Charakter zukünftig nicht bewahren kann. Obwohl wir den Verkauf der Fläche mittragen, nehmen wir die Befürchtungen der Lokstedter*innen sehr ernst. Wir sind überzeugt, Beiersdorf eine Entwicklungsperspektive an der Troplowitzstraße zu bieten und die damit verbundenen Arbeitsplätze zentral in Eimsbüttel zu halten. Denn wohnortnahe Arbeitsplätze sind umweltfreundlich und zeitschonend. Wir sind aber ebenso überzeugt, dass diese Perspektive nicht die Versiegelung eines Großteils der Fläche oder die massive Vernichtung von Grün bedeuten kann. Eine gute Planung für Lokstedt ist, wenn wir möglichst viel unversiegelte Fläche erhalten, wenn wir diese ökologisch aufwerten und einen neuen attraktiven öffentlichen Raum für alle schaffen. Bei der konkreten Gestaltung wollen wir selbstverständlich Anwohner*innen und Initiativen im Umfeld der Fläche von Beginn an beteiligen.

Gerade im grünen Stadtteil Lokstedt bietet sich das Radfahren an. Zurzeit werden Ausbaumaßnahmen an der Veloroute 3 umgesetzt, die die Innenstadt mit Niendorf verbinden und künftig noch bessere und schnellere Möglichkeiten für Fahrradfahrer*innen bieten wird. Neben dem Ausbau der Veloroute wollen wir auch auf den vielen Alltagsrouten, wie zum Beispiel den Weg zur Arbeit, zum Bäcker oder in die Bücherhalle, gute Radfahrbedingungen schaffen.

Auf alltäglichen Strecken müssen dabei immer wieder mehrspurige Straßen und der Verkehrsknotenpunkt Siemersplatz passiert werden. Speziell diese Streckenabschnitte

müssen für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen angenehm und sicher gestaltet und in Zukunft zu urbanen Räumen mit Aufenthaltsqualität weiterentwickelt werden. Nur so kann die Vision von einem klimafreundlichen Stadtteil und von der Fahrradstadt Hamburg gelingen.

Die Wege im Stadtteil, besonders zu Schulen, Sportvereinen und Kitas, sind in den letzten Jahren durch neue Zebrastreifen und Sprunginseln sicherer geworden. Wir haben uns schon seit vielen Jahren dafür eingesetzt, auf dem Lohkoppelweg Tempo 30 einzurichten. Auch einen zusätzlichen Zebrastreifen über den Grandweg halten wir für die Schulwegsicherung für unerlässlich.

Bisher lehnt die Verkehrsdirektion viele unserer Anträge leider ab. Immerhin wird jetzt ein Zebrastreifen über den Lohkoppelweg eingerichtet, der die beiden Teile des Grünzugs miteinander verbindet und den viele Lokstedter Schüler*innen nutzen.

Wir werden weiter daran arbeiten, Tempo 30 im Stadtteil auszuweiten und noch mehr Verkehr aus den Wohnstraßen herauszuhalten, um den öffentlichen Raum in Lokstedt für Fußgänger*innen besser zu gestalten. Wir möchten, dass man in Zukunft ganz selbstverständlich auch mit Rollator oder Kinderwagen im ganzen Grünzug spazieren gehen kann, von der U-Bahn nach Hause oder von der Bushaltestelle in die Turnhalle kommt.

Gerade Lokstedt als Urbanisierungszone ist geeignet, sich im Sinne des Klimaschutzes als Beispiel für eine klimafreundliche Stadt zu entwickeln. Den Herausforderungen des Klimawandels wollen wir in Eimsbüttel aktiv begegnen. Fast 50% der CO₂-Emissionen entfallen auf die Bereiche Wohnen, Energienutzung und Verkehr. Gerade in Bestandsquartieren wie Lokstedt mit Gebäuden sehr unterschiedlicher Altersstruktur liegen große CO₂-Einsparpotentiale und - bei Neubauprojekten - Möglichkeiten, innovative Projekte zu testen. Wir werden die Ergebnisse des Pilotprojektes „Climate Smart City“ auf ganz Eimsbüttel ausdehnen und ein Klimaschutzkonzept für den Bezirk entwickeln.

Das öffentliche Leben in Lokstedt findet verstreut an vielen verschiedenen Orten statt. Viele Lokstedter*innen engagieren sich für Geflüchtete oder in der Lenzsiedlung, in den Bürgerhäusern, in Gemeinden und in den Vereinen, die die zahlreichen Sport- und Spielflächen in Lokstedt nutzen. Der Stadtteil ist nicht nur dichter und voller, das Leben ist auch merklich lebendiger und bunter geworden, es gibt immer zahlreichere Angebote.

