

**Einfach: GRÜN!**

**Programmmentwurf zur  
Bezirksversammlungswahl 2019**

Antragssteller\*innen:

Kreisvorstand Eimsbüttel, Lisa Kern, Ali Mir Agha, Philip Engler, Fabian Klabunde,  
Dietmar Kuhlmann, Falk Schmidt-Tobler

1 Liebe Wählerin, lieber Wähler,  
2 wir möchten Sie auf einen kleinen Rundgang einladen. Einen Rundgang durch  
3 unseren Bezirk Eimsbüttel, für den Sie am 26. Mai 2019 die Bezirksversammlung  
4 wählen.

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

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

19 Viele Menschen auf wenig Raum – unser Bezirk hat damit hervorragende  
20 Voraussetzungen, um ein Beispiel zu sein für Flächensparsamkeit, Klimaschutz und  
21 Ressourcenschonung: Kurze Wege und effiziente Flächennutzung sind der Schlüssel  
22 für gute Lösungen, wenn immer mehr Menschen in die Städte ziehen. Die bunte  
23 Mischung in unserem Bezirk gerät allerdings durch die Entwicklung der  
24 Immobilienpreise und Mieten in Gefahr. Die Nachfrage nach Wohnraum in Hamburg  
25 ist hoch und unsere Stadtteile sind sehr beliebt. Aber gerade junge Familien sind in  
26 der schwierigen Lage, dass zu wenig passender Wohnraum existiert und sie ihr  
27 bestehendes Umfeld daher verlassen müssen. Das ist einer der Gründe, warum wir  
28 zusätzliche Wohnungen brauchen. Ein weiterer ist das generelle Fehlen von  
29 bezahlbarem Wohnraum für alle Bevölkerungsschichten. Wir haben deswegen in der  
30 Vergangenheit durch Nachverdichtung viele neue Wohnungen geschaffen und es  
31 bleibt auch in den nächsten Jahren unser Ziel, mehr Wohnraum neu zu schaffen. Dabei  
32 wollen wir alle Instrumente nutzen, die einen weiteren Anstieg der Mieten und  
33 Kaufpreise verhindern, etwa einen höheren Anteil von Sozialwohnungen und soziale

34 Erhaltungsverordnungen, wie wir sie für die Stadtteile Eimsbüttel, Hoheluft-West und  
35 Stellingen-Süd bereits durchgesetzt haben.

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

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

50 Mehr Einwohner\*innen brauchen auch mehr Platz zur Bewegung draußen und mehr  
51 frische Luft. Deswegen wollen wir das Grün erhalten und aufwerten. Die vorhandenen  
52 Grünflächen wollen wir weiterentwickeln und dafür sorgen, dass Teilbereiche in ihrer  
53 ökologischen Funktion und ihrer Nutzbarkeit für Bewegung verbessert werden. Wir  
54 wollen die Grünflächen besser miteinander verbinden, damit unsere Stadtteile noch  
55 mehr zum Zu-Fuß-Gehen einladen. Dabei wollen wir sowohl die Eimsbüttler  
56 Landschaftsachse (vom Stadtrand über das Niendorfer Gehege und den Stadtpark  
57 Eimsbüttel an der Hagenbeckstraße bis ins Kerngebiet) als auch Verbindungen in den  
58 einzelnen Stadtteilen aufwerten. Und wir werden weiterhin darauf achten, dass bei  
59 Neubauvorhaben möglichst wenige Bäume gefällt werden.

