

Beschluss (vorläufig) Einleitung

Gremium: Kreismitgliederversammlung
Beschlussdatum: 19.11.2018
Tagesordnungspunkt: 3. Debatte und Beschlussfassung des Programmes zur Bezirkswahl 2019

Text

179 Liebe Wählerin, lieber Wähler,

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

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

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

199 Viele Menschen auf wenig Raum – unser Bezirk hat damit hervorragende
200 Voraussetzungen, um ein Beispiel zu sein für Flächensparsamkeit, Klimaschutz und
201 Ressourcenschonung: Kurze Wege und effiziente Flächennutzung sind der Schlüssel
202 für gute Lösungen, wenn immer mehr Menschen in die Städte ziehen. Die bunte
203 Mischung in unserem Bezirk gerät allerdings durch die Entwicklung der
204 Immobilienpreise und Mieten in Gefahr. Die Nachfrage nach Wohnraum in Hamburg
205 ist hoch und unsere Stadtteile sind sehr beliebt. Aber gerade junge Familien
206 sind in der schwierigen Lage, dass zu wenig passender Wohnraum existiert und sie
207 ihr bestehendes Umfeld daher verlassen müssen. Das ist einer der Gründe, warum
208 wir zusätzliche Wohnungen brauchen. Ein weiterer ist das generelle Fehlen von
209 bezahlbarem Wohnraum für alle Bevölkerungsschichten. Wir haben deswegen in der
210 Vergangenheit durch Nachverdichtung viele neue Wohnungen geschaffen und es
211 bleibt auch in den nächsten Jahren unser Ziel, mehr Wohnraum neu zu schaffen.
212 Dabei wollen wir alle Instrumente nutzen, die einen weiteren Anstieg der Mieten
213 und Kaufpreise verhindern, etwa einen höheren Anteil von Sozialwohnungen und
214 soziale Erhaltungsverordnungen, wie wir sie für die Stadtteile Eimsbüttel,
215 Hoheluft-West und Stellingen-Süd bereits durchgesetzt haben.

216 Neue Wohnungen sollen vorzugsweise auf den Flächen entstehen, die bereits bebaut
217 sind. Höhere und dichtere Bebauung wollen wir in allen Stadtteilen, mit einem
218 Schwerpunkt auf Quartieren mit sehr guter Anbindung an den Nahverkehr. Wir
219 unterstützen die Anstrengungen des Bezirks, größere Wohnungsbauprojekte an den

220 Hauptverkehrsstraßen umzusetzen – für uns ist eine wesentliche Voraussetzung
221 dafür aber, dass Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrs auf diesen Straßen
222 getroffen werden, um die Anwohner*innen vor der hohen Lärmbelastung und der
223 gesundheitsschädlichen Luftbelastung an diesen Standorten zu schützen. Die neuen
224 Quartiere sollen außerdem mit dem öffentlichen Nahverkehr und dem Fahrrad
225 genauso gut angeschlossen sein wie mit dem Auto.

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

230
231 Wir wollen in unseren Quartieren verschiedene Dinge zusammenbringen: Wohnen,
232 Arbeiten, Kunst und Kultur, soziale und gewerbliche Nutzungen. Wenn unsere
233 Quartiere wachsen, weil mehr bezahlbarer Wohnraum hinzukommt, muss auch die
234 soziale Infrastruktur mitwachsen. Teilweise muss dies schon in Angriff genommen
235 werden, bevor die neuen Wohnungen stehen. Das gilt zum Beispiel für Schulbau und
236 Kitas, aber auch für medizinische Versorgung. Genauso müssen wir jedoch auch
237 Platz für Nahversorgung und emissionsarmes Handwerk und Gewerbe bereitstellen.

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

249
250 Wir wollen die Energiewende in den Stadtteil bringen und bei Neubauten im Bezirk
251 eine Solarpflicht einführen. Mieterstromprojekte sorgen für stabile
252 Energiepreise und ermöglichen 10% günstigeren Strom im Vergleich zum Basistarif.
253 Auch für Gewerbetreibende ist der Solarstrom sehr attraktiv. Wenn es technisch
254 möglich und wirtschaftlich sinnvoll ist, sollen Dachflächen im Neubau mit
255 Solarthermie und/oder Photovoltaikanlagen ausgerüstet werden. Dies soll durch
256 eine Solarpflicht erreicht werden, die im Bebauungsplan festgeschrieben oder in
257 einem städtebaulichen Vertrag mit einem Investor verankert wird. Bei im Bezirk
258 liegenden Bestandsbauten im Besitz der Stadt Hamburg wollen wir prüfen lassen,
259 ob eine solare Ertüchtigung möglich und wirtschaftlich sinnvoll ist. Bei
260 positivem Ergebnis soll eine Ertüchtigung erfolgen. Hohe Investitionskosten
261 können zum Beispiel durch Pachtverträge mit einem Energieversorger vermieden
262 werden.

263 : Unser Zukunftsprojekt

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

265 : Wir wollen die verinselten Grünräume im Zentrum des Bezirks zu einem
266 : durchgängig erlebbaren Parkband zusammenwachsen lassen. Vom Tibarg über

267 : das Niendorfer Gehege, Hagenbecks Tierpark bis ins Kerngebiet soll Natur
268 : durchgängig erlebbar sein.

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

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

299 Sehr wichtig ist die Vermeidung von Konflikten mit Radfahrenden. Deswegen ist es
300 in aller Regel richtig, den Radverkehr auf die Fahrbahn zu legen - auf kleinen
301 Straßen ohne Trennung vom Autoverkehr und auf größeren Straßen mit
302 Fahrradstreifen. An stark befahrenen Straßen wollen wir – soweit möglich –
303 geschützte Fahrradstreifen anlegen. Gut nutzbare Möglichkeiten zum Radfahren
304 muss es an allen Straßen geben. Besonders wichtig für ein zügiges Vorankommen
305 ist das Netz der Velorouten, das ergänzt wird durch die Eimsbüttler
306 Fahrradrouten. Es braucht daneben aber auch eine deutliche Verbesserung entlang
307 der Hauptverkehrsstraßen.