Im Fokus unserer Bemühungen steht dabei das Bürgerhaus in der Lenzsiedlung. Wir möchten sowohl den Standort als auch die dort stattfindende inhaltliche Arbeit fit machen für die Zukunft. Wir möchten die Institutionen im Stadtteil, egal ob alteingesessen oder neu, weiterhin bei ihrer vielfältigen Arbeit unterstützen und heißen neue Ideen gern in Lokstedt willkommen.

Ein besonders gut gelungenes Projekt ist die neue Kita in der Amsinck Villa. Hier konnten der steigende Bedarf an Kitaplätzen in unserem wachsenden Stadtteil und der

Denkmalschutz eine gelungene Symbiose eingehen. Heute spielen dort, wo vor über 130 Jahren die Familie Amsinck mit ihren 12 Kindern ihre Sommer in der Villa vor den Toren der Stadt verbrachte, wieder Kinder – sowohl im aufwändig restaurierten Anwesen, als auch im öffentlichen Park drumherum.

Seit vielen Jahren besteht bei den Lokstedter*innen der Wunsch nach einem Stadtteilzentrum. Dem Stadtteil fehlt bisher der zentrale Ort, um sich zu treffen und auszutauschen, oder um die Dinge des täglichen Bedarfs auf kurzem Weg abseits von Verkehrslärm und schlechter Luft zu erledigen. Der vom Senat geplante Bau der U5 bietet die Chance, in Lokstedt ein solches identitätstiftendes Zentrum zu entwickeln. Im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung mit kurzen Wegen und lebhaften Quartieren, in denen ältere und junge Lokstedter*innen selbstbestimmt leben können, werden wir uns weiterhin dafür einsetzen.

Stellingen

Stellingen erfährt seit einigen Jahren große Veränderungen, die für den Stadtteil viele Entwicklungschancen bieten, die wir als GRÜNE begleiten und gestalten möchten. Stellingens Süden, direkt an das Eimsbütteler Kerngebiet grenzend, verfügt über eine dem Kerngebiet sehr ähnliche urbane Struktur. In den letzten Jahren wurde hier stark nachverdichtet und auch in Zukunft wird dies angesichts der angespannten Wohnungslage in Hamburg fortgeführt werden. Uns ist dabei wichtig, dass die wenigen Grün- und Erholungsflächen nicht weiter beschnitten werden. Großes Nachverdichtungspotential sehen wir entlang der Hauptverkehrsstraßen, in Stellingen insbesondere Kieler Straße und Sportplatzring. An Verkehrsknotenpunkten höher zu bauen, schafft zentral gelegene Wohnungen und verändert den Charakter der Magistralen. Heute oft noch recht unfreundlich anmutende Straßen mit großen Gewerbeanlagen (z.B. einstöckige Autowaschanlagen) können damit zu belebten Geschäfts- und Wohnstraßen werden, wie man am Beispiel der Hoheluftchaussee oder anhand vieler umgebauter Hauptstraßen in Berlin und anderen Großstädten sehen kann. Die Lärmbelastung der Nebenstraßen hinter den Hauptstraßen sinkt durch die höhere Bebauung und die Lärmbelastung in den Magistralen kann und muss beim Wohnungsbau durch intelligente Lösungen moderner Architektur abgefedert werden.

Zudem sollte immer das Ziel sein, im Zuge des Umbaus auch den Verkehr auf den Magistralen zu reduzieren, so dass der Stadtteil in verschiedenster Hinsicht profitiert. Die Kieler Straße beispielsweise ist als Zubringer zur Autobahn ungeeignet und überlastet. Es konnte bereits in der letzten Legislatur durchgesetzt werden, dass der Hauptverkehrsstrom aus Richtung Innenstadt zukünftig über den Holstenkamp zur BAB-Auffahrt Volkspark gelenkt wird, um die Kieler Straße zu entlasten.

Unser Zukunftsprojekt

Stadtband Nordwest - ein neues urbanes Rückgrat wird zu einem Schwerpunkt der Stadtentwicklung

Wir wollen die Kieler Straße in einen Boulevard umwandeln und zum Rückgrat einer Kette neuer Arbeits- und Wohnquartiere machen. Parallel zur Bahntrasse soll eine attraktive Strecke für den Radverkehr entstehen eingebettet in einen Grünzug, der die neuen Stadtquartiere entlang der Bahn und am Diebsteich verbindet.