60 *Unser Zukunftsprojekt*

61 **Das grüne Herz – ein Parkband bringt die Natur neu in**  
62 **die Stadt**

63 **Wir wollen die verinselten Grünräume im Zentrum des**  
64 **Bezirks zu einem durchgängig erlebbaren Parkband**  
65 **zusammenwachsen lassen. Vom Tibarg über das**

66 Niendorfer Gehege, Hagenbecks Tierpark bis ins  
67 Kerngebiet soll Natur durchgängig erlebbar sein.

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

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

97 Sehr wichtig ist die Vermeidung von Konflikten mit Radfahrenden. Deswegen ist es in  
98 aller Regel richtig, den Radverkehr auf die Fahrbahn zu legen - auf kleinen Straßen

99 ohne Trennung vom Autoverkehr und auf größeren Straßen mit Fahrradstreifen. An  
100 stark befahrenen Straßen wollen wir – soweit möglich – geschützte Fahrradstreifen  
101 anlegen. Gut nutzbare Möglichkeiten zum Radfahren muss es an allen Straßen geben.  
102 Besonders wichtig für ein zügiges Vorankommen ist das Netz der Velorouten, das  
103 ergänzt wird durch die Eimsbüttler Fahrradrouten. Es braucht daneben aber auch eine  
104 deutliche Verbesserung entlang der Hauptverkehrsstraßen.

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

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

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

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

127 Um den Bedarf an Bewegung und Sport weiterhin zu decken, wollen wir neue  
128 Sportflächen schaffen. Wenn es aufgrund der hohen Auslastung schwierig wird,  
129 Vereinsflächen öffentlich zugänglich zu machen, können weitere Optionen im Ausbau

130 von Sportgeräten in Parks und Grünzügen liegen oder auch in der Nutzung von großen  
131 Flachdächern als Sport- und Bewegungsfläche im Freien.

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

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

148 *Unser Zukunftsprojekt*

149 **Die lernende Stadt: Die Bildungslandschaft Eimsbüttel**  
150 **sichert die Chancengleichheit**

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

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

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

166 Wir haben die Toilette für alle nach Eimsbüttel und das Thema Nachhaltigkeit in die  
167 alljährliche Wirtschaftskonferenz gebracht. Und wir konnten mit Fördermitteln  
168 zahlreiche Initiativen und kulturelle Veranstaltungen fördern, die die Vielfalt  
169 Eimsbüttels ausmachen. Seit 2013 engagieren sich beispielhaft viele  
170 Eimsbüttler\*innen in der Unterstützung von Geflüchteten – wir betrachten das als eine  
171 sehr große Bereicherung für unseren Bezirk, die wir nachhaltig unterstützen. Wir  
172 sehen hier noch viele Bereiche, in denen der Bezirk Impulse setzen kann, etwa bei der  
173 Reduzierung von Plastik, bei der Hilfe für Obdachlose und und und ...

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

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

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

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

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

197 ***Unser Zukunftsprojekt***

198 **Freiraum für alle – der Straßenraum wird neu verteilt**

199 **Wir wollen Fahrbahnflächen verkleinern und die Straßen**

200 **zu Treffpunkten und grünen Begegnungsräumen machen.**

201 Wir möchten, dass die Straßen künftig nicht mehr in erster Linie auf den Autoverkehr  
202 ausgerichtet sind, sondern ausgewogen Jüngere und Ältere, Radfahrer\*innen,  
203 Fußgänger\*innen und den öffentlichen Nahverkehr mit einbeziehen. Sicherlich ist es  
204 nicht immer einfach, ausgeglichene Verkehrskonzepte für das Kerngebiet zu erstellen,  
205 derzeit ist der Autoverkehr überrepräsentiert und die stärkste Kraft im öffentlichen  
206 Raum. Aber aufgrund von immer mehr Radfahrer\*innen und Fußgänger\*innen haben



207 wir gerade im Kerngebiet die Chance, Straßen nicht mehr nur als Mittel zur  
208 Fortbewegung zu begreifen, sondern ebenso als zu gestaltende Fläche für  
209 unterschiedliche Nutzer\*innen und damit auch über die Stadtteilgrenzen hinweg zu  
210 zeigen, dass ein friedliches Miteinander funktioniert. Konkret wollen wir bei baulichen  
211 Maßnahmen diesem Mix immer gerecht werden und vor allem Autofahrer\*innen  
212 Alternativen aufzeigen (wie beispielhaft im Projekt „firstmover“ umgesetzt), um uns der  
213 Herausforderung des Platzmangels auch künftig konstruktiv zu stellen. Darum wollen  
214 wir dafür sorgen, dass weniger private KFZ im öffentlichen Raum herumstehen, indem  
215 wir im Kerngebiet und darüber hinaus Bewohnerparken einführen und mehr  
216 Quartiersgaragen ermöglichen.