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

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

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

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

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

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

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

351
352 Durch die Entwicklung zur Ganzttagsschule eröffnen sich auch neue Möglichkeiten
353 und Perspektiven für die Offene Kinder und Jugendarbeit und die Kooperationen
354 von Jugendverbandsarbeit und Schule. Umso wichtiger ist es, dass diese Bereiche
355 nun erstmals seit Jahren aufgrund grüner Initiative wieder finanziell gestärkt
356 werden. Denn gerade hier gelingt der außerschulische Erwerb von
357 Bildungsinhalten, Handlungs- und Sozialkompetenz besonders gut.

358 : Unser Zukunftsprojekt

359 : Die lernende Stadt: Die Bildungslandschaft Eimsbüttel sichert die
360 : Chancengleichheit

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

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

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

376 Wir haben die Toilette für alle nach Eimsbüttel und das Thema Nachhaltigkeit in
377 die alljährliche Wirtschaftskonferenz gebracht. Und wir konnten mit
378 Fördermitteln zahlreiche Initiativen und kulturelle Veranstaltungen fördern, die
379 die Vielfalt Eimsbüttels ausmachen. Seit 2013 engagieren sich beispielhaft viele
380 Eimsbüttler*innen in der Unterstützung von Geflüchteten – wir betrachten das als
381 eine sehr große Bereicherung für unseren Bezirk, die wir nachhaltig
382 unterstützen. Wir sehen hier noch viele Bereiche, in denen der Bezirk Impulse
383 setzen kann, etwa bei der Reduzierung von Plastik, bei der Hilfe für Obdachlose
384 und und und ...

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

Beschluss (vorläufig) Rotherbaum, Harvestehude, Eimsbüttel und Hoheluft-West - das Kerngebiet unseres Bezirks

Gremium: Kreismitgliederversammlung

Beschlussdatum: 19.11.2018

Tagesordnungspunkt: 3. Debatte und Beschlussfassung des Programmes zur Bezirkswahl 2019

Text

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

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

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

480 : Unser Zukunftsprojekt

481 : Freiraum für alle - der Straßenraum wird neu verteilt

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

484 Wir möchten, dass die Straßen künftig nicht mehr in erster Linie auf den
485 Autoverkehr ausgerichtet sind, sondern ausgewogen Jüngere und Ältere,
486 Radfahrer*innen, Fußgänger*innen und den öffentlichen Nahverkehr mit
487 einbeziehen. Sicherlich ist es nicht immer einfach, ausgeglichene
488 Verkehrskonzepte für das Kerngebiet zu erstellen, derzeit ist der Autoverkehr
489 überrepräsentiert und die stärkste Kraft im öffentlichen Raum. Aber aufgrund von
490 immer mehr Radfahrer*innen und Fußgänger*innen haben wir gerade im Kerngebiet
491 die Chance, Straßen nicht mehr nur als Mittel zur Fortbewegung zu begreifen,
492 sondern ebenso als zu gestaltende Fläche für unterschiedliche Nutzer*innen und
493 damit auch über die Stadtteilgrenzen hinweg zu zeigen, dass ein friedliches
494 Miteinander funktioniert. Konkret wollen wir bei baulichen Maßnahmen diesem Mix
495 immer gerecht werden und vor allem Autofahrer*innen Alternativen aufzeigen (wie
496 beispielhaft im Projekt „firstmover“ umgesetzt), um uns der Herausforderung des
497 Platzmangels auch künftig konstruktiv zu stellen. Darum wollen wir dafür sorgen,

498 dass weniger private KFZ im öffentlichen Raum herumstehen, indem wir im
499 Kerngebiet und darüber hinaus Bewohnerparken einführen und mehr Quartiersgaragen
500 ermöglichen.

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

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

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

Beschluss (vorläufig) Harvestehude und Rotherbaum

Gremium:	Kreismitgliederversammlung
Beschlussdatum:	19.11.2018
Tagesordnungspunkt:	3. Debatte und Beschlussfassung des Programmes zur Bezirkswahl 2019

Text

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

569

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

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

Beschluss (vorläufig) Eimsbüttel und Hoheluft-West

Gremium: Kreismitgliederversammlung

Beschlussdatum: 19.11.2018

Tagesordnungspunkt: 3. Debatte und Beschlussfassung des Programmes zur Bezirkswahl 2019

Text

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

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

669 : Unser Zukunftsprojekt

670 : Brückenschlag am Markt: ein neues Stadtquartier repariert die Stadt

671 : Wir wollen den Eimsbüttler Marktplatz wieder zu einem menschengerechten
672 : Platz machen. Und zum Zentrum eines neuen Stadtquartiers, das den
673 : Brückenschlag vom westlichen Kerngebiet zum neuen Bahnhof am Diebsteich
674 : bildet.

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

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

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

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

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

Beschluss (vorläufig) Lokstedt und Stellingen: die Urbanisierungszone

Gremium: Kreismitgliederversammlung

Beschlussdatum: 19.11.2018

Tagesordnungspunkt: 3. Debatte und Beschlussfassung des Programmes zur Bezirkswahl 2019

Text

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

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

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

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

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

795 Der Flughafen in Hamburg ist einer der ganz wenigen innerstädtischen
796 Großflughäfen in Deutschland. Überall sind Umweltstandards zum Schutz der
797 Menschen gestiegen – die Regelungen des Hamburger Flughafens stammen allerdings
798 noch aus dem Jahr 1971. Die bestehende Betriebszeit des Flughafens „Helmut
799 Schmidt“ von täglich 17 Stunden und die verspäteten Starts und Landungen
800 zwischen 23.00 und 24.00 Uhr an mittlerweile 90 Prozent der Tage stören die
801 Nachtruhe von zigtausenden Eimsbüttler*innen. Unsere Forderung nach 8 Stunden

802 Nachruhe erhalten wir aufrecht. Schon die Einhaltung der bestehenden Regelungen
803 bei Betriebszeiten und Bahnbenutzungsregeln (keine Starts über Eimsbüttel,
804 Nachruhe ab 22.00 Uhr) wäre ein Gewinn für viele Eimsbütteler*innen. Zwei
805 Punkte werden wir als erste Schritte entschieden weiterverfolgen: 1. Die Nutzung
806 der Verspätungsregelung für die Zeit zwischen 23.00 bis 24.00 Uhr muss derart
807 gestaltet werden, dass den Fluggesellschaften keinesfalls ein ökonomischer
808 Vorteil aus der Inanspruchnahme entsteht. 2. Die Einhaltung der
809 Bahnbenutzungsregeln muss rigide verfolgt werden. Der Flugplan (sprich die
810 Vergabe der Start- und Landezeiten) muss auf die Regeln abgestimmt werden und
811 nicht umgekehrt.