In der Konsequenz streben wir auf längere Sicht eine Reduzierung der Fahrbahnen der Kieler Straße an, zum Beispiel durch Einrichten einer Busspur oder eines Radfahrstreifens. Mit dem 4er Bus haben wir eine stark frequentierte Metrobuslinie im Stadtteil, die eigentlich eine gute Anbindung in die Innenstadt oder zu U-Bahnhaltestellen bietet, jedoch allzu oft im Verkehr der Kieler Straße wertvolle Zeit verliert. Im Zuge der Reduzierung der Kieler Straße sollte auch die sehr Fahrrad- und

Fußgänger*innenunfreundliche Kreuzung Volksparkstraße/Sportplatzring für den Kfz-Verkehr verkleinert werden.

Auch der Radverkehr spielt in Stellingen eine große Rolle. Durch den kontinuierlichen Ausbau der Veloroute 2, der bereits begonnen hat und für den wir vehement eintreten, wird die Anbindung ans Kerngebiet verbessert. Abseits vom Hauptstraßenverkehr lässt sich so zügig und sicher von Eidelstedt bis in die Stadt mit dem Rad fahren.

Eine wichtige Voraussetzung für guten Fuß- und Radverkehrs ist auch in Stellingen die konsequente Einführung von Tempo 30, so zum Beispiel im Basselweg.

Stellingen ist ein lebenswerter Stadtteil mit schönen Nebenstraßen, ruhigen Ecken und guter Verkehrsanbindung, bisher jedoch ohne ein Gesicht, ohne sichtbares Zentrum. Wir freuen uns daher, dass mit der Neuen Mitte Stellingen am Sportplatzring nun ein Stadtquartier mit Marktplatz, Einzelhandel, Wohnraum und einem Stadtteilhaus entsteht. Aufgabe in der nächsten Legislatur wird es sein, die Entwicklung dieses Quartiers zu begleiten. Besonders das Stadtteilhaus steht dabei im Fokus unserer Aufmerksamkeit. Ein Jugendzentrum als Ersatz des Hauses der Jugend, ein Seniorenzentrum, Suchtberatung, Kultur und Raum für besondere Wohnformen wie betreutes Wohnen, all diese unterschiedlichen Anforderungen wird das Stadtteilhaus erfüllen müssen. Uns ist es wichtig, diesen Nutzungen genug Raum zur freien Entfaltung zu schaffen, Räume mit gemeinsamer Nutzung, aber auch Räume, die den speziellen Wünschen der jeweiligen Nutzer*innen entsprechen.

Der nördliche Teil Stellingens ist geprägt von Einzelhaus- oder Reihenhausbebauung und bietet stadtnahes Wohnen in einem schönen Umfeld. Leider ist dieser Bereich besonders den Belastungen durch Autobahn und Fluglärm ausgesetzt. Neben der Änderung der Verkehrsführung von der Innenstadt zur Autobahn wird sich in Teilen Stellingens die Lärmbelastung durch die Überdeckung der Autobahn weiter reduzieren. Der Lärmschutzdeckel ist ein GRÜNER Erfolg, er wird den stadtteilzerschneidenden Effekt der Autobahn aufheben und neue Verbindungen herstellen. Die auf dem Deckel entstehende Grün- und Kleingartenfläche gilt es so zu gestalten, dass für die Bürger*innen Raum für Erholung, Naturerfahrung, für Spiel und Sport geschaffen wird. Außerdem entsteht für Fuß-gänger*innen und Radfahrer*innen eine wichtige Verbindung von Stellingen hin zum westlich der Autobahn gelegenen Teil Eidelstedts, wo mit dem Sportpark Steinwiesenweg in den nächsten Jahren eine neue Sportmöglichkeit entsteht. Uns GRÜNEN ist es hierbei besonders wichtig, dass diese Flächen neben den Mitgliedern der ansässigen Vereine auch die breite Öffentlichkeit nutzen kann.

Im Westen grenzt Stellingen an den Bezirk Altona, im Südwesten an den neu entstehenden Fernbahnhof Diebsteich. Gerade für das Quartier „Linse“ bedeuten die dortigen Baumaßnahmen große Belastungen. Wir haben in engster Kooperation mit ansässigen Bürgerinitiativen für den Erhalt der Kleingärten in der Linse, für eine geringere Verkehrsbelastung durch Baustellenzufahrten und für den Erhalt der Biotope gekämpft. Einiges konnte hier erreicht werden, trotzdem stehen wir in Bezug auf den

Bahnhofsbau Diebsteich noch vor großen Aufgaben. Wir werden uns dafür einsetzen, dass der Zufahrtsverkehr zur Baustelle und zum fertiggestellten Bahnhof nicht ausschließlich über Stellingen erfolgt. Außerdem nehmen wir die Befürchtungen der Anwohner*innen sowie der Einzelhändler*innen in Stellingen und an der Osterstraße ernst, die große Veränderungen durch den neuen Bahnhof erwarten. Auch wenn sich viele Fragen dem direkten Einfluss der Eimsbütteler Bezirkspolitik entziehen, werden wir gemeinsam mit unseren Kolleg*innen aus Altona und der Hamburger Bürgerschaft für gute Lösungen kämpfen. Hierzu gehört für uns vor allem ein autoarmer Bahnhof, der gut an den öffentlichen Nahverkehr angebunden sein muss. Auch die Anbindung mit dem Fahrrad wollen wir stärken, damit gerade Pendler*innen aus Stellingen täglich schnell und sicher mit dem Fahrrad zum Bahnhof gelangen können.