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

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

238 Mit den knappen Grünflächen im Kerngebiet ist bei der Nachverdichtung behutsam  
239 umzugehen. Wir wollen niemanden, der Interesse an Wohnraum in unserem Bezirk

240 hat, ausschließen und müssen daher auf die Nachfrage angemessen reagieren. Dabei  
241 ist es mit gutem Augenmaß tatsächlich möglich, bezahlbare Wohnungen zu schaffen  
242 und gleichzeitig das Grün zu erhalten. Eine rücksichtsvolle Herangehensweise bei der  
243 Suche nach baulichen Möglichkeiten lässt eine Nachverdichtung ohne Verluste von  
244 Grünflächen durchaus zu. Um auf dem Wohnungsmarkt den Bewohner\*innen-Mix im  
245 Viertel ebenso aufrecht zu erhalten, wollen wir mehr Sozialwohnungen bauen und  
246 Baugemeinschaften, Wohnprojekte und neue Eigentumskonzepte fördern. Lokale  
247 Anwohner\*innen sollen bei der städtebaulichen Planung insbesondere von  
248 Großbauprojekten schon früh aktiv mit eingebunden werden, damit ihr Wissen und ihre  
249 Bedürfnisse in der Ausführung angemessen berücksichtigt werden können.

250

### 251 **Harvestehude und Rotherbaum**

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

265 Um einer Verdrängung der sozial schwächer Gestellten im gesamten Stadtteil  
266 vorzubeugen, wollen wir auch in Zukunft die vielseitige Zusammensetzung des Viertels  
267 sicherstellen. Ein guter Generationenmix und Chancengleichheit insbesondere auf  
268 dem Wohnungsmarkt sind dabei konkrete Ansatzpunkte. Dafür sollen  
269 Sozialwohnungen in Rotherbaum und Harvestehude verstärkt gefördert werden. Das  
270 kreative Potenzial des Viertels wollen wir durch Urban Gardening-Projekte und  
271 öffentliche Dachgärten, wie beispielsweise auf den Grindelhochhäusern, weiter

272 entfalten. Daneben sollen vermehrt Handwerkerhöfe und von unterschiedlichen  
273 Berufsgruppen genutzte Arbeitsräume entstehen.

274

## 275 Eimsbüttel und Hoheluft-West

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

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

293 *Unser Zukunftsprojekt*

294 **Brückenschlag am Markt: ein neues Stadtquartier**

295 **repariert die Stadt**

296 **Wir wollen den Eimsbüttler Marktplatz wieder zu einem**

297 **menschengerechten Platz machen. Und zum Zentrum**

298 **eines neuen Stadtquartiers, das den Brückenschlag vom**

299 **westlichen Kerngebiet zum neuen Bahnhof am Diebsteich**

300 **bildet.**

301 Der Parkraum in Eimsbüttel bleibt weiterhin knapp. Eine Lösung kann aber nicht im  
302 beständigen Falschparken bestehen, das wir stärker sanktioniert wissen wollen.  
303 Vielmehr sollen Autofahrer\*innen dazu motiviert werden, auf andere

304 Fortbewegungsmittel umzusteigen. Um sicher, entspannt und rasch mit dem Fahrrad  
305 durch Eimsbüttel zu kommen, begrüßen wir den bisherigen Ausbau der Velorouten 2  
306 (Richtung Eidelstedt) und 3 (Richtung Niendorf) und wollen ihn ebenso weiter  
307 vorantreiben, wie wir ordentliche Radfahrbedingungen an der Hoheluftchaussee  
308 fordern. Außerdem wollen wir Fahrradhäuschen verstärkt fördern, die eine sichere,  
309 trockene und platzsparende Abstellung von Rädern ermöglichen.