Beschluss Lokstedt

Gremium:	Kreismitgliederversammlung
Beschlussdatum:	19.11.2018
Tagesordnungspunkt:	3. Debatte und Beschlussfassung des Programmes zur Bezirkswahl 2019

Text

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

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

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

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

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

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

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

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

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

967 Gerade Lokstedt als Urbanisierungszone ist geeignet, sich im Sinne des
968 Klimaschutzes als Beispiel für eine klimafreundliche Stadt zu entwickeln. Den
969 Herausforderungen des Klimawandels wollen wir in Eimsbüttel aktiv begegnen. Fast
970 50% der CO₂-Emissionen entfallen auf die Bereiche Wohnen, Energienutzung und
971 Verkehr. Gerade in Bestandsquartieren wie Lokstedt mit Gebäuden sehr
972 unterschiedlicher Altersstruktur liegen große CO₂-Einsparpotentiale und - bei
973 Neubauprojekten - Möglichkeiten, innovative Projekte zu testen. Wir werden die
974 Ergebnisse des Pilotprojektes „Climate Smart City“ auf ganz Eimsbüttel ausdehnen
975 und ein Klimaschutzkonzept für den Bezirk entwickeln.

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

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

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

993 Seit vielen Jahren besteht bei den Lokstedter*innen der Wunsch nach einem
994 Stadtteilzentrum. Dem Stadtteil fehlt bisher der zentrale Ort, um sich zu
995 treffen und auszutauschen, oder um die Dinge des täglichen Bedarfs auf kurzem
996 Weg abseits von Verkehrslärm und schlechter Luft zu erledigen. Der vom Senat
997 geplante Bau der U5 bietet die Chance, in Lokstedt ein solches
998 identitätstiftendes Zentrum zu entwickeln. Im Sinne einer nachhaltigen
999 Stadtentwicklung mit kurzen Wegen und lebhaften Quartieren, in denen ältere und
1000 junge Lokstedter*innen selbstbestimmt leben können, werden wir uns weiterhin
1001 dafür einsetzen.

Beschluss (vorläufig) Stellingen

Gremium: Kreismitgliederversammlung
Beschlussdatum: 19.11.2018
Tagesordnungspunkt: 3. Debatte und Beschlussfassung des Programmes zur Bezirkswahl 2019

Text

1119 Stellingen erfährt seit einigen Jahren große Veränderungen, die für den
1120 Stadtteil viele Entwicklungschancen bieten, die wir als GRÜNE begleiten und
1121 gestalten möchten. Stellingens Süden, direkt an das Eimsbütteler Kerngebiet
1122 grenzend, verfügt über eine dem Kerngebiet sehr ähnliche urbane Struktur. In den
1123 letzten Jahren wurde hier stark nachverdichtet und auch in Zukunft wird dies
1124 angesichts der angespannten Wohnungslage in Hamburg fortgeführt werden. Uns ist
1125 dabei wichtig, dass die wenigen Grün- und Erholungsflächen nicht weiter
1126 beschnitten werden. Großes Nachverdichtungspotential sehen wir entlang der
1127 Hauptverkehrsstraßen, in Stellingen insbesondere Kieler Straße und
1128 Sportplatzring. An Verkehrsknotenpunkten höher zu bauen, schafft zentral
1129 gelegene Wohnungen und verändert den Charakter der Magistralen. Heute oft noch
1130 recht unfreundlich anmutende Straßen mit großen Gewerbeanlagen (z.B. einstöckige
1131 Autowaschanlagen) können damit zu belebten Geschäfts- und Wohnstraßen werden,
1132 wie man am Beispiel der Hoheluftchaussee oder anhand vieler umgebauter
1133 Hauptstraßen in Berlin und anderen Großstädten sehen kann. Die Lärmbelastung der
1134 Nebenstraßen hinter den Hauptstraßen sinkt durch die höhere Bebauung und die
1135 Lärmbelastung in den Magistralen kann und muss beim Wohnungsbau durch
1136 intelligente Lösungen moderner Architektur abgefedert werden.

1137 Zudem sollte immer das Ziel sein, im Zuge des Umbaus auch den Verkehr auf den
1138 Magistralen zu reduzieren, so dass der Stadtteil in verschiedenster Hinsicht
1139 profitiert. Die Kieler Straße beispielsweise ist als Zubringer zur Autobahn
1140 ungeeignet und überlastet. Es konnte bereits in der letzten Legislatur
1141 durchgesetzt werden, dass der Hauptverkehrsstrom aus Richtung Innenstadt
1142 zukünftig über den Holstenkamp zur BAB-Auffahrt Volkspark gelenkt wird, um die
1143 Kieler Straße zu entlasten.

1144 : Unser Zukunftsprojekt

1145 : Stadtband Nordwest - ein neues urbanes Rückgrat wird zu einem Schwerpunkt
1146 : der Stadtentwicklung

1147 : Wir wollen die Kieler Straße in einen Boulevard umwandeln und zum Rückgrat
1148 : einer Kette neuer Arbeits- und Wohnquartiere machen. Parallel zur
1149 : Bahntrasse soll eine attraktive Strecke für den Radverkehr entstehen -
1150 : eingebettet in einen Grünzug, der die neuen Stadtquartiere entlang der
1151 : Bahn und am Diebsteich verbindet.

1152 In der Konsequenz streben wir auf längere Sicht eine Reduzierung der Fahrbahnen
1153 der Kieler Straße an, zum Beispiel durch Einrichten einer Busspur oder eines
1154 Radfahrstreifens. Mit dem 4er Bus haben wir eine stark frequentierte
1155 Metrobuslinie im Stadtteil, die eigentlich eine gute Anbindung in die Innenstadt
1156 oder zu U-Bahnhaltestellen bietet, jedoch allzu oft im Verkehr der Kieler Straße
1157 wertvolle Zeit verliert. Im Zuge der Reduzierung der Kieler Straße sollte auch

1158 die sehr Fahrrad- und Fußgänger*innenunfreundliche Kreuzung
1159 Volksparkstraße/Sportplatzring für den Kfz-Verkehr verkleinert werden.