Nördlich der Linse befindet sich ein Wohn- und Gewerbegebiet, in dem speziell in der Warnstedtstraße die Verkehrssicherheit erhöht werden muss. Schüler*innen und Schüler müssen auf den teils extrem schmalen Fußwegen, umgeben von Lastkraftverkehr, ihre Schulwege meistern. Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs, wie Sprunginseln und auch bauliche Abgrenzungen des Fußwegs von der Fahrbahn sind hier angezeigt. Doch auch für die Anwohner*innen ist die momentane Situation unerträglich.

Daher setzen wir uns weiterhin für eine Verkehrsberuhigung der Warnstedtstraße ein, besonders der Abkürzungsverkehr zur Volksparkstraße ist zu unterbinden. Einen Durchbruch der Randstraße, wie er nach derzeit geltendem Baurecht geschaffen werden müsste, lehnen wir ab, da er den Verkehr durch den Stadtteil weiter erhöhen würde. Wir streben hier eine Änderung des geltenden Bebauungsplanes an.

Die S-Bahn-Haltestelle Stellingen ist seit Jahren in der Kritik. Wir fordern von der Bahn eine Aufwertung des Vorplatzes und eine Erweiterung der Fahrrad-Abstellanlagen, nach dem Beispiel der U-Bahn Hoheluftchaussee.

Gerade an Spieltagen ist die Nähe Stellingens zu den Arenen für viele der Anwohner*innen mehr Fluch als Segen. Regelmäßig bei Spielen und besonders bei Großveranstaltungen ist die Stellingener Infrastruktur dem Besucheransturm nicht mehr gewachsen. Eine bessere Anbindung der Arenen an den ÖPNV fordern wir seit Jahren. Wir wollen deswegen, dass die geplante U 5 bis zu den Arenen geführt wird.

Neue Fahrradabstellanlagen können hier auch eine Zufahrtssperre für Autos bilden, die ansonsten während der Veranstaltungen den Vorplatz widerrechtlich zuparken.

Eidelstedt, Niendorf und Schnelsen - ein grünes Leitbild für das äußere Eimsbüttel

Eidelstedt, Niendorf und Schnelsen bilden als Stadtteile am Rand des Bezirks das „äußere Eimsbüttel“. Sie sind mehrheitlich geprägt von einer Siedlungsstruktur mit Einfamilienhäusern auf großen Grundstücken, unterbrochen von einzelnen Bereichen größerer Dichte. Außerdem haben alle drei Stadtteile ein bedeutendes Zentrum, wobei hier zwischen dem Eidelstedter Zentrum, der Frohmestraße und dem Tibarg deutliche Unterschiede im Mix der Geschäfte und in der Belebtheit bestehen. Schließlich weisen alle drei Stadtteile eine vitale und jahrelang gewachsene Gemeinschaft mit einer vielfältigen Struktur an Institutionen und Vereinen auf.

Unser Zukunftsprojekt

Eimsbüttels Gartenstädte - die äußere Stadt blüht auf

Eidelstedt, Niendorf und Schnelsen - die grünen Einfamilienhausgebiete und Stadtrandsiedlungen des Bezirks wollen wir zu lebendigen Stadtquartieren machen, die ihren Charakter behalten, aber alle Annehmlichkeiten der Großstadt vor Ort bieten.

Auch die Stadtteile des äußeren Eimsbüttel wandeln sich und tragen zum Wachstum der Stadt bei. Diesen Wandel wollen wir begleiten und gestalten. Wir wollen, dass die Stadtteilzentren wirkliche Zentren bleiben und den Bewohner*innen der Stadtteile zumindest ein vielfältiges Nahversorgungsangebot und auch Möglichkeiten zum Aufenthalt bieten. Jedes Angebot vor Ort verkürzt die täglichen Wege und ermöglicht eine Mobilität ohne Auto.

Wir finden, dass auch Eidelstedt, Niendorf und Schnelsen Teil der Fahrradstadt sein sollen. Die Menschen, die hier leben, sollten die Möglichkeit haben, mit dem Fahrrad ins Kerngebiet, ins Stadtzentrum oder an andere Orte in Hamburg zu gelangen, sei es zur Arbeit, zum Einkaufen oder in der Freizeit.