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

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

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

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

333

## 334 Lokstedt und Stellingen: die Urbanisierungszone

335  
336 Die Stadtteile Lokstedt und Stellingen bilden im Bezirk Eimsbüttel den  
337 Übergangsbereich zwischen dem hoch verdichteten Kerngebiet und den weitläufigen  
338 äußeren Stadtteilen. Die Bebauung in dieser so genannten Urbanisierungszone ist  
339 vielfältig, dazu prägen sowohl Grünflächen als auch große Verkehrsachsen und große  
340 Arbeitgeber\*innen wie der NDR, Beiersdorf und NXP das Bild.

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

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

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

368

369 Ein großes gemeinsames Problem von Lokstedt und Stellingen (und dem südlichen  
370 Niendorf) ist der Fluglärm.

371 Der Flughafen in Hamburg ist einer der ganz wenigen innerstädtischen Großflughäfen  
372 in Deutschland. Überall sind Umweltstandards zum Schutz der Menschen gestiegen –  
373 die Regelungen des Hamburger Flughafens stammen allerdings noch aus dem Jahr  
374 1971. Die bestehende Betriebszeit des Flughafens „Helmut Schmidt“ von täglich 17  
375 Stunden und die verspäteten Starts und Landungen zwischen 23.00 und 24.00 Uhr an  
376 mittlerweile 90 Prozent der Tage stören die Nachtruhe von zigtausenden  
377 Eimsbüttler\*innen. Unsere Forderung nach 8 Stunden Nachtruhe erhalten wir aufrecht.  
378 Schon die Einhaltung der bestehenden Regelungen bei Betriebszeiten und  
379 Bahnbenutzungsregeln (keine Starts über Eimsbüttel, Nachtruhe ab 22.00 Uhr) wäre  
380 ein Gewinn für viele Eimsbütteler\*innen. Zwei Punkte werden wir als erste Schritte  
381 entschieden weiterverfolgen: 1. Die Nutzung der Verspätungsregelung für die Zeit  
382 zwischen 23.00 bis 24.00 Uhr muss derart gestaltet werden, dass den  
383 Fluggesellschaften keinesfalls ein ökonomischer Vorteil aus der Inanspruchnahme  
384 entsteht. 2. Die Einhaltung der Bahnbenutzungsregeln muss rigide verfolgt werden.  
385 Der Flugplan (sprich die Vergabe der Start- und Landezeiten) muss auf die Regeln  
386 abgestimmt werden und nicht umgekehrt.

387

## 388 **Lokstedt**

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

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

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

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

427 Auf alltäglichen Strecken müssen dabei immer wieder mehrspurige Straßen und der  
428 Verkehrsknotenpunkt Siemersplatz passiert werden. Speziell diese  
429 Streckenabschnitte müssen für Radfahrer\*innen und Fußgänger\*innen angenehm und  
430 sicher gestaltet und in Zukunft zu urbanen Räumen mit Aufenthaltsqualität



431 weiterentwickelt werden. Nur so kann die Vision von einem klimafreundlichen Stadtteil  
432 und von der Fahrradstadt Hamburg gelingen.

433 Die Wege im Stadtteil, besonders zu Schulen, Sportvereinen und Kitas, sind in den  
434 letzten Jahren durch neue Zebrastreifen und Sprunginseln sicherer geworden. Wir  
435 haben uns schon seit vielen Jahren dafür eingesetzt, auf dem Lohkoppelweg Tempo  
436 30 einzurichten. Auch einen zusätzlichen Zebrastreifen über den Grandweg halten wir  
437 für die Schulwegsicherung für unerlässlich.