1160 Auch der Radverkehr spielt in Stellingen eine große Rolle. Durch den
1161 kontinuierlichen Ausbau der Veloroute 2, der bereits begonnen hat und für den
1162 wir vehement eintreten, wird die Anbindung ans Kerngebiet verbessert. Abseits
1163 vom Hauptstraßenverkehr lässt sich so zügig und sicher von Eidelstedt bis in die
1164 Stadt mit dem Rad fahren.

1165 Eine wichtige Voraussetzung für guten Fuß- und Radverkehrs ist auch in
1166 Stellingen die konsequente Einführung von Tempo 30, so zum Beispiel im
1167 Basselweg.

1168 Stellingen ist ein lebenswerter Stadtteil mit schönen Nebenstraßen, ruhigen
1169 Ecken und guter Verkehrsanbindung, bisher jedoch ohne ein Gesicht, ohne
1170 sichtbares Zentrum. Wir freuen uns daher, dass mit der Neuen Mitte Stellingen am
1171 Sportplatzring nun ein Stadtquartier mit Marktplatz, Einzelhandel, Wohnraum und
1172 einem Stadtteilhaus entsteht. Aufgabe in der nächsten Legislatur wird es sein,
1173 die Entwicklung dieses Quartiers zu begleiten. Besonders das Stadtteilhaus steht
1174 dabei im Fokus unserer Aufmerksamkeit. Ein Jugendzentrum als Ersatz des Hauses
1175 der Jugend, ein Seniorenzentrum, Suchtberatung, Kultur und Raum für besondere
1176 Wohnformen wie betreutes Wohnen, all diese unterschiedlichen Anforderungen wird
1177 das Stadtteilhaus erfüllen müssen. Uns ist es wichtig, diesen Nutzungen genug
1178 Raum zur freien Entfaltung zu schaffen, Räume mit gemeinsamer Nutzung, aber auch
1179 Räume, die den speziellen Wünschen der jeweiligen Nutzer*innen entsprechen.

1180 Der nördliche Teil Stellingens ist geprägt von Einzelhaus- oder
1181 Reihenhausbauung und bietet stadtnahes Wohnen in einem schönen Umfeld. Leider
1182 ist dieser Bereich besonders den Belastungen durch Autobahn und Fluglärm
1183 ausgesetzt. Neben der Änderung der Verkehrsführung von der Innenstadt zur
1184 Autobahn wird sich in Teilen Stellingens die Lärmbelastung durch die
1185 Überdeckung der Autobahn weiter reduzieren. Der Lärmschutzdeckel ist ein
1186 GRÜNER Erfolg, er wird den stadteilzerschneidenden Effekt der Autobahn aufheben
1187 und neue Verbindungen herstellen. Die auf dem Deckel entstehende Grün- und
1188 Kleingartenfläche gilt es so zu gestalten, dass für die Bürger*innen Raum für
1189 Erholung, Naturerfahrung, für Spiel und Sport geschaffen wird. Außerdem entsteht
1190 für Fuß-gänger*innen und Radfahrer*innen eine wichtige Verbindung von Stellingen
1191 hin zum westlich der Autobahn gelegenen Teil Eidelstedts, wo mit dem Sportpark
1192 Steinwiesenweg in den nächsten Jahren eine neue Sportmöglichkeit entsteht. Uns
1193 GRÜNEN ist es hierbei besonders wichtig, dass diese Flächen neben den
1194 Mitgliedern der ansässigen Vereine auch die breite Öffentlichkeit nutzen kann.

1195 Im Westen grenzt Stellingen an den Bezirk Altona, im Südwesten an den neu
1196 entstehenden Fernbahnhof Diebsteich. Gerade für das Quartier „Linse“ bedeuten
1197 die dortigen Baumaßnahmen große Belastungen. Wir haben in engster Kooperation
1198 mit ansässigen Bürgerinitiativen für den Erhalt der Kleingärten in der Linse,
1199 für eine geringere Verkehrsbelastung durch Baustellenzufahrten und für den
1200 Erhalt der Biotope gekämpft. Einiges konnte hier erreicht werden, trotzdem
1201 stehen wir in Bezug auf den Bahnhofsbau Diebsteich noch vor großen Aufgaben. Wir
1202 werden uns dafür einsetzen, dass der Zufahrtsverkehr zur Baustelle und zum
1203 fertiggestellten Bahnhof nicht ausschließlich über Stellingen erfolgt. Außerdem
1204 nehmen wir die Befürchtungen der Anwohner*innen sowie der Einzelhändler*innen in
1205 Stellingen und an der Osterstraße ernst, die große Veränderungen durch den neuen

1206 Bahnhof erwarten. Auch wenn sich viele Fragen dem direkten Einfluss der
1207 Eimsbütteler Bezirkspolitik entziehen, werden wir gemeinsam mit unseren
1208 Kolleg*innen aus Altona und der Hamburger Bürgerschaft für gute Lösungen
1209 kämpfen. Hierzu gehört für uns vor allem ein autoarmer Bahnhof, der gut an den
1210 öffentlichen Nahverkehr angebunden sein muss. Auch die Anbindung mit dem Fahrrad
1211 wollen wir stärken, damit gerade Pendler*innen aus Stellingen täglich schnell
1212 und sicher mit dem Fahrrad zum Bahnhof gelangen können.

1213 Nördlich der Linse befindet sich ein Wohn- und Gewerbegebiet, in dem speziell in
1214 der Warnstedtstraße die Verkehrssicherheit erhöht werden muss. Schüler*innen und
1215 Schüler müssen auf den teils extrem schmalen Fußwegen, umgeben von
1216 Lastkraftverkehr, ihre Schulwege meistern. Maßnahmen zur Verbesserung des
1217 Fußverkehrs, wie Sprunginseln und auch bauliche Abgrenzungen des Fußwegs von der
1218 Fahrbahn sind hier angezeigt. Doch auch für die Anwohner*innen ist die momentane
1219 Situation unerträglich.

1220 Daher setzen wir uns weiterhin für eine Verkehrsberuhigung der Warnstedtstraße
1221 ein, besonders der Abkürzungsverkehr zur Volksparkstraße ist zu unterbinden.
1222 Einen Durchbruch der Randstraße, wie er nach derzeit geltendem Baurecht
1223 geschaffen werden müsste, lehnen wir ab, da er den Verkehr durch den Stadtteil
1224 weiter erhöhen würde. Wir streben hier eine Änderung des geltenden
1225 Bebauungsplanes an.