Deshalb beginnen hier auch die Velorouten 2 und 3 Richtung Innenstadt. Die ringförmig verlaufende Veloroute 14 schafft zudem eine gute Verbindung zwischen den Stadtteilen. Unser Anspruch ist es, dass diese Velorouten wirklich gute Bedingungen für den Radverkehr bieten.

Generell muss es auch hier möglichst vielen Menschen möglich sein, sich innerhalb des Stadtteils ohne Auto, also zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem ÖPNV, fortzubewegen. Auch für den tangentialen Verkehr wollen wir Verbesserungen erreichen, z.B. indem mehr Busse einen 10 Minutentakt erhalten. Das führt auch zu schöneren Straßenräumen, die bisher vor allem dem (Auto-)Verkehr gehören: Hauptverkehrsstraßen als trennende Barrieren, zugeparkte Wohnstraßen, in denen der teilweise starke Autoverkehr anderweitige Nutzungen unmöglich oder unattraktiv macht. Dies möchten wir ändern.

Parkende Autos sollten mehr auf Privatgrundstücken oder in Quartiersgaragen untergebracht sein. Anwohner*innen sollten aber auch die Möglichkeit haben, ohne Automobil zu sein, –dafür braucht es auch in den äußeren Stadtteilen ein breites Alternativangebot wie Carsharing und einen ausgebauten ÖPNV. Auch das StadtRAD-System muss im nächsten Ausbauschnitt in die äußeren Stadtteile kommen. Straßen, die nicht vom Auto dominiert werden, machen es auch den schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen leichter, etwa Älteren oder Kindern auf dem Weg zur Schule. Wir setzen uns dafür ein, dass vor den Schulen im äußeren Eimsbüttel weniger Autos unterwegs sind und die Kinder ungestört einen erlebnisreichen Schulweg zu Fuß oder mit dem Fahrrad haben.

Das äußere Eimsbüttel bietet noch vergleichsweise viel Raum für Wohnungsbau. Dieser sollte sich jedoch konzentrieren, vor allem an Haltestellen der U-Bahn (Niendorf) oder S-Bahn bzw. AKN (Eidelstedt, Schnelsen). Auch rund um die Zentren der Stadtteile und an den Magistralen ist es vielfach sinnvoll, höher und dichter zu bauen, denn hier finden künftige Bewohner*innen kurze Wege und vielfältige Angebote vor, die einen Alltag ohne Auto ermöglichen.

Den Charakter der Stadtteile des äußeren Eimsbüttel macht das gemeinschaftliche Zusammenleben aus. Das wollen wir weiter fördern und bestehende Institutionen wie Bürgerhäuser und -vereine stärken und dafür sorgen, dass es ausreichend kulturelle und Bildungsangebote als auch Raum für Austausch und Geselligkeit gibt.

Niendorf

Im Norden von Eimsbüttel liegt Niendorf. Östlich schließt das Flughafengelände an den Stadtteil an, im Westen Schnelsen. Niendorf ist größtenteils geprägt durch Einfamilienhausbebauung, aber auch die Niendorfer*innen spüren die zunehmende Verdichtung der wachsenden Stadt. So werden immer mehr Gärten und Vorgärten bebaut, zwischen die Einzelhäuser mischen sich zunehmend Mehrfamilienhäuser. Der fast kleinstädtische Charakter einer Stadt in der Stadt bleibt bisher erhalten, besonders weil Niendorf mit dem Tibarg ein großes, verkehrsberuhigtes Stadtteilzentrum hat, das mit der U-Bahn direkt an die Hamburger City angebunden ist. Der nördliche Bereich von Niendorf ist geprägt vom sozialen Wohnungsbau der 1960er und 1970er Jahre. Hier sehen wir die Notwendigkeit, verstärkt in Zusammenarbeit mit den drei ansässigen Genossenschaften eine konsequente soziale und gewerbliche Quartiersentwicklung zu betreiben.

Auf dem Tibarg können alle Bedarfe des täglichen Lebens gedeckt werden, es sind zahlreiche Ärzte ansässig und es gibt an mehreren Tagen in der Woche einen großen Wochenmarkt. Mit der evangelischen Familienbildung in der Lippertschen Villa, dem Kundenzentrum, dem Bürgerhaus und der Alten Schule sind außerdem eine Reihe von Einrichtungen, die das Zusammenleben in Niendorf in allen Lebensphasen attraktiv machen, direkt am Tibarg ansässig. Die Weiterentwicklung des Tibargs muss ins Zentrum der städtebaulichen Aufmerksamkeit in dieser Region rücken. Wir wollen den Tibarg zu einem Zentrum des urban-kulturellen Lebens in Niendorf machen. Mit der begonnenen Neugestaltung des Marktplatzes sowie der Neubebauung der Fläche der Alten Schule und des Kundenzentrums ist ein Anfang gemacht. Wir streben gleichzeitig eine deutliche Qualitätssteigerung des südlichen Tibargs für den Wohnungsbau und Gewerbeflächen an.