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

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

447 Gerade Lokstedt als Urbanisierungszone ist geeignet, sich im Sinne des  
448 Klimaschutzes als Beispiel für eine klimafreundliche Stadt zu entwickeln. Den  
449 Herausforderungen des Klimawandels wollen wir in Eimsbüttel aktiv begegnen. Fast  
450 50% der CO<sub>2</sub>-Emissionen entfallen auf die Bereiche Wohnen, Energienutzung und  
451 Verkehr. Gerade in Bestandsquartieren wie Lokstedt mit Gebäuden sehr  
452 unterschiedlicher Altersstruktur liegen große CO<sub>2</sub>-Einsparpotentiale und - bei  
453 Neubauprojekten - Möglichkeiten, innovative Projekte zu testen. Wir werden die  
454 Ergebnisse des Pilotprojektes „Climate Smart City“ auf ganz Eimsbüttel ausdehnen  
455 und ein Klimaschutzkonzept für den Bezirk entwickeln.

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



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

467 Ein besonders gut gelungenes Projekt ist die neue Kita in der Amsinck Villa. Hier  
468 konnten der steigende Bedarf an Kitaplätzen in unserem wachsenden Stadtteil und  
469 der Denkmalschutz eine gelungene Symbiose eingehen. Heute spielen dort, wo vor  
470 über 130 Jahren die Familie Amsinck mit ihren 12 Kindern ihre Sommer in der Villa vor  
471 den Toren der Stadt verbrachte, wieder Kinder – sowohl im aufwändig restaurierten  
472 Anwesen, als auch im öffentlichen Park drumherum.

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

481

## 482 **Stellingen**

483 Stellingen erfährt seit einigen Jahren große Veränderungen, die für den Stadtteil viele  
484 Entwicklungschancen bieten, die wir als GRÜNE begleiten und gestalten möchten.  
485 Stellingen Süden, direkt an das Eimsbütteler Kerngebiet grenzend, verfügt über eine  
486 dem Kerngebiet sehr ähnliche urbane Struktur. In den letzten Jahren wurde hier stark  
487 nachverdichtet und auch in Zukunft wird dies angesichts der angespannten  
488 Wohnungslage in Hamburg fortgeführt werden. Uns ist dabei wichtig, dass die wenigen  
489 Grün- und Erholungsflächen nicht weiter beschnitten werden. Großes  
490 Nachverdichtungspotential sehen wir entlang der Hauptverkehrsstraßen, in Stellingen  
491 insbesondere Kieler Straße und Sportplatzring. An Verkehrsknotenpunkten höher zu  
492 bauen, schafft zentral gelegene Wohnungen und verändert den Charakter der  
493 Magistralen. Heute oft noch recht unfreundlich anmutende Straßen mit großen

494 Gewerbeanlagen (z.B. einstöckige Autowaschanlagen) können damit zu belebten  
495 Geschäfts- und Wohnstraßen werden, wie man am Beispiel der Hoheluftchaussee  
496 oder anhand vieler umgebauter Hauptstraßen in Berlin und anderen Großstädten  
497 sehen kann. Die Lärmbelastung der Nebenstraßen hinter den Hauptstraßen sinkt  
498 durch die höhere Bebauung und die Lärmbelastung in den Magistralen kann und muss  
499 beim Wohnungsbau durch intelligente Lösungen moderner Architektur abgedeutert  
500 werden.

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

507 *Unser Zukunftsprojekt*  
508 **Stadtband Nordwest – ein neues urbanes Rückgrat**  
509 **wird zu einem Schwerpunkt der Stadtentwicklung**  
510 Wir wollen die Kieler Straße in einen Boulevard  
511 umwandeln und zum Rückgrat einer Kette neuer Arbeits-  
512 und Wohnquartiere machen. Parallel zur Bahntrasse soll  
513 eine attraktive Strecke für den Radverkehr entstehen –  
514 eingebettet in einen Grünzug, der die neuen  
515 Stadtquartiere entlang der Bahn und am Diebsteich  
516 verbindet.