1226 Die S-Bahn-Haltestelle Stellingen ist seit Jahren in der Kritik. Wir fordern von
1227 der Bahn eine Aufwertung des Vorplatzes und eine Erweiterung der Fahrrad-
1228 Abstellanlagen, nach dem Beispiel der U-Bahn Hoheluftchaussee.

1229 Gerade an Spieltagen ist die Nähe Stellingens zu den Arenen für viele der
1230 Anwohner*innen mehr Fluch als Segen. Regelmäßig bei Spielen und besonders bei
1231 Großveranstaltungen ist die Stellingener Infrastruktur dem Besucheransturm nicht
1232 mehr gewachsen. Eine bessere Anbindung der Arenen an den ÖPNV fordern wir seit
1233 Jahren. Wir wollen deswegen, dass die geplante U 5 bis zu den Arenen geführt
1234 wird.

1235 Neue Fahrradabstellanlagen können hier auch eine Zufahrtssperre für Autos
1236 bilden, die ansonsten während der Veranstaltungen den Vorplatz widerrechtlich
1237 zaparken.

Beschluss (vorläufig) Eidelstedt, Niendorf und Schnelsen - ein grünes Leitbild für das äußere Eimsbüttel

Gremium: Kreismitgliederversammlung

Beschlussdatum: 19.11.2018

Tagesordnungspunkt: 3. Debatte und Beschlussfassung des Programmes zur Bezirkswahl 2019

Text

1293 Eidelstedt, Niendorf und Schnelsen bilden als Stadtteile am Rand des Bezirks das
1294 „äußere Eimsbüttel“. Sie sind mehrheitlich geprägt von einer Siedlungsstruktur
1295 mit Einfamilienhäusern auf großen Grundstücken, unterbrochen von einzelnen
1296 Bereichen größerer Dichte. Außerdem haben alle drei Stadtteile ein bedeutendes
1297 Zentrum, wobei hier zwischen dem Eidelstedter Zentrum, der Frohmestraße und dem
1298 Tibarg deutliche Unterschiede im Mix der Geschäfte und in der Belebtheit
1299 bestehen. Schließlich weisen alle drei Stadtteile eine vitale und jahrelang
1300 gewachsene Gemeinschaft mit einer vielfältigen Struktur an Institutionen und
1301 Vereinen auf.

1302 : Unser Zukunftsprojekt

1303 : Eimsbüttels Gartenstädte - die äußere Stadt blüht auf

1304 : Eidelstedt, Niendorf und Schnelsen - die grünen Einfamilienhausgebiete und
1305 : Stadtrandsiedlungen des Bezirks wollen wir zu lebendigen Stadtquartieren
1306 : machen, die ihren Charakter behalten, aber alle Annehmlichkeiten der
1307 : Großstadt vor Ort bieten.

1308 Auch die Stadtteile des äußeren Eimsbüttel wandeln sich und tragen zum Wachstum
1309 der Stadt bei. Diesen Wandel wollen wir begleiten und gestalten. Wir wollen,
1310 dass die Stadtteilzentren wirkliche Zentren bleiben und den Bewohner*innen der
1311 Stadtteile zumindest ein vielfältiges Nahversorgungsangebot und auch
1312 Möglichkeiten zum Aufenthalt bieten. Jedes Angebot vor Ort verkürzt die
1313 täglichen Wege und ermöglicht eine Mobilität ohne Auto.

1314 Wir finden, dass auch Eidelstedt, Niendorf und Schnelsen Teil der Fahrradstadt
1315 sein sollen. Die Menschen, die hier leben, sollten die Möglichkeit haben, mit
1316 dem Fahrrad ins Kerngebiet, ins Stadtzentrum oder an andere Orte in Hamburg zu
1317 gelangen, sei es zur Arbeit, zum Einkaufen oder in der Freizeit.

1318 Deshalb beginnen hier auch die Velorouten 2 und 3 Richtung Innenstadt. Die
1319 ringförmig verlaufende Veloroute 14 schafft zudem eine gute Verbindung zwischen
1320 den Stadtteilen. Unser Anspruch ist es, dass diese Velorouten wirklich gute
1321 Bedingungen für den Radverkehr bieten.

1322 Generell muss es auch hier möglichst vielen Menschen möglich sein, sich
1323 innerhalb des Stadtteils ohne Auto, also zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem
1324 ÖPNV, fortzubewegen. Auch für den tangentialen Verkehr wollen wir Verbesserungen
1325 erreichen, z.B. indem mehr Busse einen 10 Minutentakt erhalten. Das führt auch
1326 zu schöneren Straßenräumen, die bisher vor allem dem (Auto-)Verkehr gehören:
1327 Hauptverkehrsstraßen als trennende Barrieren, zugeparkte Wohnstraßen, in denen
1328 der teilweise starke Autoverkehr anderweitige Nutzungen unmöglich oder
1329 unattraktiv macht. Dies möchten wir ändern. Parkende Autos sollten mehr auf
1330 Privatgrundstücken oder in Quartiersgaragen untergebracht sein. Anwohner*innen

1331 sollten aber auch die Möglichkeit haben, ohne Auto mobil zu sein, – dafür braucht
1332 es auch in den äußeren Stadtteilen ein breites Alternativangebot wie Carsharing
1333 und einen ausgebauten ÖPNV. Auch das StadtRAD-System muss im nächsten
1334 Ausbauschnitt in die äußeren Stadtteile kommen. Straßen, die nicht vom Auto
1335 dominiert werden, machen es auch den schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen
1336 leichter, etwa Älteren oder Kindern auf dem Weg zur Schule. Wir setzen uns dafür
1337 ein, dass vor den Schulen im äußeren Eimsbüttel weniger Autos unterwegs sind und
1338 die Kinder ungestört einen erlebnisreichen Schulweg zu Fuß oder mit dem Fahrrad
1339 haben.