Die jährlich wiederkehrenden Stadtteilstefeste sind ebenfalls relativ unprofilierter. Hier möchten wir mit den Akteur*innen vor Ort die Vielfalt der Angebote durch ein Veranstaltungskonzept für den Tibarg und Unterstützung von kulturellen bzw. gastronomischen Veranstaltungen fördern, um die Attraktivität Niendorfs für ein offenes und buntes Miteinander zu steigern. Auch in Niendorf Nord wollen wir mehr Orte der Begegnung und für die Menschen gute Bedingungen für ihre alltägliche Mobilität schaffen.

Südlich des Tibargs findet man das weit über die Bezirksgrenzen von Eimsbüttel hinaus bekannte Niendorfer Gehege. Mit seinem großen Grünvolumen sowie viel unversiegelter Fläche ist es für unser gesamtes Stadtklima wichtig. Seine Funktion als grüne Lunge ist von größter Bedeutung für unsere Luftqualität und bei Starkregen kann hier viel Oberflächenwasser aufgenommen werden.

Seit vielen Jahren arbeiten wir stetig daran, diesen Stadtwald ökologisch aufzuwerten, um das dort vorhandene Ökosystem für Tiere und Pflanzen zu bewahren. Selbstverständlich soll das Gehege auch der Naherholung dienen, allerdings wollen wir, dass dies im Einklang mit der Natur erfolgt und fordern deshalb, es zumindest tageszeitlich begrenzt für

den Autoverkehr zu sperren.

Auch Niendorf wird immer mehr Fahrradstadt, was uns besonders freut und was wir vorantreiben. Die Veloroute 3 verbindet Niendorf-Nord mit dem Tibarg und führt dann weiter über Lokstedt in die Innenstadt. Besonders die Verbindung aus dem Niendorfer Norden und Osten sowie aus Schnelsen in Richtung Tibarg sind Alltagsrouten, die schon heute viel genutzt werden. Die oft übervollen Fahrradabstellanlagen an den U-Bahnhöfen entlang der U2 zeigen, wie gerne und viel die Niendorfer*innen auch innerhalb ihres Stadtteils radeln.

Schnelsen

Schnelsen liegt an der nordwestlichen Grenze Hamburgs und Eimsbüttels– nordwestlich des Stadtteils Niendorf und nördlich des Stadtteils Eidelstedt. Von allen Stadtteilen unseres Bezirks hat sich Schnelsen am deutlichsten in den letzten 20 Jahren von einem dörflichen Charakter in einen Stadtteil mit urbanem Wesen gewandelt. Die städtebauliche Struktur von Schnelsen wird heute vor allem durch Ein- und kleinere Mehrfamilienhäuser geprägt. Ähnlich wie in Niendorf spüren wir aber auch hier die zunehmende Veränderung im Stadtteil durch den vermehrten Neubau von Mehrfamilienhäusern und die Nachverdichtung durch rückwärtige Bebauung. Es ist zu merken, dass die Strukturen des Stadtteils noch aus den Zeiten stammen, als noch deutlich weniger Menschen dort wohnten und es weniger Verkehr gab.

Im Nordwesten von Schnelsen befindet sich das Quartier Burgwedel, das in den 1990er Jahren als Wohnstandort für junge Familien geplant und gebaut wurde. Wegen der Schwächen in der sozialen Infrastruktur und der verbesserungswürdigen Anbindung an den ÖPNV leidet Burgwedel immer noch unter hoher Fluktuation.

Schnelsen-Süd ist eine überwiegend in den 1970er Jahren entstandene Großwohnsiedlung unweit des Hörgenswegs und bildet mit seinen 2.700 Menschen aus mehr als 30 verschiedenen Nationen eine städtebauliche und sozialstrukturelle Ausnahme im Stadtteil.

Beide Quartiere sind besonders im Fokus unserer Bezirkspolitik. Wir machen uns als Grüne für sozialräumliche Akteure, wie das Kinderfamilienzentrum und die nachhaltige Integration von Migrant*innen stark.

In Schnelsen-Nord befindet sich mit dem Wassermannpark ein beliebter Naherholungsbereich, einen weiteren bildet im Osten des Stadtteils die Schnelsener Feldmark mit dem Kollauwanderweg zwischen A7 und Niendorf. Diese beiden Grünflächen müssen nachhaltig erhalten und ökologisch aufgewertet werden.