517 In der Konsequenz streben wir auf längere Sicht eine Reduzierung der Fahrbahnen  
518 der Kieler Straße an, zum Beispiel durch Einrichten einer Busspur oder eines  
519 Radfahrstreifens. Mit dem 4er Bus haben wir eine stark frequentierte Metrobuslinie im  
520 Stadtteil, die eigentlich eine gute Anbindung in die Innenstadt oder zu U-  
521 Bahnhaltstellen bietet, jedoch allzu oft im Verkehr der Kieler Straße wertvolle Zeit  
522 verliert.

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

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

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

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

556 Im Westen grenzt Stellingen an den Bezirk Altona, im Südwesten an den neu  
557 entstehenden Fernbahnhof Diebsteich. Gerade für das Quartier „Linse“ bedeuten die  
558 dortigen Baumaßnahmen große Belastungen. Wir haben in engster Kooperation mit  
559 ansässigen Bürgerinitiativen für den Erhalt der Kleingärten in der Linse, für eine

560 geringere Verkehrsbelastung durch Baustellenzufahrten und für den Erhalt der Biotope  
561 gekämpft. Einiges konnte hier erreicht werden, trotzdem stehen wir in Bezug auf den  
562 Bahnhofsbau Diebsteich noch vor großen Aufgaben. Wir werden uns dafür einsetzen,  
563 dass der Zufahrtsverkehr zur Baustelle und zum fertiggestellten Bahnhof nicht  
564 ausschließlich über Stellingen erfolgt. Außerdem nehmen wir die Befürchtungen der  
565 Anwohner\*innen sowie der Einzelhändler\*innen in Stellingen und an der Osterstraße  
566 ernst, die große Veränderungen durch den neuen Bahnhof erwarten. Auch wenn sich  
567 viele Fragen dem direkten Einfluss der Eimsbütteler Bezirkspolitik entziehen, werden  
568 wir gemeinsam mit unseren Kolleg\*innen aus Altona und der Hamburger Bürgerschaft  
569 für gute Lösungen kämpfen. Hierzu gehört für uns vor allem ein autoarmer Bahnhof,  
570 der gut an den öffentlichen Nahverkehr angebunden sein muss. Auch die Anbindung  
571 mit dem Fahrrad wollen wir stärken, damit gerade Pendler\*innen aus Stellingen täglich  
572 schnell und sicher mit dem Fahrrad zum Bahnhof gelangen können.

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

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

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

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

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

595

596 **Eidelstedt, Niendorf und Schnelsen – ein grünes Leitbild für das**  
597 **äußere Eimsbüttel**  
598

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

607 *Unser Zukunftsprojekt*  
608 **Eimsbüttels Gartenstädte – die äußere Stadt blüht auf**  
609 **Eidelstedt, Niendorf und Schnelsen – die grünen**  
610 **Einfamilienhausgebiete und Stadtrandsiedlungen des**  
611 **Bezirks wollen wir zu lebendigen Stadtquartieren machen,**  
612 **die ihren Charakter behalten, aber alle Annehmlichkeiten**  
613 **der Großstadt vor Ort bieten.**

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

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

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

628 Generell muss es auch hier möglichst vielen Menschen möglich sein, sich innerhalb  
629 des Stadtteils ohne Auto, also zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem ÖPNV,  
630 fortzubewegen. Das führt auch zu schöneren Straßenräumen, die bisher vor allem  
631 dem (Auto-)Verkehr gehören: Hauptverkehrsstraßen als trennende Barrieren,  
632 zugeparkte Wohnstraßen, in denen der teilweise starke Autoverkehr anderweitige  
633 Nutzungen unmöglich oder unattraktiv macht. Dies möchten wir ändern. Parkende  
634 Autos sollten mehr auf Privatgrundstücken oder in Quartiersgaragen untergebracht  
635 sein. Anwohner\*innen sollten aber auch die Möglichkeit haben, ohne Auto mobil zu  
636 sein, –dafür braucht es auch in den äußeren Stadtteilen ein breites Alternativangebot  
637 wie Carsharing und einen ausgebauten ÖPNV und auch das StadtRAD-System muss  
638 im nächsten Ausbauschnitt in die äußeren Stadtteile kommen. Straßen, die nicht vom  
639 Auto dominiert werden, machen es auch den schwächeren Verkehrsteilnehmer\*innen  
640 leichter, etwa Älteren oder Kindern auf dem Weg zur Schule. Wir setzen uns dafür ein,  
641 dass vor den Schulen im äußeren Eimsbüttel weniger Autos unterwegs sind und die  
642 Kinder ungestört einen erlebnisreichen Schulweg zu Fuß oder mit dem Fahrrad haben.