1340 Das äußere Eimsbüttel bietet noch vergleichsweise viel Raum für Wohnungsbau.
1341 Dieser sollte sich jedoch konzentrieren, vor allem an Haltestellen der U-Bahn
1342 (Niendorf) oder S-Bahn bzw. AKN (Eidelstedt, Schnelsen). Auch rund um die
1343 Zentren der Stadtteile und an den Magistralen ist es vielfach sinnvoll, höher
1344 und dichter zu bauen, denn hier finden künftige Bewohner*innen kurze Wege und
1345 vielfältige Angebote vor, die einen Alltag ohne Auto ermöglichen.

1346 Den Charakter der Stadtteile des äußeren Eimsbüttel macht das gemeinschaftliche
1347 Zusammenleben aus. Das wollen wir weiter fördern und bestehende Institutionen
1348 wie Bürgerhäuser und -vereine stärken und dafür sorgen, dass es ausreichend
1349 kulturelle und Bildungsangebote als auch Raum für Austausch und Geselligkeit
1350 gibt.

Beschluss (vorläufig) Niendorf

Gremium:	Kreismitgliederversammlung
Beschlussdatum:	19.11.2018
Tagesordnungspunkt:	3. Debatte und Beschlussfassung des Programmes zur Bezirkswahl 2019

Text

1400 Im Norden von Eimsbüttel liegt Niendorf. Östlich schließt das Flughafengelände
1401 an den Stadtteil an, im Westen Schnelsen. Niendorf ist größtenteils geprägt
1402 durch Einfamilienhausbebauung, aber auch die Niendorfer*innen spüren die
1403 zunehmende Verdichtung der wachsenden Stadt. So werden immer mehr Gärten und
1404 Vorgärten bebaut, zwischen die Einzelhäuser mischen sich zunehmend
1405 Mehrfamilienhäuser. Der fast kleinstädtische Charakter einer Stadt in der Stadt
1406 bleibt bisher erhalten, besonders weil Niendorf mit dem Tibarg ein großes,
1407 verkehrsberuhigtes Stadtteilzentrum hat, das mit der U-Bahn direkt an die
1408 Hamburger City angebunden ist. Der nördliche Bereich von Niendorf ist geprägt
1409 vom sozialen Wohnungsbau der 1960er und 1970er Jahre. Hier sehen wir die
1410 Notwendigkeit, verstärkt in Zusammenarbeit mit den drei ansässigen
1411 Genossenschaften eine konsequente soziale und gewerbliche Quartiersentwicklung
1412 zu betreiben.

1413 Auf dem Tibarg können alle Bedarfe des täglichen Lebens gedeckt werden, es sind
1414 zahlreiche Ärzte ansässig und es gibt an mehreren Tagen in der Woche einen
1415 großen Wochenmarkt. Mit der evangelischen Familienbildung in der Lippertschen
1416 Villa, dem Kundenzentrum, dem Bürgerhaus und der Alten Schule sind außerdem eine
1417 Reihe von Einrichtungen, die das Zusammenleben in Niendorf in allen Lebensphasen
1418 attraktiv machen, direkt am Tibarg ansässig. Die Weiterentwicklung des Tibargs
1419 muss ins Zentrum der städtebaulichen Aufmerksamkeit in dieser Region rücken. Wir
1420 wollen den Tibarg zu einem Zentrum des urban-kulturellen Lebens in Niendorf
1421 machen. Mit der begonnenen Neugestaltung des Marktplatzes sowie der Neubebauung
1422 der Fläche der Alten Schule und des Kundenzentrums ist ein Anfang gemacht. Wir
1423 streben gleichzeitig eine deutliche Qualitätssteigerung des südlichen Tibargs
1424 für den Wohnungsbau und Gewerbeflächen an.

1425 Die jährlich wiederkehrenden Stadtteilstefeste sind ebenfalls relativ unprofiliert.
1426 Hier möchten wir mit den Akteur*innen vor Ort die Vielfalt der Angebote durch
1427 ein Veranstaltungskonzept für den Tibarg und Unterstützung von kulturellen bzw.
1428 gastronomischen Veranstaltungen fördern, um die Attraktivität Niendorfs für ein
1429 offenes und buntes Miteinander zu steigern. Auch in Niendorf Nord wollen wir
1430 mehr Orte der Begegnung und für die Menschen gute Bedingungen für ihre
1431 alltägliche Mobilität schaffen.

1432 Südlich des Tibargs findet man das weit über die Bezirksgrenzen von Eimsbüttel
1433 hinaus bekannte Niendorfer Gehege. Mit seinem großen Grünvolumen sowie viel
1434 unversiegelter Fläche ist es für unser gesamtes Stadtklima wichtig. Seine
1435 Funktion als grüne Lunge ist von größter Bedeutung für unsere Luftqualität und
1436 bei Starkregen kann hier viel Oberflächenwasser aufgenommen werden.

1437 Seit vielen Jahren arbeiten wir stetig daran, diesen Stadtwald ökologisch
1438 aufzuwerten, um das dort vorhandene Ökosystem für Tiere und Pflanzen zu
1439 bewahren. Selbstverständlich soll das Gehege auch der Naherholung dienen,

1440 allerdings wollen wir, dass dies im Einklang mit der Natur erfolgt und fordern
1441 deshalb, es zumindest tageszeitlich begrenzt für den Autoverkehr zu sperren.

1442 Auch Niendorf wird immer mehr Fahrradstadt, was uns besonders freut und was wir
1443 vorantreiben. Die Veloroute 3 verbindet Niendorf-Nord mit dem Tibarg und führt
1444 dann weiter über Lokstedt in die Innenstadt. Besonders die Verbindung aus dem
1445 Niendorfer Norden und Osten sowie aus Schnelsen in Richtung Tibarg sind
1446 Alltagsrouten, die schon heute viel genutzt werden. Die oft übervollen
1447 Fahrradabstellanlagen an den U-Bahnhöfen entlang der U2 zeigen, wie gerne und
1448 viel die Niendorfer*innen auch innerhalb ihres Stadtteils radeln.