Schnelsen ist ein wichtiger Gewerbestandort in unserem Bezirk. Das ModeCentrum Hamburg, die Messe Schnelsen am Modering und der Anlagenbaubetrieb Stulz haben überregionale Bedeutung. Ein weiterer großer Arbeitgeber im Stadtteil ist das Albertinen-Diakoniewerk mit dem Albertinen-Krankenhaus, der medizinisch-geriatrischen Klinik Albertinen-Haus und der Albertinen-Schule, in der in verschiedenen Pflegeberufen aus- und weitergebildet wird. Zudem betreibt IKEA im Norden Schnelsens als großer Arbeitgeber ein Möbelhaus. Das mit diesen Unternehmungen verbundene Verkehrsaufkommen, besonders rund um das Diakoniewerk, ist eine Belastung für den Stadtteil und deren Anwohner*innen.

Um Schnelsen zu einem lebenswerten Stadtteil mit komfortablen Wegeverbindungen für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zu entwickeln, müssen wir Verkehrskonzepte erarbeiten, die allen Verkehrsteilnehmern ausreichend Platz einräumen. Die Ansiedlung

eines familienfreundlichen Carsharing -Angebotes oder eines ausleihbaren E- Lastenrades soll den Umstieg auf den Umweltverbund fördern. Dazu gehört auch eine attraktive Radwegeverbindung über die Frohmestraße und die Friedrich-Ebert-Straße zur Veloroute 3 ab Niendorf Markt, denn es gibt durch A7 und Deckel keine alternativen Wegeverbindungen. Darüber hinaus brauchen wir wirkungsvolle Maßnahmen zur Bewirtschaftung des Parkraums, besonders rund um das Albertinen-Krankenhaus. Denn das errichtete Parkhaus bietet bisher nicht die nötige Entlastung für die Anwohner*innen.

Teil eines Verkehrskonzeptes für Schnelsen ist selbstverständlich auch der ÖPNV, besonders die Verbindungen in den einzelnen Quartieren im Stadtteil und in die angrenzenden Stadtteile hinein muss erweitert werden. Im Hinblick auf den Ausbau der AKN zur S-Bahn bis zum Jahr 2025 bietet sich eine große Chance den Osten Schnelsens städtebaulich weiterzuentwickeln. Eine zuverlässige Busanbindung an die geplante neue Haltestelle Schnelsen-Süd ist erforderlich.

Im Herzen von Schnelsen befindet sich die Frohmestraße mit kleinteiligem Einzelhandel. Die Bezirksversammlung hat 2017 beschlossen, die Zentrumsentwicklung in der Frohmestraße positiv zu steuern. Hierfür ist ein externes Entwicklungskonzept in Auftrag gegeben worden. In Zusammenarbeit mit den lokalen Akteur*innen gilt es, die Ergebnisse dieses Entwicklungskonzeptes nachhaltig für eine gute Nahversorgung und Aufenthaltsqualität in der Frohmestraße umzusetzen. Gerade die Fertigstellung des Autobahndeckels, der die Teilung des Stadtteils, wie auch der Frohmestraße heilen soll, verspricht positive Effekte, die es zu nutzen gilt.

Eidelstedt

Eidelstedt wird insbesondere durch den zentral gelegenen Eidelstedter Platz geprägt, an dem die Hauptstraßen Kieler Straße, Holsteiner Chaussee und Pinneberger Chaussee zusammenlaufen und der daher vor allem ein viel befahrener Verkehrsplatz ist. Direkt daneben liegt mit dem Eidelstedt Center und den zahlreichen Geschäften rund um den Marktplatz das (Versorgungs-)Zentrum des Stadtteils, das nicht nur wegen seines weithin bekannten Wochenmarktes auch in die Umgebung ausstrahlt und für die Eidelstedter*innen einen wichtigen Bezugspunkt darstellt. Es ist unübersehbar, dass das Eidelstedter Zentrum wirtschaftliche Probleme hat. Zum Glück konnte es in das Programm RISE (Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung) aufgenommen werden, mit dem diese Probleme nun beherzt angegangen werden. Wir unterstützen dies und wollen mit Hilfe der Eidelstedter*innen dafür sorgen, dass Eidelstedts Zentrum wieder mehr Angebote aufweist –für die wachsende Zahl von jungen Familien, die nach Eidelstedt ziehen, aber auch für die ältere Wohnbevölkerung. RISE trägt mit dem Stadtteilbeirat auch dazu bei, dass die Eidelstedter*innen weiterhin mitreden und sich einbringen können. Solche Möglichkeiten müssen erhalten bleiben!