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

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

653 Niendorf

654 Im Norden von Eimsbüttel liegt Niendorf. Östlich schließt das Flughafengelände an  
655 den Stadtteil an, im Westen Schnelsen. Niendorf ist größtenteils geprägt durch  
656 Einfamilienhausbebauung, aber auch die Niendorfer\*innen spüren die zunehmende  
657 Verdichtung der wachsenden Stadt. So werden immer mehr Gärten und Vorgärten  
658 bebaut, zwischen die Einzelhäuser mischen sich zunehmend Mehrfamilienhäuser. Der  
659 fast kleinstädtische Charakter einer Stadt in der Stadt bleibt bisher erhalten, besonders  
660 weil Niendorf mit dem Tibarg ein großes, verkehrsberuhigtes Stadtteilzentrum hat, das



661 mit der U-Bahn direkt an die Hamburger City angebunden ist. Der nördliche Bereich  
662 von Niendorf ist geprägt vom sozialen Wohnungsbau der 1960er und 1970er Jahre.  
663 Hier sehen wir die Notwendigkeit, verstärkt in Zusammenarbeit mit den drei  
664 ansässigen Genossenschaften eine konsequente soziale und gewerbliche  
665 Quartiersentwicklung zu betreiben.

666

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

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

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

691 Seit vielen Jahren arbeiten wir stetig daran, diesen Stadtwald ökologisch aufzuwerten,  
692 um das dort vorhandene Ökosystem für Tiere und Pflanzen zu bewahren.



693 Selbstverständlich soll das Gehege auch der Naherholung dienen, allerdings wollen  
694 wir, dass dies im Einklang mit der Natur erfolgt und fordern deshalb, es zumindest  
695 tageszeitlich begrenzt für den Autoverkehr zu sperren.

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

703

## 704 **Schnelsen**

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

715 Im Nordwesten von Schnelsen befindet sich das Quartier Burgwedel, das in den  
716 1990er Jahren als Wohnstandort für junge Familien geplant und gebaut wurde. Wegen  
717 der bestehenden Schwächen in der sozialen Infrastruktur und der  
718 verbesserungswürdigen Anbindung an den ÖPNV leidet Burgwedel immer noch unter  
719 hoher Fluktuation.

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

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

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

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

740 Um Schnelsen zu einem lebenswerten Stadtteil mit komfortablen Wegeverbindungen  
741 für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen zu entwickeln, müssen wir  
742 Verkehrskonzepte erarbeiten, die allen Verkehrsteilnehmern ausreichend Platz  
743 einräumen. Darüber hinaus brauchen wir wirkungsvolle Maßnahmen zur  
744 Bewirtschaftung des Parkraums, besonders rund um das Albertinen-Krankenhaus.  
745 Denn das errichtete Parkhaus bietet bisher nicht die nötige Entlastung für die  
746 Anwohner\*innen.

747 Teil eines Verkehrskonzeptes für Schnelsen ist selbstverständlich auch der ÖPNV,  
748 besonders die Verbindungen in den einzelnen Quartieren im Stadtteil und in die  
749 angrenzenden Stadtteile hinein muss erweitert werden. Im Hinblick auf den Ausbau  
750 der AKN zur S-Bahn bis zum Jahr 2025 bietet sich eine große Chance den Osten  
751 Schnelsens städtebaulich weiterzuentwickeln.