Beschluss (vorläufig) Schnelsen

Gremium:	Kreismitgliederversammlung
Beschlussdatum:	19.11.2018
Tagesordnungspunkt:	3. Debatte und Beschlussfassung des Programmes zur Bezirkswahl 2019

Text

1505 Schnelsen liegt an der nordwestlichen Grenze Hamburgs und Eimsbüttels–
1506 nordwestlich des Stadtteils Niendorf und nördlich des Stadtteils Eidelstedt. Von
1507 allen Stadtteilen unseres Bezirks hat sich Schnelsen am deutlichsten in den
1508 letzten 20 Jahren von einem dörflichen Charakter in einen Stadtteil mit urbanem
1509 Wesen gewandelt. Die städtebauliche Struktur von Schnelsen wird heute vor allem
1510 durch Ein- und kleinere Mehrfamilienhäuser geprägt. Ähnlich wie in Niendorf
1511 spüren wir aber auch hier die zunehmende Veränderung im Stadtteil durch den
1512 vermehrten Neubau von Mehrfamilienhäusern und die Nachverdichtung durch
1513 rückwärtige Bebauung. Es ist zu merken, dass die Strukturen des Stadtteils noch
1514 aus den Zeiten stammen, als noch deutlich weniger Menschen dort wohnten und es
1515 weniger Verkehr gab.

1516 Im Nordwesten von Schnelsen befindet sich das Quartier Burgwedel, das in den
1517 1990er Jahren als Wohnstandort für junge Familien geplant und gebaut wurde.
1518 Wegen der Schwächen in der sozialen Infrastruktur und der verbesserungswürdigen
1519 Anbindung an den ÖPNV leidet Burgwedel immer noch unter hoher Fluktuation.

1520 Schnelsen-Süd ist eine überwiegend in den 1970er Jahren entstandene
1521 Großwohnsiedlung unweit des Hörgenswegs und bildet mit seinen 2.700 Menschen aus
1522 mehr als 30 verschiedenen Nationen eine städtebauliche und sozialstrukturelle
1523 Ausnahme im Stadtteil.

1524 Beide Quartiere sind besonders im Fokus unserer Bezirkspolitik. Wir machen uns
1525 als Grüne für sozialräumliche Akteure, wie das Kinderfamilienzentrum und die
1526 nachhaltige Integration von Migrant*innen stark.

1527 In Schnelsen-Nord befindet sich mit dem Wassermannpark ein beliebter
1528 Naherholungsbereich, einen weiteren bildet im Osten des Stadtteils die
1529 Schnelsener Feldmark mit dem Kollauwanderweg zwischen A7 und Niendorf. Diese
1530 beiden Grünflächen müssen nachhaltig erhalten und ökologisch aufgewertet werden.

1531 Schnelsen ist ein wichtiger Gewerbestandort in unserem Bezirk. Das ModeCentrum
1532 Hamburg, die Messe Schnelsen am Modering und der Anlagenbaubetrieb Stulz haben
1533 überregionale Bedeutung. Ein weiterer großer Arbeitgeber im Stadtteil ist das
1534 Albertinen-Diakoniewerk mit dem Albertinen-Krankenhaus, der medizinisch-
1535 geriatrischen Klinik Albertinen-Haus und der Albertinen-Schule, in der in
1536 verschiedenen Pflegeberufen aus- und weitergebildet wird. Zudem betreibt IKEA im
1537 Norden Schnelsens als großer Arbeitgeber ein Möbelhaus. Das mit diesen
1538 Unternehmungen verbundene Verkehrsaufkommen, besonders rund um das Diakoniewerk,
1539 ist eine Belastung für den Stadtteil und deren Anwohner*innen.

1540 Um Schnelsen zu einem lebenswerten Stadtteil mit komfortablen Wegeverbindungen
1541 für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zu entwickeln, müssen wir
1542 Verkehrskonzepte erarbeiten, die allen Verkehrsteilnehmern ausreichend Platz
1543 einräumen. Die Ansiedlung eines familienfreundlichen Carsharing -Angebotes oder
1544 eines ausleihbaren E- Lastenrades soll den Umstieg auf den Umweltverbund

1545 fördern. Dazu gehört auch eine attraktive Radwegeverbindung über die
1546 Frohmestraße und die Friedrich-Ebert-Straße zur Veloroute 3 ab Niendorf Markt,
1547 denn es gibt durch A7 und Deckel keine alternativen Wegeverbindungen. Darüber
1548 hinaus brauchen wir wirkungsvolle Maßnahmen zur Bewirtschaftung des Parkraums,
1549 besonders rund um das Albertinen-Krankenhaus. Denn das errichtete Parkhaus
1550 bietet bisher nicht die nötige Entlastung für die Anwohner*innen.

1551 Teil eines Verkehrskonzeptes für Schnelsen ist selbstverständlich auch der ÖPNV,
1552 besonders die Verbindungen in den einzelnen Quartieren im Stadtteil und in die
1553 angrenzenden Stadtteile hinein muss erweitert werden. Im Hinblick auf den Ausbau
1554 der AKN zur S-Bahn bis zum Jahr 2025 bietet sich eine große Chance den Osten
1555 Schnelsens städtebaulich weiterzuentwickeln. Eine zuverlässige Busanbindung an
1556 die geplante neue Haltestelle Schnelsen-Süd ist erforderlich.

1557 Im Herzen von Schnelsen befindet sich die Frohmestraße mit kleinteiligem
1558 Einzelhandel. Die Bezirksversammlung hat 2017 beschlossen, die
1559 Zentrumsentwicklung in der Frohmestraße positiv zu steuern. Hierfür ist ein
1560 externes Entwicklungskonzept in Auftrag gegeben worden. In Zusammenarbeit mit
1561 den lokalen Akteur*innen gilt es, die Ergebnisse dieses Entwicklungskonzeptes
1562 nachhaltig für eine gute Nahversorgung und Aufenthaltsqualität in der
1563 Frohmestraße umzusetzen. Gerade die Fertigstellung des Autobahndeckels, der die
1564 Teilung des Stadtteils, wie auch der Frohmestraße heilen soll, verspricht
1565 positive Effekte, die es zu nutzen gilt.