Die Prägung des Stadtteils durch große Verkehrsachsen zeigt sich in viel Autoverkehr, vor allem zu den Berufszeiten und vor allem rund um das Zentrum und auf den Hauptstraßen. Dagegen fehlt es für den Radverkehr in Eidelstedt an Angeboten, etwa an guten Radwegen. Und das, obwohl die Wege im Stadtteil meist kurz sind und Eidelstedt daher wie geschaffen für den Fuß- und Radverkehr ist. Wir wollen die Bedingungen zum Radfahren im Stadtteil verbessern, vor allem an derzeitigen Problemstellen wie der Elbgaustraße. Außerdem bedarf es auch guter Möglichkeiten, sein Fahrrad abzustellen. Wir haben in den letzten Jahren dazu beigetragen, dass das Angebot erhöht wurde – aber es könnte noch deutlich mehr sein:

Das Busangebot in Eidelstedt ist zwar vielfältig, aber auch hier gibt es noch einige Verbesserungsmöglichkeiten. Es sollte aus allen Teilen des Stadtteils möglich sein, mit kurzem Takt das Zentrum und eine Bahnstation zu erreichen.

Wer in Eidelstedt zu Fuß unterwegs ist, findet vielfach schöne Wege abseits der Straßen, wird aber auch immer wieder vor Probleme gestellt, durch schmale Fußwege, unüberwindbare Hauptstraßen oder andere Bereiche etwa im Zentrum (zum Beispiel im Ekenknick), die von Autos dominiert werden. Aus unserer Sicht muss hier etwas geändert werden – gerade das Zentrum sollte für alle bequem und sicher fußläufig zu nutzen sein!

Eidelstedt ist in weiten Teilen von ausgedehnten Einfamilienhausgebieten geprägt, unterbrochen von einigen Großwohnsiedlungen (Eisenbahnersiedlung, Hörgensweg, Wiebischenkamp). Auch im Bereich des Zentrums finden sich einige größere Gebäudekomplexe. Durch viele derzeit laufende Neubauprojekte wird die Zahl der Einwohner*innen und in einigen Bereichen auch die städtebauliche Dichte zunehmen. Auch viele Einfamilienhausgrundstücke werden dichter bebaut, unter anderem durch

rückwärtige Bebauung. Das finden wir grundsätzlich gut, weil Eidelstedt damit auch zur Schaffung von Wohnraum in Hamburg beiträgt. Eidelstedt kann gerade im Umfeld der Bahnstationen und im Zentrum auch noch mehr Neubau und dichtere Bebauung vertragen. Es sollte aber seinen Charakter als grünes und überschaubares Wohnquartier nicht verlieren, denn so bleibt es attraktiv für Familien, die ansonsten vermutlich ins Umland ziehen würden. In diesem Sinne sind uns der Erhalt und die ökologische Aufwertung der Eidelstedter Feldmark ein besonderes Anliegen.

Besondere Aufmerksamkeit hat die Neubebauung am Hörgensweg direkt an der A23 erregt, nicht zuletzt auch deshalb, weil ein Teil der neuen Wohngebäude zunächst zur Unterbringung von Geflüchteten genutzt wird. Zusammen mit dem neuen Quartier am Duvenacker ist dies Eidelstedts zweite Unterkunft mit der Perspektive Wohnen. Die Eidelstedter*innen haben viel darüber diskutiert; gleichzeitig zeigte sich sofort eine breite Hilfsbereitschaft für Geflüchtete. Dies hat volle Unterstützung verdient, unter anderem durch das vom Bezirk entwickelte Integrationskonzept, in dem alle Maßnahmen zur Integration der Bewohner*innen dieser neuen Quartiere aufgelistet sind. Dieses Konzept muss kontinuierlich fortgeschrieben werden und Grundlage sein für alle Maßnahmen zur Stärkung des sozialen Netzes in Eidelstedt. Ein wichtiger Eckpfeiler dieses Netzes stellt das Bürgerhaus mit seinem vielfältigen Angebot auch gerade für benachteiligte Menschen dar. Deshalb und wegen seiner zentralen Rolle für die Eidelstedter Stadteilkultur gilt ihm – gerade auch beim anstehenden Umbau - unsere volle Unterstützung.

Liebe Wählerin, lieber Wähler, wir hoffen, dieser kleine Rundgang durch unseren Bezirk Eimsbüttel hat Ihnen gefallen. Am 26. Mai haben Sie die Gelegenheit zu bestimmen, in welche Richtung er sich entwickeln soll. Wenn Ihnen unsere Vorstellungen zusagen, würden wir uns über Ihre Stimme freuen. So oder so: Bitte machen Sie von Ihrem Stimmrecht Gebrauch!