752 Im Herzen von Schnelsen befindet sich die Frohmestraße mit kleinteiligem  
753 Einzelhandel. Die Bezirksversammlung hat 2017 beschlossen, die  
754 Zentrumsentwicklung in der Frohmestraße positiv zu steuern. Hierfür ist ein externes  
755 Entwicklungskonzept in Auftrag gegeben worden. In Zusammenarbeit mit den lokalen

756 Akteur\*innen gilt es, die Ergebnisse dieses Entwicklungskonzeptes nachhaltig für eine  
757 gute Nahversorgung und Aufenthaltsqualität in der Frohmestraße umzusetzen.  
758 Gerade die Fertigstellung des Autobahndeckels, der die Teilung des Stadtteils, wie  
759 auch der Frohmestraße heilen soll, verspricht positive Effekte, die es zu nutzen gilt.

760

761

## 762 **Eidelstedt**

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

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

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

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

797 Eidelstedt ist in weiten Teilen von ausgedehnten Einfamilienhausgebieten geprägt,  
798 unterbrochen von einigen Großwohnsiedlungen (Eisenbahnersiedlung, Hörgensweg,  
799 Wiebischenkamp). Auch im Bereich des Zentrums finden sich einige größere  
800 Gebäudekomplexe. Durch viele derzeit laufende Neubauprojekte wird die Zahl der  
801 Einwohner\*innen und in einigen Bereichen auch die städtebauliche Dichte zunehmen.  
802 Auch viele Einfamilienhausgrundstücke werden dichter bebaut, unter anderem durch  
803 rückwärtige Bebauung. Das finden wir grundsätzlich gut, weil Eidelstedt damit auch  
804 zur Schaffung von Wohnraum in Hamburg beiträgt. Eidelstedt kann gerade im Umfeld  
805 der Bahnstationen und im Zentrum auch noch mehr Neubau und dichtere Bebauung  
806 vertragen. Es sollte aber seinen Charakter als grünes und überschaubares  
807 Wohnquartier nicht verlieren, denn so bleibt es attraktiv für Familien, die ansonsten  
808 vermutlich ins Umland ziehen würden. In diesem Sinne sind uns der Erhalt und die  
809 ökologische Aufwertung der Eidelstedter Feldmark ein besonderes Anliegen.

810 Besondere Aufmerksamkeit hat die Neubebauung am Hörgensweg direkt an der A23  
811 erregt, nicht zuletzt auch deshalb, weil ein Teil der neuen Wohngebäude zunächst zur  
812 Unterbringung von Geflüchteten genutzt wird. Zusammen mit dem neuen Quartier am  
813 Duvenacker ist dies Eidelstedts zweite Unterkunft mit der Perspektive Wohnen. Die  
814 Eidelstedter\*innen haben viel darüber diskutiert; gleichzeitig zeigte sich sofort eine  
815 breite Hilfsbereitschaft für Geflüchtete. Dies hat volle Unterstützung verdient, unter  
816 anderem durch das vom Bezirk entwickelte Integrationskonzept, in dem alle  
817 Maßnahmen zur Integration der Bewohner\*innen dieser neuen Quartiere aufgelistet  
818 sind. Dieses Konzept muss kontinuierlich fortgeschrieben werden und Grundlage sein  
819 für alle Maßnahmen zur Stärkung des sozialen Netzes in Eidelstedt. Ein wichtiger  
820 Eckpfeiler dieses Netzes stellt das Bürgerhaus mit seinem vielfältigen Angebot auch

821 gerade für benachteiligte Menschen dar. Deshalb und wegen seiner zentralen Rolle  
822 für die Eidelstedter Stadtteilkultur gilt ihm – gerade auch beim anstehenden Umbau -  
823 unsere volle Unterstützung.