Beschluss (vorläufig) Eidelstedt

Gremium: Kreismitgliederversammlung
Beschlussdatum: 19.11.2018
Tagesordnungspunkt: 3. Debatte und Beschlussfassung des Programmes zur Bezirkswahl 2019

Text

1630 Eidelstedt wird insbesondere durch den zentral gelegenen Eidelstedter Platz
1631 geprägt, an dem die Hauptstraßen Kieler Straße, Holsteiner Chaussee und
1632 Pinneberger Chaussee zusammenlaufen und der daher vor allem ein viel befahrener
1633 Verkehrsplatz ist. Direkt daneben liegt mit dem Eidelstedt Center und den
1634 zahlreichen Geschäften rund um den Marktplatz das (Versorgungs-)Zentrum des
1635 Stadtteils, das nicht nur wegen seines weithin bekannten Wochenmarktes auch in
1636 die Umgebung ausstrahlt und für die Eidelstedter*innen einen wichtigen
1637 Bezugspunkt darstellt. Es ist unübersehbar, dass das Eidelstedter Zentrum
1638 wirtschaftliche Probleme hat. Zum Glück konnte es in das Programm RISE
1639 (Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung) aufgenommen werden, mit dem
1640 diese Probleme nun beherzt angegangen werden. Wir unterstützen dies und wollen
1641 mit Hilfe der Eidelstedter*innen dafür sorgen, dass Eidelstedts Zentrum wieder
1642 mehr Angebote aufweist –für die wachsende Zahl von jungen Familien, die nach
1643 Eidelstedt ziehen, aber auch für die ältere Wohnbevölkerung. RISE trägt mit dem
1644 Stadtteilbeirat auch dazu bei, dass die Eidelstedter*innen weiterhin mitreden
1645 und sich einbringen können. Solche Möglichkeiten müssen erhalten bleiben!

1646 Die Prägung des Stadtteils durch große Verkehrsachsen zeigt sich in viel
1647 Autoverkehr, vor allem zu den Berufszeiten und vor allem rund um das Zentrum und
1648 auf den Hauptstraßen. Dagegen fehlt es für den Radverkehr in Eidelstedt an
1649 Angeboten, etwa an guten Radwegen. Und das, obwohl die Wege im Stadtteil meist
1650 kurz sind und Eidelstedt daher wie geschaffen für den Fuß- und Radverkehr ist.
1651 Wir wollen die Bedingungen zum Radfahren im Stadtteil verbessern, vor allem an
1652 derzeitigen Problemstellen wie der Elbgaustraße. Außerdem bedarf es auch guter
1653 Möglichkeiten, sein Fahrrad abzustellen. Wir haben in den letzten Jahren dazu
1654 beigetragen, dass das Angebot erhöht wurde – aber es könnte noch deutlich mehr
1655 sein:

1656 Das Busangebot in Eidelstedt ist zwar vielfältig, aber auch hier gibt es noch
1657 einige Verbesserungsmöglichkeiten. Es sollte aus allen Teilen des Stadtteils
1658 möglich sein, mit kurzem Takt das Zentrum und eine Bahnstation zu erreichen.

1659 Wer in Eidelstedt zu Fuß unterwegs ist, findet vielfach schöne Wege abseits der
1660 Straßen, wird aber auch immer wieder vor Probleme gestellt, durch schmale
1661 Fußwege, unüberwindbare Hauptstraßen oder andere Bereiche etwa im Zentrum (zum
1662 Beispiel im Ekenknick), die von Autos dominiert werden. Aus unserer Sicht muss
1663 hier etwas geändert werden – gerade das Zentrum sollte für alle bequem und
1664 sicher fußläufig zu nutzen sein!

1665 Eidelstedt ist in weiten Teilen von ausgedehnten Einfamilienhausgebieten
1666 geprägt, unterbrochen von einigen Großwohnsiedlungen (Eisenbahnersiedlung,
1667 Hörgensweg, Wiebischenkamp). Auch im Bereich des Zentrums finden sich einige
1668 größere Gebäudekomplexe. Durch viele derzeit laufende Neubauprojekte wird die
1669 Zahl der Einwohner*innen und in einigen Bereichen auch die städtebauliche Dichte
1670 zunehmen. Auch viele Einfamilienhausgrundstücke werden dichter bebaut, unter

1671 anderem durch rückwärtige Bebauung. Das finden wir grundsätzlich gut, weil
1672 Eidelstedt damit auch zur Schaffung von Wohnraum in Hamburg beiträgt. Eidelstedt
1673 kann gerade im Umfeld der Bahnstationen und im Zentrum auch noch mehr Neubau und
1674 dichtere Bebauung vertragen. Es sollte aber seinen Charakter als grünes und
1675 überschaubares Wohnquartier nicht verlieren, denn so bleibt es attraktiv für
1676 Familien, die ansonsten vermutlich ins Umland ziehen würden. In diesem Sinne
1677 sind uns der Erhalt und die ökologische Aufwertung der Eidelstedter Feldmark ein
1678 besonderes Anliegen.

1679 Besondere Aufmerksamkeit hat die Neubebauung am Hörgensweg direkt an der A23
1680 erregt, nicht zuletzt auch deshalb, weil ein Teil der neuen Wohngebäude zunächst
1681 zur Unterbringung von Geflüchteten genutzt wird. Zusammen mit dem neuen Quartier
1682 am Duvenacker ist dies Eidelstedts zweite Unterkunft mit der Perspektive Wohnen.
1683 Die Eidelstedter*innen haben viel darüber diskutiert; gleichzeitig zeigte sich
1684 sofort eine breite Hilfsbereitschaft für Geflüchtete. Dies hat volle
1685 Unterstützung verdient, unter anderem durch das vom Bezirk entwickelte
1686 Integrationskonzept, in dem alle Maßnahmen zur Integration der Bewohner*innen
1687 dieser neuen Quartiere aufgelistet sind. Dieses Konzept muss kontinuierlich
1688 fortgeschrieben werden und Grundlage sein für alle Maßnahmen zur Stärkung des
1689 sozialen Netzes in Eidelstedt. Ein wichtiger Eckpfeiler dieses Netzes stellt das
1690 Bürgerhaus mit seinem vielfältigen Angebot auch gerade für benachteiligte
1691 Menschen dar. Deshalb und wegen seiner zentralen Rolle für die Eidelstedter
1692 Stadteilkultur gilt ihm – gerade auch beim anstehenden Umbau - unsere volle
1693 Unterstützung.

1694

1695 Liebe Wählerin, lieber Wähler, wir hoffen, dieser kleine Rundgang durch unseren
1696 Bezirk Eimsbüttel hat Ihnen gefallen. Am 26. Mai haben Sie die Gelegenheit zu
1697 bestimmen, in welche Richtung er sich entwickeln soll. Wenn Ihnen unsere
1698 Vorstellungen zusagen, würden wir uns über Ihre Stimme freuen. So oder so: Bitte
1699 machen Sie von Ihrem Stimmrecht Gebrauch!